

TRANSPORTS SUR L'OISE

# Canal Seine-Nord Europe : le ministre attend toujours le rapport de faisabilité

Les projets Seine-Nord Europe et MAGEO sont toujours suspendus aux résultats de la mission d'analyse sur sa faisabilité financière et surtout à la réponse budgétaire de l'UE. Le ministère des Transports annonce, en plus, à *L'Écho, le Régional*, que les projets seront soumis à une commission particulière.

D'un côté, le projet Seine-Nord Europe qui prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long de 106 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai). Un projet qui vise à désenclaver le bassin de la Seine et à ouvrir la France sur le réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe. De l'autre, MAGEO, le projet de mise au gabarit européen de la rivière qui traverse du sud au nord le Val-d'Oise, entre Creil et Compiègne. Selon les plus septiques, celui-ci aurait un impact négatif sur le niveau de l'eau en cas de crue et provoquerait le passage de gros convois sur « une autoroute fluviale ». Le second dépend du premier. Et pourtant, le lancement du chantier du canal n'est pas encore assuré. L'enveloppe totale du projet est estimée à 4,3 milliards



L'Oise est le chaînon manquant pour connecter la Seine au futur canal Seine-Nord. Le grand gabarit et les super-péniches permettraient une intensification du trafic fluvial, plus écolo.

d'euros. Initialement, l'Union européenne devait financer 420 millions d'euros dont 350 millions pour la partie française. Mais tout dépendra du budget européen, tout juste voté et pas encore détaillé. Face à la crise, des coupes

budgétaires ont certainement été décidées et donc certains projets recatés.

## Réponse en avril

Côté français, on attend toujours les résultats de la

mission d'analyse portant sur la faisabilité financière du projet dans le cadre de la procédure en cours d'attribution d'un contrat de partenariat (entre l'État et des entreprises privées). Fin août, cette étude a été confiée à l'inspection générale des Finances (IGF) et au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) par Frédéric Cuvillier, le ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche. « C'est une question de semaines, d'un nombre assez faible de semaines », nous assure-t-on au cabinet du ministre. Les regards sont donc tournés vers l'Europe. La subvention de Bruxelles pourrait passer de 8 % du budget total du projet à 20 %, voire 30 % si les États membres ont validé la proposition de budget présentée par la commission européenne, mais il est encore trop tôt pour le dire.

Mais il faudra encore atten-

dre, pourtant. Même si l'Europe dit oui, même si la IGF et le CGEDD disent oui, le projet Seine-Nord Europe devra se plier à la volonté d'une nouvelle commission. Celle-ci doit établir un nouveau schéma national des infrastructures de transport (SNIT). « Le SNIT conçu par le précédent gouvernement, comprend de nombreux projets ainsi que des opérations d'intervention sur les réseaux existants, nous confie-t-on au cabinet du ministre. L'ampleur des investissements est évaluée à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans. Ce schéma n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques. »

Résultat, si les membres de cette commission le décident, le canal pourrait être purement et simplement abandonné. Les recommandations de la commission sont attendues d'ici au deuxième trimestre. **Nicolas BRIARD**