

# Trop cher et très en retard, le canal Seine Nord tangué à nouveau

La Cour des comptes européenne est réservée. Des défenseurs « du projet du siècle » répondent.

OISE

PAR ALEXIS BISSON

**DES DÉLAIS** importants, un budget qui explose et des prévisions de trafics trop optimistes... Alors que le tracé finalisé du secteur 2 doit être présenté cet automne, c'est un rapport dont les partisans du canal Seine-Nord se seraient bien passés. Dans cette étude consacrée à plusieurs grands projets transfrontaliers de transport dans l'Union européenne, la Cour des comptes européenne n'est pas tendre avec le projet de canal à grand gabarit qui doit relier Compiègne (Oise) au canal de Dunkerque Escaut (Pas-de-Calais) d'ici à 2030. Dans son rapport, l'institution chargée de veiller à la

bonne utilisation des fonds européens pointe tout d'abord des « prévisions de trafic qui risquent d'être trop optimistes ». « Les hypothèses prévoyant une multiplication par quatre du flux de matériaux de construction transportés par voie fluviale et un déplacement massif du trafic routier vers les voies navigables ne semblent pas vraiment réalistes », notent les auditeurs de la commission.

Les experts constatent, par ailleurs, « la hausse vertigineuse » du coût total du projet (5,1 milliards d'euros désormais). « Une augmentation de près de 200 % par rapport à 1993 ». Troisième mauvais point distribué : les retards « importants » d'un canal qui a accumulé les déconvenues



Les auditeurs de la commission estiment « les prévisions de trafic trop optimistes ». Les partisans du canal tablent sur 20 millions de tonnes de marchandises transportées d'ici à 2060 contre 4 actuellement.

ces dernières années. « Avec dix-huit ans de retard, le projet présente la plus mauvaise situation parmi ceux que nous avons contrôlés. »

## Un « véritable potentiel »

Mais l'association Seine-Nord Europe, dont l'ambition est de promouvoir « la réalisation effective » de la liaison fluviale, vient d'apporter des précisions à ces « réserves » européennes. « Les chiffres utilisés pour estimer le retard et le surcoût du projet ne correspondent ni à la genèse, ni à la réalité actuelle du projet, estime l'association basée à Compiègne. La commission omet sa réactualisation et son nouveau dimensionnement. Elle prend pour base de calcul le

pré-chiffage initial de 1993 mais, à cette date, le tracé et le gabarit étaient bien différents. »

Les prévisions de trafic jugées trop optimistes ? « Un potentiel que nous croyons toujours cohérent avec le choc de compétitivité du grand gabarit, plaide l'association. Quatre millions de tonnes de marchandises transitent aujourd'hui par le canal et les prévisions de trafic sont de l'ordre de 20 millions d'ici à 2060. Cette augmentation semble correspondre à la réalité logistique observée dans d'autres régions », assure-t-elle. A partir du 5 octobre et jusqu'au 5 novembre, l'enquête publique sera présentée dans les communes du Noyonnais concernées.