

## ① Canal Seine-Nord Europe : un projet, bientôt une réalité

**Nouveau chapitre dans l'histoire du canal Seine-Nord Europe : l'assemblée régionale a adopté le protocole de financement et de gouvernance du futur canal à grand gabarit.**

20 avril 2016 : la Société du canal Seine Nord-Europe est créée. Le rôle de cet établissement public, placé sous la tutelle du ministère des Transports : assurer la maîtrise d'ouvrage, la conception et la réalisation du canal Seine-Nord Europe. 8 juillet 2016 : la Région Hauts-de-France approuve le projet de protocole de financement et de gouvernance pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Ce canal, long de 105 km, est situé sur un corridor à fort trafic de marchandises. Par sa position géographique, il sera parallèle à un autre axe fluvial à grand gabarit, colonne vertébrale de l'Europe : le Rhin.



### Enjeu stratégique

Le canal Seine-Nord Europe constitue le maillon manquant d'une liaison fluviale qui relierait le bassin de la Seine (Le Havre), via les Hauts-de-France (par l'Oise et Compiègne), aux 20 000 km du réseau fluvial nord européen. L'enjeu est stratégique : selon Voies Navigables de France (VNF), le chantier du canal Seine-Nord Europe représenterait 10 000 à 12 000 emplois annuels pour une durée de cinq ans. Au-delà de ces emplois directement liés au chantier, Seine-Nord Europe pourrait générer jusqu'à 50 000 emplois pérennes, à l'horizon 2050, liés aux activités logistiques et à l'exploitation de l'ouvrage. Le canal Seine-Nord Europe est une opportunité de développement territorial et économique pour la Région Hauts-de-France. Il constituera l'armature régionale du transport de marchandises, du port de Dunkerque au bassin parisien, avec les plateformes logistiques, existantes ou en projet, de Dourges, Marquion, Péronne, Nesle, Noyon et Longueuil Sainte-Marie. Ce canal à grand gabarit ouvrira l'accès et la navigation à des bateaux capables de transporter 4 400 tonnes. Soit, pour le chargement d'un seul navire, l'équivalent des chargements de 180 poids-lourds évoluant sur un axe routier, comme l'autoroute A1.

### Un financement partagé

Le protocole de financement et de gouvernance du canal Seine-Nord Europe fixe les participations financières de l'ensemble des acteurs (Union européenne, Etat, collectivités). Montant total du projet : 4,5 milliards d'euros HT.

Le projet de financement s'articule ainsi :

- 1,8 Md€ de l'Union européenne, dont 980 M€ sur la période 2015-2020
- 1 Md€ de subventions de l'État
- 1 Md€ des collectivités territoriales, dont plus de 302 millions d'euros pour la Région Hauts-de-France.

L'adoption de ce protocole est un signe fort, il engage la Région Hauts-de-France comme l'ensemble des financeurs. Après l'adoption de ce protocole de financement, l'assemblée régionale a décidé d'accorder une subvention d'1,5 M€ à Voies Navigables de France (VNF) pour la réalisation d'études préparatoires à la mise à grand gabarit de l'Oise (projet MAGEO). Cet aménagement de l'Oise sur 42 km entre Compiègne et Creil, soit le débouché sud du Canal Seine-Nord Europe, permettra à terme le passage de convois de bateaux à très grand gabarit.

<http://www.hautsdefrance.fr/canal-seine-nord-europe/>

## ② Canal Seine-Nord Europe: le projet du tracé



<https://www.urbanews.fr/wp-content/uploads/2011/02/Canal-Seine-Nord-Europe-le-projet-du-trac%C3%A9-A9.jpg>

### ③ Le canal Seine-Nord Le renforcement et le développement des filières économiques

La compétitivité de plusieurs filières économiques sera améliorée par la baisse des coûts du transport qui représentent parfois une condition essentielle de leur rentabilité. **Les filières**

- **pour le secteur agricole et agro-industriel, la massification des flux de transport sera génératrice d'économies d'échelle importantes**
- Dans le domaine de la construction, dans lequel la part du transport représente parfois plus de 60 % du prix global, cette réduction des coûts de transport sera l'occasion d'accéder dans de bonnes conditions économiques aux ressources plus lointaines. En phase chantier du canal, l'approvisionnement en matériaux de construction pourrait s'effectuer majoritairement par voie fluviale (canal du Nord). Les installations qui seront pérennisées le long du canal pourront servir les marchés de construction du Grand Bassin Parisien, du Nord de la France et du Benelux ;
- Le canal permettra le développement de l'économie circulaire, filière émergente et en cours de structuration permettant le recyclage et la valorisation des déchets de toutes natures. Grâce à l'importance des volumes transportés et à l'optimisation des flux amont-aval (transport de déchets/matières premières secondaires), cette filière est particulièrement adaptée au transport fluvial. L'utilisation du transport des déchets par voie fluviale sera mise en place dès la phase chantier sur le canal du Nord ;
- Pour les autres filières à potentiel de développement autour de la voie d'eau : automobiles, pétrole/chimie/engrais, mécanique/engins lourds, sidérurgie/métallurgie, grande distribution et industries alimentaires, l'approvisionnement en combustibles et l'utilisation de conteneurs en phase chantier permettra de préfigurer de nouvelles chaînes logistiques pour préparer l'ouverture du canal Seine-Nord Europe. Le secteur touristique bénéficiera également du canal. La dimension de l'infrastructure qui comprend plusieurs ouvrages notables sera de nature à générer de l'activité touristique. Le tourisme lié au canal pourra également profiter aux autres sites touristiques de la région.

### ④ Le canal Seine-Nord et le développement durable.

1 kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ....	
Camion sur autoroute (y compris voyage à vide)	50 km
Train complet (sans indication de voyage à vide)	130 km
Grand Rhéna (péniche de 110 à 135m de long) (y compris voyage à vide)	175 km
Barge de 185m (4400 tonnes) (y compris voyage à vide)	275 km

Source : Voie Navigable et développement durable – Les atouts du transport fluvial – VNF – octobre 2012

Il est également moins producteur de gaz à effet de serre.

Pour un trajet entre Gennevilliers (proche de Paris) et Le Havre : kg de CO2 émis pour 1000 tonnes transportées	
Poids lourd 17200 kg	
Grand Rhéna (péniche de 110 à 135m de long) : 6700 kg	
Barge de 185m : 6000kg	

Source : Eco-calculateur VNF



## ⑤ Des oppositions et des limites au projet

### Analyse

Les deux régions recensent des milieux et des paysages naturels de qualité ainsi qu'un patrimoine bâti riche. Le Nord - Pas-de-Calais est l'une des régions françaises les plus artificialisées (14,5 % du territoire) présentant la plus faible part d'espaces naturels (seulement 12,3 %). C'est pourquoi la conservation de la biodiversité représente une préoccupation majeure des acteurs régionaux. Pour la Picardie, les milieux agricoles forts jouent un rôle essentiel dans la qualité des paysages et participent au maintien de la biodiversité de certains milieux par des pratiques traditionnelles. Pour l'une comme pour l'autre, l'activité agricole, ainsi que l'urbanisation et les mutations industrielles, exercent des pressions importantes sur les milieux naturels.

Les vallées de l'Aisne, de l'Oise, de la Somme et de la Sensée forment des ensembles écologiques exceptionnels. Des milieux humides remarquables assurent une richesse faunistique et floristique avec un large panel d'habitats qui génèrent des conditions très favorables pour de nombreuses espèces. Mais les deux premières sont aussi un lieu privilégié du développement des activités humaines ; et ces vallées présentent tous les risques d'une possible évolution conflictuelle.

La qualité des eaux, et plus généralement de la ressource en eau, est une problématique considérable puisque ces rivières subissent des pressions parfois énormes tant avec l'exploitation agricole, qu'avec les rejets industriels et les rejets urbains plus ou moins bien organisés... Ces vallées sont presque toutes couvertes par des risques naturels rattachés au réseau hydrographique (inondations) et à la nature des sols et sous-sol (coulée de boue). Pour les vallées de l'Aisne et de l'Oise, des risques technologiques existent aussi, leurs impacts doivent être diminués.

La délimitation de territoires stratégiques ou d'espaces à enjeux résulte de la superposition des critères relatifs à la diversité (...), à la qualité des eaux, aux risques, aux espaces de transit des espèces migratrices (corridors biologiques) sans qu'ils ne soient discriminants par leur simple présence. Des niveaux d'intérêt pour les territoires de Picardie (4 étant le niveau d'intérêt majeur) ont été mis en place en considérant ces aspects mais aussi la notoriété des espaces, leur rareté, leur usage effectif, leur potentiel et leur état de conservation et les avis d'experts. Parmi les territoires stratégiques, trois se situent dans le périmètre d'étude rapprochée du canal Seine-Nord Europe : les vallées de l'Aisne et de l'Oise, la vallée de la Somme ainsi que celle de la Sensée. Ce sont des milieux où l'enjeu inondation doit être souligné.

### Enjeux

Une démarche de préservation et de valorisation doit avoir lieu avec une gestion correcte de la qualité des eaux et de la biodiversité. A cela, il faut ajouter des actions de maîtrise des différents usages des territoires (agriculture, industrie, espaces naturels...) afin d'éviter tout rapport conflictuel (gestion des différentes pressions à des échelles intercommunales) et d'assurer un développement durable du territoire par une gestion globale.

Pour cela, il convient d'expliquer aux différents usagers la valeur des lieux et de les encourager à leur entretien. Ce développement doit être établi sans aggravation des risques d'inondation et même en les diminuant.

Par ailleurs, la question des risques et de leur connaissance est un véritable enjeu pour le maintien de l'environnement. La lutte contre toute forme de pollution est particulièrement importante sur les endroits sensibles.

Dans ce sens, doter l'ensemble des vallées en documents de planification est essentiel (...). La mobilisation des acteurs vers l'environnement dans les politiques territoriales pour le développement durable et d'une synergie de leurs actions accompagne cette démarche.

[www.picardie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr)



**L'Opposition  
au projet**



Les caractéristiques	Les objectifs Montrer que projet s'inscrit dans les objectifs de la DATAR		Les partenaires (à classer)	Les effets			Solutions Envisagées Propositions
Localisation et son intérêt dimension	Économiques	Environnementaux		Moyen terme	Long terme	Critiques et limites	



**RESTITUTION.** ORAL DE CONTRÔLE  
présentez, dans le cadre d'un exposé oral le projet Seine –Nord en reprenant les éléments mis e lumière dans votre tableau.  
Vous veillerez à mettre en avant le lien entre ce projet et les missions / objectifs de l'aménagement du territoire