

## Pourquoi ?

Les évolutions positives en termes de parts de marché de la voie d'eau, en particulier pour le trafic conteneurs, démontrent l'intérêt du mode fluvial dans l'économie régionale.

Le transport fluvial se caractérise par une haute performance environnementale et son développement est un véritable enjeu dans le contexte actuel. Ce mode de transport consomme 2 à 4 fois moins de carburant que les autres modes, et à titre d'exemple, le transport d'un chargement de 1 500 tonnes par voie fluviale émet environ 3 fois moins de CO<sub>2</sub> que par camion.

Le Canal Seine Nord Europe sera un axe majeur de circulation des marchandises en Europe du Nord-Ouest et permettra d'offrir de nouveaux débouchés aux productions des Hauts-de-France.

Le grand gabarit renforce la compétitivité et l'attractivité du mode fluvial en « massifiant » le transport de marchandises. Le mode fluvial permet donc d'abaisser les coûts de transport. Il sera donc un facteur de compétitivité pour les entreprises et d'attractivité pour les territoires pour de nouvelles implantations économiques.



Source : Région Hauts-de-France

Un développement de la plaisance fluviale autour d'itinéraires touristiques qui se traduit par l'intérêt des opérateurs de croisière pour de nouvelles destinations.

Un engouement pour le tourisme fluvial et fluvestre est constaté au niveau national : le nombre de paquebots fluviaux sur la Seine a plus que doublé entre 2011 et 2017. Cet engouement est également marqué par le développement des sports et loisirs nautiques : ski nautique, canoé, aviron ...

Le développement d'une économie touristique axée sur les bords à voie d'eau.

## Le Canal Seine Nord Europe (CSNE) dans le hub logistique :

Le SRADDET s'appuie notamment sur le positionnement géographique des Hauts-de-France et les atouts que sont le futur Canal Seine Nord Europe, les ports, les plateformes logistiques, les infrastructures de transports (rail, fluvial, route) comme armature du hub logistique.

Il s'agit pour ce hub logistique de favoriser une mise en système des activités économiques au service d'une compétitivité et d'une performance environnementale accrue.

Le SRADDET affiche 6 axes stratégiques pour réussir le hub logistique dont le premier est de parachever le réseau d'infrastructures pour le fret en Hauts-de-France et notamment le réseau fluvial à grand gabarit qui est en cours de mise à niveau et sera pleinement réalisé en 2027 avec le CSNE et la mise au gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo).

Le choix de proposer des objectifs spécifiques au Canal Seine-Nord Europe (CSNE), élevé au statut de grand projet régional, tient à ses dimensions transnationale et transdisciplinaire.

### Transnational

Il connecte les Hauts-de-France au réseau fluvial à grand gabarit des bassins de la Seine et de l'Escaut

### Transdisciplinaire

Il irrigue l'aménagement du territoire régional par ses enjeux en matière de tourisme, de mobilité, d'intermodalité, d'environnement et surtout en matière d'économie.

## Comment ?

Les objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables à l'aménagement et au développement du CSNE :

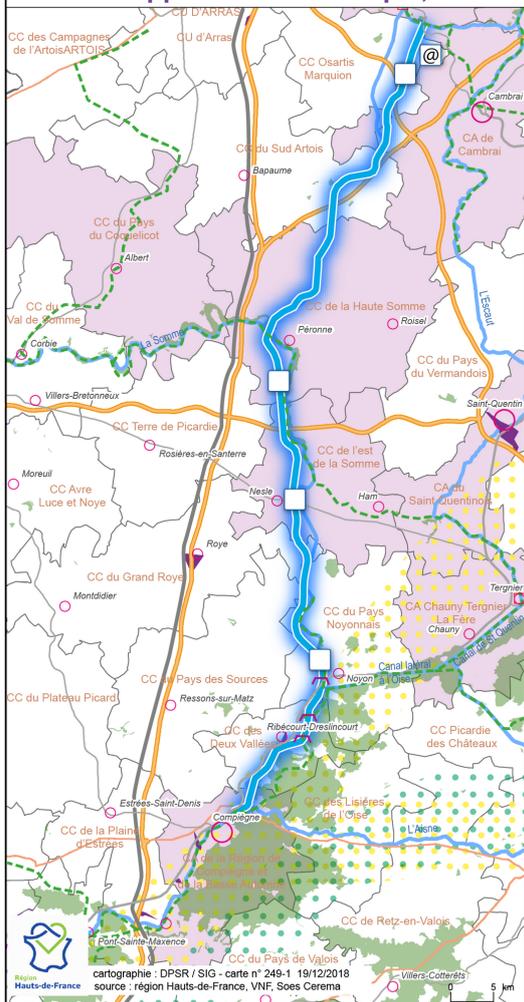
**Faire du CSNE  
un vecteur de développement économique, industriel  
et un support d'aménités pour les Hauts-de-France  
et les territoires traversés par le canal**

Le canal dans le hub logistique

Le canal dans son environnement territorial

Cette vision se traduit par 4 objectifs + 3 règles générales en cohérence avec la planification régionale de l'intermodalité (PRI) et la planification régionale des infrastructures de transports (PRIT) en annexe 4 du SRADDET

**Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités**



## 4 objectifs...

### Objectif 8

## Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)

Il s'agit de proposer une offre cohérente à l'échelle du système portuaire régional, incluant les plateformes/ports intérieurs du CSNE. Les équipements multimodaux des plateformes seront adaptés au potentiel offert par chacun des sites et territoires.

Pour observer les évolutions attendues, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

- mesure des effets induits sur l'ensemble du réseau fluvial régional :
  - augmentations de trafic des sites existants, ports et quais français entre Paris et la Belgique,
  - remplissage des friches ou espaces disponibles en bord à voie d'eau sur l'axe Seine-Escaut,
  - évolution de la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en région.
- mesure des effets directs sur le Canal Seine-Nord Europe :
  - taux de remplissage des plateformes/ports intérieurs,
  - trafic annuel sur le CSNE,
  - nouvelles infrastructures construites, raccordements réalisés.



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France

## Objectif 9

### Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)

Le projet de développement du CSNE s'appuie sur les différentes économies permettant d'optimiser l'usage de la voie d'eau : industrielle, logistique et touristique.

Le projet industriel et logistique mise sur le postulat d'acheminement de matières premières en provenance de la région, de leur transformation et/ou de leur livraison en produits finis par la voie d'eau. Chaîne d'assemblage à haute valeur ajoutée dans un domaine innovant (par exemple : habitat durable, recyclage des déchets, agro-industrie...), la voie d'eau devient un terrain d'expérimentation sur l'industrie du futur, mais aussi pour de nouvelles formes de tourisme et de loisirs.

Le projet de développement touristique du CSNE permet d'en programmer les équipements structurants et l'offre de service. Des itinéraires touristiques sont développés avec les territoires voisins, en matière de plaisance et de croisière.

Dans cette perspective, les indicateurs suivants pourront être mobilisés :

- trafic fluvial sur l'ensemble du réseau Hauts-de-France et sur le Canal Seine-Nord Europe,
- mutation des usages des terrains en bordure du CSNE,
- nombre d'entreprises installées le long du CSNE utilisant la voie d'eau,
- nombre de passagers transportés (comptage aux écluses)

Le projet d'aménagement et de développement sera développé dans une directive régionale d'aménagement (DRA), distincte du SRADDET.

## Objectif 10

### Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (CAE)

L'enjeu est que les continuités cyclables et pédestres soient garanties et aménagées le long du CSNE et permettent de renforcer le maillage régional des véloroutes et voies vertes, ainsi que des chemins de grande randonnée.

L'itinéraire en bordure du canal devra s'insérer dans l'offre touristique globale, fluviale et fluvestre, du CSNE. Des connexions seront aménagées afin que cet itinéraire contribue aux mobilités du quotidien (en direction des collèges, lycées et gares situés en proximité du canal), aux loisirs des riverains (pêche, promenade...), à l'accès aux espaces ouverts, de nature et aux équipements de loisirs situés dans son environnement proche.

Cet itinéraire sera matérialisé par l'aménagement d'un chemin de service revêtu permettant notamment :

- de garantir une même qualité d'aménagement le long des 107 km du tracé,
- de favoriser une accessibilité tous publics et un accès à une grande diversité de mode,
- de créer une colonne vertébrale qui servira de « produit d'appel » aux projets de valorisation touristique et de loisir des territoires riverains, en lien avec le CSNE.

Les accès au chemin de service, aux berges et aux quais seront assurés notamment par des aménagements adaptés aux publics et aux usages.



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France

L'objectif vise notamment à ce que :

- Les emprises du Canal du Nord qui ne sont pas maintenues en eau soient renaturées, dans l'attente d'aménagements ultérieurs, pour contribuer aux objectifs régionaux de protection et de restauration de la biodiversité, ou affectées à des usages agricoles.
- Le traitement des lisières du canal avec les zones habitées offre un cadre de vie apaisé pour les populations riveraines.
- Les ouvrages soient conçus pour que leur consommation d'énergie soit la plus faible possible. La conception du canal permet des installations de production d'énergies renouvelables.
- Le projet préserve la ressource en eau : l'alimentation du canal exclut tout prélèvement dans les nappes phréatiques. L'étanchéité du canal permet de limiter les besoins en eau. L'exploitation des écluses se fait en cycle fermé : l'eau nécessaire à l'utilisation des écluses est remontée par pompage entre les biefs. La préservation en périodes exceptionnelles de basses-eaux (étiage) est assurée grâce à la mise en place de réserves en eau. Le projet est conçu de façon à ne pas avoir d'impact sur le niveau des crues.



Source : Région Hauts-de-France

### ... 3 règles générales

RÈGLE GÉNÉRALE 2  
(TIM-GEE)

**Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.**

**Ce que dit le SRADDET :** Il s'agit, au travers des documents d'urbanisme, de réserver en priorité l'usage des terrains situés en bordure d'une infrastructure fluviale à grand gabarit à des activités économiques recourant, pour une part de leurs acheminements ou expéditions, au transport fluvial.

Il pourra également s'agir d'activités, si elles n'ont pas un usage direct du mode fluvial, nécessitant une proximité avec une entreprise recourant au mode fluvial.

L'usage de la voie d'eau devra être rendu possible via un aménagement spécifique à l'entreprise (quai ou appontement privé) ou par l'intermédiaire d'un quai fluvial facilement accessible.

Les autorisations d'urbanisme pourront être accordées sous réserve du respect de ces dispositions.



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France

Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.

**Ce que dit le SRADET :** Après la mise en service du Canal Seine-Nord Europe, il est envisagé que la majorité des emprises du Canal du Nord soient désaffectées et éventuellement comblées par les déblais du chantier.

Les collectivités territoriales irriguées par le Canal du Nord, en concertation avec VNF son gestionnaire et l'État son actuel propriétaire, sont invitées à réfléchir au devenir des emprises concernées, afin d'anticiper la formation de friches. Les réflexions doivent intégrer le maintien de certaines fonctionnalités hydrauliques assurées par le Canal du Nord, et la création de fonctionnalités nouvelles, comme celles de corridors écologiques.

Elles sont retranscrites dans les documents d'urbanisme concernés.



Source : Région Hauts-de-France



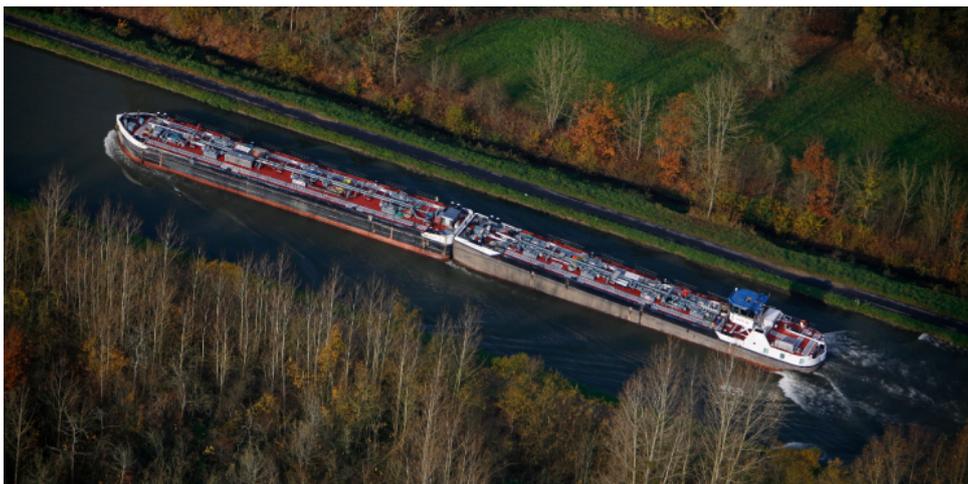
Source : Région Hauts-de-France

Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique :

- des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe,
- des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.

**Ce que dit le SRADET :** Il s'agit dans les documents d'urbanisme :

- d'apporter des précisions sur les dispositions et obligations s'appliquant aux maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures en matière d'insertion paysagère et d'atténuation des nuisances (sonores, visuelles, pollutions) et de rétablissement des continuités (passage à grande et petite faune) ;
- et d'autre part, de compléter ces dispositions par des règles s'appliquant à tous les autres maîtres d'ouvrage publics ou privés, pour leurs projets d'aménagement ou de construction situés en bordures d'infrastructures concernées.



Source : Région Hauts-de-France

## A noter :

D'autres objectifs et règles générales du SRADET participent aux enjeux concernant le Canal Seine Nord Europe, en particulier :

**Objectif  
5**

**Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE-TIM)**

**Objectif  
6**

**Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)**

**RÈGLE  
GÉNÉRALE 1  
(TIM)**

Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :

- veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante,
- privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.

*Pour en savoir plus : cf. fiche 3 - SRADET et logistique, transport de marchandises*

**Pour aller  
plus loin**

### **Une Directive Régionale d'Aménagement en cours d'élaboration**

La mise à grand gabarit de la liaison fluviale Seine-Escaut, en particulier par la réalisation du Canal Seine-Nord Europe son maillon central, constitue un défi de développement et d'aménagement pour les Hauts-de-France.

En complément des démarches en cours, il apparaît capital de construire un projet de développement et d'aménagement pour le CSNE. Ce projet doit s'attacher à bâtir un écosystème de la voie d'eau qui consolidera les grandes filières régionales (agricoles, industrielles, logistiques...), créera une nouvelle attractivité territoriale tout en favorisant la diversité et la complémentarité des usages du bord à canal.

La Région propose d'exposer sa vision d'aménagement et de développement du CSNE et de ses espaces attenants au sein d'une Directive régionale d'aménagement (DRA), distincte du SRADET.

Instrument de prospective, la DRA pourra contribuer à ensemercer des projets dans les territoires ou, a contrario, fournir un cadre à l'examen de projets déjà programmés, et ce dans une approche globale et cohérente à l'échelle des territoires traversés.

Cette DRA Canal Seine-Nord Europe (CSNE) comportera deux volets :

1. un volet état de référence/diagnostic territorial du CSNE, autour d'une trentaine de thématiques ;
2. un volet projet qui mettra en évidence différentes séquences d'aménagement du bord à canal (séquences à dominante industrielle, séquences à dominante nature et loisirs, séquences à dominante agricole...).



Source : Région Hauts-de-France

# Pour mémoire : le projet de Canal Seine Nord Europe en quelques chiffres

