



# RAPPORT-AVIS

## LE CANAL SEINE NORD EUROPE :

**UN PROJET STRUCTURANT MOTEUR  
ET AVENIR D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE**

Conditions de réussite du canal et des ports intérieurs

*Rapporteurs : Jean-Baptiste KONIECZNY, Laurent DEGROOTE*

19 novembre 2024

# RÉSULTATS DE VOTE

***Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Hauts-de-France, réuni en Assemblée Plénière le 19 novembre 2024 à Lille, sous la présidence de M. Laurent DEGROOTE, Président,***

**Vu :**

- la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- la loi n° 86-16 du 16 janvier 1986 relative à l'organisation des régions,
- la loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- l'article 250 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2),
- la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,
- les articles L. 4251-1 à 4251-11 du Code Général des Collectivités Territoriales relatifs au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires,

**Vu le projet de rapport-avis élaboré par le groupe de travail « Canal Seine Nord Europe - CSNE »**

**Sous la Vice-présidence de : Jean-Baptiste KONIECZNY,**

Après avoir entendu MM. Jean-Baptiste KONIECZNY et Laurent DEGROOTE, rapporteurs,

**Après en avoir délibéré, ADOPTE le présent rapport :**

**Pour : 105**

**Contre : 1**

**Abstentions : 16**

**NPPV : 12**

# SOMMAIRE

Les personnes auditionnées et les remerciements	6
Synthèse du rapport	8
Avant-propos – Avertissement	12
<b>INTRODUCTION</b>	<b>14</b>
<b>I – SE DONNER UNE AMBITION POUR LE CSNE, ET LES MOYENS DE SA REALISATION</b>	<b>18</b>
<b>I.1 – Axes « Ports intérieurs, Attractivité, Développement économique, Aménagement du territoire et Environnement » : Point d’intersection entre différentes dynamiques</b>	<b>18</b>
I.1.A – Aménagement du territoire et foncier : vers une stratégie foncière nécessaire et incontournable	18
I.1.B – Ports intérieurs : où en est-on	22
I.1.C – Environnement : le CSNE, un modèle en matière de réduction des impacts sur l’environnement mais l’exploitation du canal devra permettre une réduction du bilan carbone	25
<b>I.2 – Axes « Accessibilité du CSNE », « Emploi, Métiers, Formations » : des questions à venir</b>	<b>29</b>
I.2.A – Accessibilité du CSNE : des modalités d’accès en voie de développement mais une réflexion qui reste à mener	29
I.2.B – Construction, gestion et exploitation du CSNE : des besoins en emplois, métiers et formations qui doivent profiter au territoire durant le chantier ... et après	32
<b>II – LE CSNE, SON RAYONNEMENT ET SON TERRITOIRE ÉLARGI DANS UNE VISION PROSPECTIVE</b>	<b>38</b>
<b>II.1 – Axe « Gouvernance et rayonnement du CSNE » : Une gouvernance qui participe au rayonnement du CSNE</b>	<b>38</b>
II.1.A – Gouvernance et « travailler ensemble »	38
II.1.B – Le CSNE : son rayonnement et son territoire élargie	43
<b>II.2 – Inscrire le CSNE dans une vision prospective : le CSNE et les ports intérieurs à l’horizon 2050</b>	<b>47</b>
II.2.A – Expériences, illustrations : ce qu’il se passe ailleurs	47
II.2.B – CSNE : accompagner le développement des activités présentes et d’activités en mutation sur le territoire élargi et anticiper leurs évolutions	50
<b>III – ENJEUX</b>	<b>58</b>
I – SE DONNER UNE AMBITION POUR LE CSNE, ET LES MOYENS DE SA REALISATION	58
II – LE CSNE, SON RAYONNEMENT ET SON TERRITOIRE ÉLARGI DANS UNE VISION PROSPECTIVE	59
Tableau récapitulatif des enjeux	62
Sources – Références – Bibliographie	66
Contributions des membres ou groupes de membres du CESER	70



## LES PERSONNES AUDITIONNÉES ET LES REMERCIEMENTS

Les rapporteurs, Jean-Baptiste KONIECZNY ainsi que Laurent DEGROOTE, tiennent à remercier tous ceux qui, au cours des mois de réflexion, ont contribué, par leur écrits, leurs interventions ou simplement par leurs idées, à la rédaction du présent rapport.

Leur gratitude va tout particulièrement aux membres du groupe de travail composé de :

Raymond ANNALORO  
Véronique BLEUSE  
Jean-Yves CANNESSON  
Nathalie CAUDER  
Déborah CLOSSET  
Lucie De BRITO (10<sup>ème</sup> mandature : à partir de 2024)  
Josiane DELCROIX  
Danièle EROUART  
Xavier FLINOIS  
Philippe GAYOT  
Philippe HOURDAIN  
Alain LEFEBVRE  
Francis LEPINE  
Jean-Luc MARCOTTE  
Benoît ROCHET (10<sup>ème</sup> mandature : à partir de 2024)  
Christian ROCQUET  
Jean-Luc SOUFLET  
Jean-Pierre STERNHEIM  
Julien TAILLEZ (10<sup>ème</sup> mandature : à partir de 2024)  
Bernard THUILLIER  
Marc WURMSER

Madame Anne MEURET, chargée de mission.

Ce rapport s'appuie sur de nombreux entretiens réalisés auprès d'acteurs et d'actrices de l'accompagnement de projets et de porteurs de projet en Hauts-de-France. Qu'ils soient également remerciés pour leur participation et leur réactivité. Il s'agit de :

Yannick BARBRY, ingénieur Environnement, société du Canal Seine Nord Europe  
Pierre-Yves BIET, directeur Partenariats Territoires, société du Canal Seine Nord Europe  
Dominique BERTOUT, vice-Président de la Communauté de communes Osartis-Marquion  
Nicolas BOUR, consultant (ancien directeur de Voies Navigables de France (VNF))

Amandine BOURGHELLE, responsable post-acheminement Nord Europe Decathlon  
Bruno BOUVAT-MARTIN, 1er vice-président Axérial - Intercéréales  
Benoît BREUX, chargé de mission Aménagement – Transport, CCIR Hauts-de-France  
Jean-François DALAISE, président d’honneur, membre du CA, vice-président – Secrétaire général, Entreprises Fluviales de France, HAROPA - Ports de Paris, Association Seine-Nord Europe  
Christian DECOCQ, délégué général GERIF (Groupement d’Entreprises Régionales d’Intérêt Fluvial)  
Jérôme DEZOBRY, président du directoire, Société du Canal Seine Nord Europe  
Franck DHERSIN, vice-président du Conseil régional Hauts-de-France  
Nicolas DUMONT, directeur du Développement Economique, Société du Canal Seine Nord Europe  
Franck GRIMONPREZ, président de Logistics Organisation Grimonprez - Log’s  
Alain LEFEBVRE, ancien directeur général des Ports de Lille, conseiller du CESER Hauts-de-France  
Emmanuelle LEROY, directrice territoriale Pas-de-Calais, France Travail  
Gautier MAES, maire de Péronne, vice-président communauté de communes Haute-Somme  
Marie-Céline MASSON, directrice territoriale, VNF  
Patrice MAUREL, responsable de projet - Direction Troisième Révolution Industrielle - Service Economie Circulaire, Conseil régional Hauts-de-France  
Patrick NIERAT, chercheur, Université Gustave Eiffel (ex-IFSTAR)-ENPC : équipe SPLOTT (Systèmes Productifs, logistique, Organisation des Transports et Travail)  
Rémi PAUVROS, conseiller du CESER Hauts-de-France  
Benoît ROCHET, Norlink, conseiller du CESER Hauts-de-France  
Valérie SAGAN, chargée de mission CSNE, France Travail  
André SALOMÉ, vice-président de la Communauté de communes Est-Somme  
Arnaud SEGARD, directeur de la Mission Canal Seine Nord Europe, Conseil régional Hauts-de-France  
Antoine TOSTAIN, co-fondateur Tostain et Laffineur  
Xavier-Yves VALERE, ancien SGAR<sup>1</sup>, Délégation générale au développement de l’Axe Nord

---

<sup>1</sup> SGAR : Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

## SYNTHÈSE DU RAPPORT

**L'acte d'exécution** signé par la Commission européenne le 27 juin 2019 est une étape essentielle dans la construction **du réseau Seine Escaut** formalisant l'engagement de l'Union européenne pour ce projet. L'Europe montre par cet engagement son soutien au projet, et en particulier au Canal Seine-Nord Europe.

Outil d'une politique multimodale visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en effectuant un rééquilibrage entre les voies routières, ferroviaires et fluviales mais aussi élément fort d'une politique européenne de cohésion en facilitant les échanges entre pays voisins, le canal Seine Nord Europe, long de 107 km et destiné à relier Aubencheul-au-Bac à Compiègne, est dès aujourd'hui un élément fort de la politique européenne.

Ce vaste projet partenarial doit aussi devenir, sur le plan national et régional, facteur de croissance durable et raisonnée et de développement d'activités pour nombre de régions telles l'Île-de-France, la Normandie ou Champagne-Ardenne en Grand Est mais aussi, bien sûr, pour la région Hauts-de-France et son hinterland.

Ce rapport, travail de réflexion transitoire, a pour objet, après les nombreux documents produits par l'assemblée, et après que les premières pierres du canal Seine Nord Europe aient été posées et alors que les travaux de construction des premières infrastructures sont entamés, à faire émerger de nouveaux enjeux relatifs aux conditions de réussite du canal, aux moyens d'en faire un levier de développement pour la région et de l'inscrire dans une vision prospective.

Le CESER a choisi, notamment, cinq axes de travail lesquels feront émerger plusieurs enjeux. Ces axes sont :

- Les ports intérieurs, l'attractivité, le développement économique et l'aménagement du territoire ;
- L'environnement ;
- L'accessibilité du CSNE ;
- Les emplois, métiers, formations ;
- La gouvernance et le rayonnement du CSNE.

Plusieurs enjeux ont été identifiés :

### **Enjeu du « foncier » :**

Une des difficiles missions du canal – canal Seine Escaut consiste à préserver un équilibre en activités agricoles, industrielles et environnement, chacune de ses activités nécessitant des surfaces significatives et, par conséquent, mobilisant la ressource « terre ». L'emprise du canal s'établit à 2 839 ha (dossier d'enquête publique 2023).

L'enjeu consiste à définir une stratégie foncière permettant de préserver cet équilibre sans remettre en cause le développement industriel, dans un contexte de rareté de la ressource « terre ».

### **Enjeu du « développement des ports intérieurs et de leur gouvernance » :**

Quatre ports intérieurs vont participer à la dynamique du canal Seine Nord Europe : Marquion-Cambrai, les ports de Péronne, Nesle et du Noyonnais. 335 ha leur sont consacrés, 335 ha dont il faut retirer les surfaces prévues pour les divers aménagements. En conclusion, 236 ha seront dédiés aux activités productives nouvelles. Il faut cependant ajouter les parcs d'activités et

zones logistiques situés dans leur proximité de même que les 40 ha projetés à l'arrière du quai de Languevoisin dans le cadre du projet EuroSeine. Aucun espace pour le moment n'est prévu en cas de nouveaux besoins émanant des entreprises.

L'enjeu va porter sur les conditions permettant d'assurer le développement des ports intérieurs dans un contexte d'application des règles relatives au « Zéro artificialisation nette » et de rareté du foncier.

#### **Enjeux de l'impact sur la ressource en eau et la biodiversité**

Dans le respect de la réglementation relative à la préservation de l'environnement, l'aménagement et le fonctionnement du CSNE ont été conçus en appliquant la doctrine « éviter, réduire, compenser ».

Les modalités de son approvisionnement en eau par un prélèvement dans les eaux de surface ont été un point d'attention prioritaire, attention accrue avec les années à moindre pluviométrie constatées au cours de ces dernières années. Le choix de ne pas prélever d'eau dans les nappes phréatiques est fondamental.

La succession de sécheresses fait de la question de la disponibilité et du partage de l'eau un enjeu particulièrement important pour les territoires et la population.

L'impact sur la biodiversité a été réduit au moyen de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment sur l'emprise même de l'infrastructure : création d'aménagements écologiques, rives du canal conçues pour favoriser les corridors écologiques, etc.

#### **Enjeu de l'accessibilité du canal et du « tirant d'air », sous les ponts :**

Rendre accessible le canal passe par sa mise au gabarit Vb, les aménagements et infrastructures prévus à cet effet ainsi que l'intermodalité des ports intérieurs.

Mais, faire du canal un levier de développement et de création d'activités pour la région des Hauts-de-France suppose une amélioration de l'accessibilité du territoire aux porte-conteneurs. Cela implique de poser l'enjeu du tirant d'air et de son passage, sur le long terme, de deux niveaux de conteneurs à trois (voire quatre niveaux de conteneurs). Des solutions alternatives pourraient être envisagées.

#### **Enjeu des ressources humaines et de leur devenir**

Le chantier de la construction du canal va créer de 4 500 à 6 000 emplois directs, 3 000 postes étant à pourvoir entre 2023 et 2030 et étant principalement recrutés en région. Ces créations devraient se poursuivre avec l'exploitation du canal.

Sa construction va donc requérir l'intervention de nombreux corps de métiers, de nombreuses qualifications et de forts besoins en formation, lesquels devraient faire l'objet d'une formalisation dans le dispositif Grand Chantier.

Mais au-delà de la période de la construction du canal se pose la question de la reconversion des personnes y ayant participé, de leur devenir. Se pose donc également la question des futurs besoins en compétences et en emplois, l'enjeu étant de proposer un avenir aux « ex CSNE ».

#### **Enjeu de la gouvernance**

La gouvernance du canal trouve sa spécificité dans son adaptation à chaque étape de l'évolution de l'infrastructure, de sa construction à son exploitation. Ainsi, avec l'entrée de l'Europe dans le plan de financement du projet et dans les objectifs et programmes de l'Union européenne, apparaît une gouvernance structurée par une société propre au CSNE, la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE), dédiée à l'étape de la construction.

Voies Navigables de France (VNF) se verra, une fois le canal construit, investir des missions d'exploitant et de gestionnaire.

La gouvernance s'adapte donc selon les missions qui lui sont dévolues et l'enjeu pour elle va consister à créer une dynamique vertueuse avec tous les acteurs du canal, dont les ports maritimes et les utilisateurs (entreprises, chargeurs, etc.) par l'écoute et l'apport d'une réponse aux besoins de chacun. Elle se devra également d'intégrer réellement et concrètement le canal dans l'axe Seine Escaut et de participer, ainsi, par la qualité de ses

réseaux et des liens tissés avec des partenaires européens et internationaux au rayonnement du canal.

### **Enjeu du rayonnement du canal**

De nombreux facteurs, précédemment mentionnés, participent au rayonnement de ce mode fluvial de transport, qu'il s'agisse de sa gouvernance, de son accessibilité, de sa capacité à maintenir, sur place ou en région, une population ayant participé à sa construction, de l'attractivité de ses ports intérieurs ou de sa stratégie foncière. Mais ils ne sont pas suffisants. Sur le plan technique, l'enjeu va porter sur la flexibilité d'utilisation du canal ainsi que sur ses interconnexions avec les voies fluviales complémentaires. Sur le plan économique, tant une politique de prix adaptée qu'un lien marqué avec la stratégie des ports et notamment celui de Dunkerque feront partie des défis à relever.

Enfin, une politique d'information, de communication et d'accompagnement adaptée donnera visibilité et lisibilité à ce mode de transport.

### **Enjeu de la connaissance et de l'accompagnement des activités sur le territoire élargi du CSNE**

La Directive Régionale d'Aménagement<sup>2</sup> met en lumière les activités animant le territoire en proximité du CSNE et susceptibles d'avoir un intérêt pour le canal.

Les filières « Matériaux et granulats », « Chimie », « Déchets » sont déjà utilisatrices du réseau fluvial. La « logistique », les « Energies renouvelables », « Carburants alternatifs », « Agroalimentaire » et « Automobile » représentent un grand nombre d'utilisateurs potentiels pour le canal.

La filière « Céréales » mérite une attention particulière dans la mesure où, première cliente de la voie fluviale, elle représente à elle seule 30 % du trafic en région.

L'enjeu consiste donc à effectuer une veille sur les activités susceptibles d'utiliser le mode fluvial et le CSNE comme mode de transport dans la chaîne logistique, qu'il s'agisse de la filière « Céréales » mais aussi la logistique urbaine et le tourisme, notamment. Tout changement, toute mutation, tout bouleversement les concernant serait en effet susceptible de rejaillir sur les modes de transport et de distribution utilisés et, bien sûr, sur l'utilisation du canal.

---

<sup>2</sup> Directive Régionale d'Aménagement : document de 2021. Identifiée au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires, la DRA CSNE s'apparente à un référentiel d'aménagement. Elle a vocation à fédérer les partenaires autour d'une vision d'aménagement partagée pour le canal.



## AVANT PROPOS – AVERTISSEMENT

L'objet de ce travail de réflexion transitoire consiste, après les nombreux documents produits par l'assemblée, et alors que les travaux de construction des premières infrastructures sont entamés, à faire émerger de nouveaux enjeux. Il s'agit donc de s'interroger sur les conditions de réussite du canal, les moyens d'en faire un levier de développement pour la région et de l'inscrire dans une vision prospective.

Ce document a pour ambition de faire émerger des enjeux dont le CESER s'emparera, par la suite, dans un second temps, pour rédiger un nouveau rapport.

Ce travail n'est donc qu'une nouvelle étape de cette passionnante aventure que constitue le canal Seine Nord Europe ou canal Seine Escaut.

Un prochain rapport actualisera ce travail par une analyse complémentaire et contradictoire en anticipation des éventuels effets collatéraux positifs ou négatifs.



## INTRODUCTION

Outil d'une politique multimodale visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en effectuant un rééquilibrage entre les voies routières, ferroviaires et fluviales mais aussi élément fort d'une politique européenne de cohésion en facilitant les échanges entre pays voisins, le canal Seine Nord Europe (CSNE), maillon manquant du réseau Seine Escaut, est dès aujourd'hui un élément fort de la politique européenne. Ce vaste projet partenarial doit aussi devenir, sur le plan national et régional, facteur de croissance durable et raisonnée et de développement d'activités pour nombre de régions telles l'Île-de-France, la Normandie ou Champagne-Ardenne Grand Est mais aussi, bien sûr, pour la région Hauts-de-France et son hinterland.

Les études, analyses, rapports, documents de travail relatifs au canal sont légion et leurs sources très diverses, qu'elles soient françaises ou non. L'Union européenne fait partie de ces sources. En France, ces travaux émanent tant des institutions de l'État et de ses représentants, des chambres de commerce et d'industrie, de chercheurs que, bien sûr, des CESER eux-mêmes (anciennement Picardie et Nord – Pas de Calais puis Hauts-de-France, etc.), cette liste n'étant pas exhaustive.

Ainsi, par exemple, c'est sur des questions financières et de coût du projet que la Cour des comptes européenne a donné son avis<sup>3</sup>.

A l'échelon national, les institutions étatiques sont intervenues, notamment, afin de rendre possible le projet en lien avec une réflexion sur la compétitivité des ports maritimes français. Ce sont les rapports émanant de représentants du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)<sup>4</sup>, de l'Assemblée Nationale<sup>5</sup> et du Sénat<sup>6</sup>.

Les chambres de commerce et d'industrie ont, quant à elles, donné deux orientations à leurs travaux sur le CSNE.

La première a consisté à identifier les avantages de ce type de transport pour ses utilisateurs potentiels<sup>7</sup> afin de rendre attractif le mode fluvial. Une seconde orientation a porté directement sur le canal Seine Nord Europe et a donné la parole aux entreprises et chargeurs. Un travail commun entre les utilisateurs et l'univers consulaire a ainsi permis de faire émerger des mesures plus concrètes à mettre en œuvre par les pouvoirs publics afin de faciliter le report modal de la route vers le fluvial<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> « Rapport sur les mégaprojets de l'Union européenne », 2020

<sup>4</sup> « Rapport sur le projet de Canal Seine Nord Europe », M. Massoni, Y. Morin, D. Fédou, V. Lidsky, N. Mason-Schuler, S. Durand, CGEDD, 2013

<sup>5</sup> « Mission de reconfiguration du CSNE réseau Seine-Escaut – Un projet pour la relance de la croissance », R. Pauvros, député, 2013 ; « Second rapport », R. Pauvros, 2015

<sup>6</sup> « Comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France », J. Bignon, R. Vandierendonck, sénateurs, 2016

<sup>7</sup> « Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France », CCI Nord de Franc – CCI Picardie – Consortium fluvial Hauts-de-France, 2016

<sup>8</sup> « Canal Seine Nord Europe...La parole aux entreprises », CCI Hauts-de-France – GERIF, 2019

Le CSNE et, de façon plus large, le transport fluvial ont également fait l'objet de travaux de recherche. L'un d'eux a montré que l'appropriation de l'infrastructure fluviale par tous les acteurs concernés était une des conditions de sa réussite et de l'atteinte de ses objectifs<sup>9</sup>.

La seconde étude, quant à elle, est une aide à la compréhension des freins et blocages au report modal vers les modes massifiés que sont le fluvial et le ferré dans les Hauts-de-France. Cette démarche a permis d'identifier « les leviers stratégiques pour sortir d'une dynamique de logistique subie et pour aller vers un positionnement choisi, cohérent et créateur de valeur »<sup>10</sup>.

Les CESER se sont également largement mobilisés sur la question, **montrant ainsi leur intérêt pour le projet**, en gardant leur indépendance vis-vis des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre. De multiples auditions ont déjà été réalisées. Le prochain rapport du CESER s'ouvrira plus largement encore aux différentes sensibilités sur le CSNE et notamment aux opposants au projet.

Sans remonter trop loin dans le temps, en 1992, les rapports votés par les assemblées consultatives picarde et francilienne ont démontré une forte mobilisation historique de la société civile en faveur du projet<sup>11</sup>.

Entre 2006 et 2010-2011, les travaux des CESER ont pris la forme de contributions et de propositions visant à assurer le succès du canal<sup>12</sup>. Il s'agissait de contributions entrant dans le cadre de consultations et de participations à des Livres blancs portés par des acteurs du projet.

En 2016 et 2017, le rapport « Le transport fluvial de marchandises », quant à lui, s'interrogeait sur l'articulation entre le canal et l'ensemble du réseau fluvial régional qui ne s'inscrivait pas dans le tracé du CSNE. L'année suivante, l'assemblée a posé la question des conditions nécessaires pour que le canal fasse l'objet d'un véritable projet durable de territoire au bénéfice des entreprises, des équipements et des populations<sup>13</sup>.

Le canal fut également à l'origine d'un travail en commun réunissant plusieurs CESER, montrant ainsi l'avis unanime des assemblées régionales sur le CSNE<sup>14</sup>. Les trois CESER contributeurs (Hauts-de-France, Normandie, Île-de-France) ont proposé des actions visant à optimiser le développement du transport de fret fluvio-maritime à l'échelle des trois régions. Les assemblées ont, en outre, affiché leur espoir que l'arrivée de cette infrastructure fluviale soit l'opportunité de construire un espace de fret fluvial coordonné et complémentaire d'envergure européenne.

Le sujet n'est donc pas nouveau pour l'assemblée consultative des Hauts-de-France. Et alors que les travaux ont largement avancé entre Compiègne et Passel et qu'ils se précisent sur le reste du tracé du canal, celle-ci a de nouveau souhaité faire entendre la parole de la société civile. Mais il ne s'agit plus seulement d'apporter un soutien à un projet qui, bien souvent, a risqué de ne pas voir le jour, il faut maintenant **identifier les enjeux** autour des conditions de réussite du canal, autour des moyens par lesquels en faire un levier de développement pour le territoire et enfin inscrire ce dernier dans le temps car infrastructure d'ampleur, celle-ci est destinée à durer et à se transformer, à évoluer dans le temps,

---

<sup>9</sup> « Le canal Seine Nord Europe : étude exploratoire – Rapport final », N. Fabry, S. Zeghni, C. Bourret, 2018

<sup>10</sup> « Vers une stratégie multimodale pour la métropole lilloise et le cœur de l'ancien bassin minier », Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, Agence d'urbanisme de l'Artois, ESSEC, 2021

<sup>11</sup> « Avis sur la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord », CESR Picardie, 1992, « Le choix d'un tracé pour le canal à grand gabarit Seine-Nord », CESR Picardie, 1997, « La réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord », CESER Île-de-France, 2001

<sup>12</sup> « Contribution sur le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe dans le cadre de la consultation du préfet de région sur le volet socio-économique du projet », CESER Picardie, 2006, « Contribution du Livre blanc « Plates-formes multimodales » du canal Seine-Nord Europe », CESER Nord – Pas de Calais, 2008, « Contribution dans le cadre du projet de Livre blanc 2012 porté par l'association Seine Nord Europe », CESER Nord – Pas de Calais, 2 décembre 2011, CESER Picardie, 6 décembre 2011

<sup>13</sup> « Canal Seine-Nord Europe, leviers de développement pour la région », CESER Hauts-de-France, 2017

<sup>14</sup> « Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions », CESER Hauts-de-France / Normandie, Île-de-France, 2017

en connexion avec les besoins de ses utilisateurs de même qu'en connexion avec l'évolution de la société.

Le CESER a choisi, notamment, cinq axes de travail, lesquels feront émerger plusieurs enjeux. Ces axes sont :

- Les ports intérieurs, l'attractivité, le développement économique et l'aménagement du territoire ;
- L'environnement ;
- L'accessibilité du CSNE ;
- Les emplois, métiers, formations ;
- La gouvernance et le rayonnement du CSNE.

Les ambitions portées par cette nouvelle voie fluviale sont importantes. Un premier temps consiste à se poser la question des moyens à mettre à la disposition de l'infrastructure afin de lui permettre d'atteindre ses objectifs et des enjeux que cela soulève pour chacun des axes de travail. Un deuxième temps sera consacré aux enjeux relatifs à l'inscription du canal dans le temps. Un récapitulatif des enjeux sera l'objet de la troisième partie.



## I – SE DONNER UNE AMBITION POUR LE CSNE, ET LES MOYENS DE SA RÉALISATION

Infrastructure du siècle, le canal (Seine Nord Europe ou Seine Escaut) est porteur de grandes ambitions régionales mais aussi nationales et européennes. De grandes ambitions impliquent la mise en œuvre des moyens adéquats pour les atteindre, que ce soit en termes de stratégie foncière, de développement des ports intérieurs, de respect de l'environnement, d'accessibilité du canal ou de mise à disposition de ressources humaines.

Il est donc intéressant d'identifier, d'une part, les moyens déjà mis à la disposition des acteurs du projet et les réponses apportées aux multiples défis que pose ce type de chantier et, d'autre part, les enjeux qui restent à relever sur chacune de ces thématiques.

### I.1 – AXES « PORTS INTÉRIEURS, ATTRACTIVITE, DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE » ET « ENVIRONNEMENT » : POINT D'INTERSECTION ENTRE DIFFÉRENTES DYNAMIQUES

Maillon manquant de la liaison Seine-Escaut, le canal est aussi le point d'intersection entre différentes dynamiques et différents besoins en espace : une dynamique industrielle, agricole et environnementale. A cela il faut ajouter les surfaces nécessaires à la construction du canal par lui-même.

L'enjeu va donc consister à trouver, dans le temps, un juste équilibre en matière de partage des surfaces disponibles entre plusieurs forces en présence, chacune étant mue par ses propres finalités.

#### **I.1.A – Aménagement du territoire et foncier : vers une stratégie foncière nécessaire et incontournable**

Activités agricoles, industrielles et environnement vont devoir se partager de façon équitable un espace qui va se révéler, avec l'évolution de la législation, restreint. La construction du canal a, elle-même fait l'objet d'importantes négociations en matière d'aménagement du territoire et de l'espace. L'enjeu va consister, dans les années à venir, à préserver cet équilibre dans un contexte de rareté du foncier. Mettre en place une stratégie foncière est, dans ce cadre, certainement une question à se poser.

La réflexion sur la construction d'un canal reliant le bassin fluvial du nord de l'Europe à celui de la Seine est confortée par les retombées économiques attendues par les territoires traversés. Il s'agit, en effet, de « faire du CSNE un vecteur de développement industriel et un support d'aménités » en dédiant, notamment les terrains en bordure du CSNE à la valorisation (économique, touristique, récréative).

Quatre grands principes régissent sa construction : préserver la richesse écologique des fonds de vallée (Sensée, Somme, Oise), assurer tant une bonne insertion paysagère du canal que la pérennité des circulations et limiter l'impact du projet sur l'agriculture.

La construction du canal aura, en effet, pour conséquences sur l'exploitation agricole, l'organisation de prélèvements fonciers mais aussi la modification du parcellaire et des chemins d'exploitation.

Afin de préserver un équilibre entre le développement économique et l'activité agricole, Voies Navigables de France (VNF)<sup>15</sup> s'est attaché à respecter deux règles. La première consiste à limiter les emprises du canal, la seconde à anticiper la restructuration du parcellaire agricole pour la constitution de réserves foncières.

Ainsi, en 1993-1994, lorsque le débat préalable sur l'opportunité de la liaison à grand gabarit est lancé, celui-ci tourne autour de deux grands thèmes : les enjeux macroéconomiques d'aménagement et de développement économique mais aussi les impacts du canal sur l'environnement, l'aménagement et l'urbanisme.

Les études d'avant-projet et la concertation sont menées de concert en 2004-2006. La phase de concertation s'articulait, quant à elle, autour de quatre volets, l'un d'eux portant sur les questions foncière et agricole et la mise en place d'une instance de liaison composée des quatre chambres d'agriculture de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord. 360 ha de zones portuaires ont été identifiés et répartis entre quatre zones d'activités, appelées également ports intérieurs, à vocation industrielle et logistique (Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle, Noyonnais). A cela s'ajoutent deux zones équipées de quais de transbordement à vocation de desserte des industries de la vallée de l'Oise (Thourotte et Ribécourt), cinq sites de transbordement à vocation agricole (Noyon, Languevoisin, Cléry-sur-Somme, Moislains, Graincourt-les-Havraincourt) et deux sites de développement de terminaux fluviaux au sud de Compiègne sur l'Oise aval (Longueil-Sainte-Marie à court terme et Le Meux à moyen-long terme).

Par sa configuration, le canal est l'ouvrage qui demande le plus de surface par kilomètres, plus qu'une ligne TGV et bien plus encore qu'une autoroute qui supporte les dénivelés. Dès 2006, l'emprise globale du projet est estimée à 2 450 ha.

En 2008, plusieurs protocoles d'accord sont signés entre VNF, les organisations professionnelles agricoles et les services départementaux de France Domaine afin de proposer un cadre contractuel aux indemnisations des préjudices subis par les propriétaires et exploitants agricoles :

- Protocole pour les occupations temporaires ;
- Protocole sur les conditions de réparation des dommages de travaux publics ;
- Protocole sur les acquisitions foncières et les évictions d'exploitants.

Afin d'encourager les apports volontaires de terrains, un nouvel accord est signé par la suite proposant le versement d'une prime supplémentaire de « mobilité » aux propriétaires et fermiers. Celle-ci repose sur une évaluation du bien pour un usage agricole. D'un montant de 2 000 € par hectare pour le propriétaire et 2 000 € pour le fermier, cette prime représente le changement de destination du bien.

En 2011, le coût trop élevé du projet<sup>16</sup> aboutit à la mise en place d'une mission de reconfiguration. Celle-ci est confiée au député R. Pauvros. Les principales modifications proposées par la mission portent sur :

- Une réduction du nombre d'écluses (qui passe de 7 à 6) et le déplacement de l'écluse de Moislains à Allaines ;
- Un abaissement du bief de partage<sup>17</sup>, la suppression des écluses de haute chute ;

---

<sup>15</sup> VNF : établissement public administratif en charge de la gestion de 6 700 km de canaux, fleuves, rivières canalisées et de 40 000 ha de domaine public fluvial. Une de ses missions consiste à favoriser une logistique fluviale durable et à renforcer la compétitivité du réseau à grand gabarit

<sup>16</sup> « Liaison fluviale européenne Seine Escaut, canal Seine-Nord Europe et aménagements connexes – Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative – Note de présentation non technique du projet », VNF, 2015, p.2

<sup>17</sup> Bief de partage : un canal à bief de partage relie deux vallées en franchissant un seuil. Définition de « Bief » : section de canal entre deux écluses

- La suppression du bassin réservoir de Tarteron : concernant cette modification, celle-ci serait également liée à des considérations environnementales<sup>18</sup> ainsi qu'à la possibilité de mettre en œuvre une solution alternative (l'augmentation du bassin-réservoir de Louette) ;
- Un décalage dans le temps de la mise en service de deux des plateformes multimodales (Péronne-Haute Picardie, Noyonnais)<sup>19</sup>.

Cette reconfiguration a donné lieu à l'organisation d'une nouvelle enquête publique de modification puis à l'application de nouvelles procédures, notamment des enquêtes parcellaires (destinées à déterminer les parcelles à exproprier) et procédures d'expropriation.

Au printemps 2023, la SAFER<sup>20</sup> Hauts-de-France, organisme chargé dès 2005 de prospecter, négocier, acheter, stocker et gérer les propriétés acquises, détient un stock d'environ 2 550 ha répartis le long du tracé.

Afin de faciliter le regroupement des parcelles, sept aménagements fonciers sont en cours de réalisation :

- Deux dans l'Oise pour une surface de 15 176 ha, concernant 46 communes ;
- Un dans la Somme pour une surface de 33 500 ha sur 73 communes, ce qui est l'aménagement foncier le plus important jamais réalisé en France ;
- Quatre dans le Nord et le Pas-de-Calais pour une surface de 23 160 ha (44 communes).

Ces aménagements ont débuté en 2018 par un classement des terres. Les avant-projets sont actuellement soumis à consultation des exploitants. Le projet définitif fera par la suite l'objet d'une enquête auprès des propriétaires et exploitants. Des recours seront possibles auprès, tout d'abord, des Commissions intercommunales d'aménagement foncier, puis de la Commission départementale d'aménagement foncier.

Propriétaires et exploitants devraient pouvoir prendre possession de leurs nouvelles parcelles au cours des années 2027-2028, selon les secteurs.

En 2022 et 2023, en vue de permettre le début des travaux, les préfets des quatre départements traversés<sup>21</sup> ont pris des arrêtés autorisant une prise de possession anticipée des terrains par la société du canal Seine Nord Europe.

Cette prise de possession donne la possibilité, entre autres :

- De poursuivre les sondages géotechniques et pyrotechniques ;
- De réaliser des travaux d'archéologie préventive sur moins de 1 000 ha restant à sonder ;
- De débiter les premiers travaux de construction dans l'Oise.

A fin 2023 et début 2024, 165 ha d'aménagements écologiques (plantations d'arbres, création de zones humides) ont été réalisés, les premiers travaux ont été engagés (construction de quatre ponts), le rescindement de l'Oise entre Thourotte et Montmarcq est en cours. Enfin, les opérations d'archéologie préventive se poursuivent.

A ces besoins de foncier à titre définitif vont s'ajouter des besoins en occupation temporaire dans le cadre du stockage provisoire de terre, des installations « bases de vie » du chantier et des pistes de chantier, des besoins provisoires de récupération d'eau et des déviations provisoires.

Ces surfaces, environ 420 ha, seront, dans la mesure du possible, remises en culture.

---

<sup>18</sup> Trop forte emprise sur le territoire d'une deuxième réserve d'eau ayant pour conséquence de perturber l'écosystème

<sup>19</sup> Cette modification n'a finalement pas été appliquée

<sup>20</sup> SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

<sup>21</sup> Départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme

La construction du canal en lui-même, nécessite de nombreux travaux collatéraux, qu'il s'agisse de l'aménagements des ports intérieurs, du rétablissement des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires, des réseaux de gaz, électricité et TRAPIL (canalisation de carburants de l'OTAN), des forages et réseaux d'eau potable et d'irrigation, de l'implantation des compensations environnementales sur plus de 1 000 ha, de la création de plusieurs quais à vocation industrielle et agricole, enfin la construction de deux ports de plaisance (à Allaines et Saint-Christ-Briost).

L'objectif étant, dès le début du projet, de maintenir un équilibre entre « développement économique », « activités agricoles » et « environnement », **l'enjeu va donc consister, et cela au fil du temps, à préserver cet équilibre sans pour autant remettre en cause la dynamique agro-industrielle** qui est attendue de la construction du canal. Maillon manquant du réseau Seine Escaut, le canal doit être en effet, facteur d'activité et d'attractivité pour la région afin d'éviter une évacuation du trafic fluvial de marchandises vers Anvers et Rotterdam, ce qui serait à l'origine de conséquences néfastes pour les Hauts-de-France (perte de compétitivité, d'attractivité, faible rayonnement, etc.). **La question du foncier va jouer un rôle important dans un contexte de rareté de la ressource « terre », de développements ultérieurs des ports et de densification des constructions dans ces mêmes ports.**

Cet équilibre à rechercher s'inscrit, de plus, dans un contexte particulier, ne ressemblant en rien à celui des années 70, période durant laquelle la réflexion sur le canal est née, ni même à celui des années 2000, début du projet.

En effet, d'une part, le foncier disponible sur le tracé du CSNE est limité, déjà distribué et officialisé dans le cadre des Déclarations d'Utilité Publique (DUP). D'autre part, une remise en question de ce partage des terres entre l'industrie, l'agriculture et l'environnement nécessiterait l'organisation de nouvelles enquêtes et des renégociations longues et difficiles avec un monde agricole déjà très sollicité. Cela reculerait d'autant plus la mise en service du canal.

Il faut également tenir compte de l'évolution de la législation et de l'application de la règle du « Zéro artificialisation Nette » (ZAN) aux ports intérieurs.

Le canal, pour sa part, appartenant à la catégorie des projets d'aménagement, d'infrastructures, d'équipements d'ampleur nationale ou européenne et présentant un intérêt général majeur, n'est pas comptabilisé dans la consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) des collectivités pour la première tranche de 10 années<sup>22</sup>. Pour cette tranche, la consommation d'espaces engendrée par ce type de projets sera prise en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national fixé à 12 500 ha pour l'ensemble du pays dont 10 000 ha seront mutualisés entre les régions couvertes par un SRADDET<sup>23</sup>, au prorata de leur enveloppe d'artificialisation définie pour cette période<sup>24</sup>.

Dans le contexte d'un foncier disponible particulièrement limité, il est donc fondamental de s'assurer d'une cohérence complète entre la fin du chantier, la stratégie foncière à mettre en œuvre sur les 10 à 20 prochaines années et le développement économique désiré.

Par ailleurs, un contrôle de la mise à disposition des espaces fonciers sur les ports intérieurs par baux emphytéotiques ou conventions d'occupation temporaire est nécessaire afin d'éviter la spéculation et de gérer au mieux l'application du « ZAN ».

---

<sup>22</sup> « Projets d'envergure nationale ou européenne – Liste 1 », Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires », 2024

<sup>23</sup> SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

<sup>24</sup> Pour en savoir plus le sujet : « Lutte contre l'artificialisation des sols : une liste de 424 projets d'envergure nationale ou européenne en consultation », Localtis, 11.04.2024

Enfin, un enjeu porte aussi sur la méthode de comptabilisation du canal et de ses aménagements annexes prise en compte dans le cadre du ZAN.

La loi précise en effet que « les aménagements, les équipements et les logements directement liés à la réalisation de ce type de projet peuvent être considérés, en raison de leur importance, comme des projets d'envergure régionale ou comme des projets d'intérêt communal, auxquels cas, l'artificialisation des sols ou la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qui en résulte est prise en compte selon les modalités propres à ces projets ».

### I.1.B – Ports intérieurs : où en est-on ?

Les ports intérieurs (PI), outils de développement des territoires et créateurs d'activités et d'emplois, sont également conçus pour répondre aux objectifs de la Troisième révolution industrielle (REV3). Ils pourront contribuer à la décarbonation du transport de marchandises, à l'innovation numérique sur le plan de la gestion du port par leur digitalisation ainsi qu'à la mise en œuvre de démarches d'écologie industrielle territoriale.

Moteurs de développement industriel, l'enjeu va donc consister pour ces PI à soutenir leur croissance dans un contexte marqué par la rareté.

Quatre ports intérieurs jalonnent le canal : les ports de Marquion-Cambrai, de Péronne, de Nesle et du Noyonnais. Ces données relatives aux ports intérieurs sont issues du dossier de demande d'autorisation environnementale pour les secteurs 2,3 et 4 du canal. Datant de 2023, ils sont encore susceptibles de faire l'objet de modifications, si ce n'est déjà le cas.

Le port Intérieur de **Marquion-Cambrai** représenterait une superficie de 156 ha. Son emplacement est prévu sur les communes de Sauchy-Lestrée (Pas-de-Calais) et Haynecourt (Nord), entre le Canal Seine-Nord Europe et l'ancienne BA 103 (site logistique E-Valley). Sur ces 156 ha, 37 ha seront consacrés au terminal portuaire et 119 ha à la zone d'activités. Il bénéficiera d'un raccordement ferroviaire sur la voie Douai-Cambrai au niveau d'Aubencheul-au-Bac. Le quai de 1 000 mètres de long, en rive Est du canal, permettra le transbordement de marchandises : conteneurs, vracs (granulats) et colis lourds. La zone d'activités attenante au terminal accueillera des sociétés tournées vers l'industrie et la logistique, utilisatrices des solutions de report modal, ainsi que des services aux entreprises. Une zone est également réservée pour des entrepôts embranchés fer. L'offre en matière de report modal sera également accessible aux entreprises d'E-Valley, grâce à l'aménagement de liaisons entre les deux sites.

La plate-forme d'E-Valley - plus grand parc logistique d'Europe - sera connectée à ce port. Pour mémoire, il s'agit de la reconversion de l'ancienne base aérienne de Cambrai-Epinoy, d'une surface d'environ 350 ha. Il s'agirait de 550.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et 300.000 m<sup>2</sup> de réserves foncières.

Le concept d'E-Valley va cependant plus loin qu'un simple parc logistique. Il ambitionne de regrouper et mutualiser tous les services dédiés aux professionnels de la vente en ligne : centre de tri postal, sous-traitants, atelier de réparation, distribution de carburant, bureaux partagés, auditorium, studios photo, hôtels, restaurants, magasins d'usine, etc., pour en faire un véritable pôle d'excellence pour la filière du e-commerce. Un centre de formation de chauffeurs poids lourds est déjà en activité.

L'ensemble ferait, à terme, un très important poumon économique de l'ordre de 500 ha (qui pourrait faire passer les autres plateformes au second plan).

Le PI de Marquion-Cambrai attirera certainement des entreprises extérieures à la région alors que les autres ports s'adresseront plutôt à des entreprises déjà implantées, à proximité.

L'essentiel est situé sur la communauté de communes Osartis-Marquion, en débordant sur la communauté d'agglomération de Cambrai.

Le port de **Péronne** serait d'une superficie de 43 ha. 11,2 ha serviront au terminal portuaire, 28 ha sont destinés à accueillir une zone d'activités et 2 ha le centre de maintenance du CSNE. La longueur de quai sera de 400 mètres comme pour les ports de Nesle et Noyon.

Connecté à la zone d'activité de la Chapelette et à la friche Flodor (environ 20 ha), ce port est situé à proximité de l'autoroute A1 et d'une gare TGV, sur la communauté de communes de la Haute-Somme. En vue de la mise en service du canal, BP CASTROL a d'ores et déjà décidé d'investir 30 millions d'euros pour moderniser son usine de Péronne et miser sur le fluvial.

Implanté sur la communauté de communes de l'Est de la Somme, le port de **Nesle** occuperait 91 ha répartis entre le terminal portuaire (20,6 ha) et la future zone d'activités (56 ha).

Un quai céréalier est prévu sur la commune de Languevoisin, un peu plus au sud. Sur cette dernière, la coopérative agricole Noriap et l'union de coopératives Euroseine envisagent d'utiliser les terrains dont elles disposent pour y développer leur activité « vrac ». Une usine d'engrais bas carbone semblerait déjà intéressée, FertigHy.

Pour les représentants de Noriap et de la communauté de communes de l'Est de la Somme, les ports de Nesle et Languevoisin, se complètent sans se faire concurrence. Ainsi, en 2021 un protocole a été signé dont l'objet est la recherche de synergies entre les deux sites. À titre d'exemple, il est prévu qu'une concertation entre les deux gestionnaires ait lieu afin de définir au mieux le site d'implantation d'une entreprise en fonction de son domaine d'activité. D'après ce protocole, s'installeraient sur le port de Languevoisin les activités « céréales », « engrais », « compost », de même, éventuellement, qu'une unité de méthanisation, de fabrication d'hydrogène et de stockage de biofuel.

Le site de Nesle serait, quant à lui, ouvert tant aux activités industrielles ne générant pas de nuisances qu'aux activités logistiques.

Situé à cheval sur les communes de Sermaize et de Catigny, le port du **Noyonnais** couvrirait une superficie de 45 ha, dont 5,6 ha prévus pour le terminal portuaire (zone de transbordement des marchandises entre les différents modes de transport) et 33 ha pour la zone d'activités.

Le tableau ci-dessous récapitule les données relatives à l'aménagement des quatre ports intérieurs. Ces données sont issues du dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant aux secteurs 2,3 et 4 (tracé du canal entre Passel et Aubencheul-au-Bac) constitué en 2023. Elles sont donc encore susceptibles de faire l'objet de nouvelles modifications :

	<b>MARQUION-CAMBRAI</b>	<b>NESLE</b>	<b>NOYON</b>	<b>PÉRONNE</b>
Terminal portuaire	37 ha	20,6 ha	5,6 ha	11 ha
Quais	1 000 m	400 m	400 m	400 m
Voiries et espaces publics	-	12,4 ha	4 ha	4 ha
Maintenance CSNE	-	-	-	2 ha
Silos	-	-	2,5 ha	-
Services connexes	-	2,3 ha	-	1,7 ha
Activités économiques	119 ha	56 ha	33 ha	28 ha
<b>Superficie totale</b>	<b>156 ha</b>	<b>91 ha</b>	<b>45 ha</b>	<b>43 ha</b>

Les terminaux portuaires (terminaux fluviaux et maritimes) représentent donc, aujourd'hui, pour les quatre ports intérieurs, 74,2 ha, les quais 2 200 m. Sont dédiés aux activités économiques 236 ha pour une superficie totale des ports intérieurs de 335 ha.

Il faut ajouter à cela les quais de transbordement au nombre de dix.

Sans être encore considéré comme un port intérieur, mais peut-être bientôt le cinquième, le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie<sup>25</sup>, offre de nombreux atouts à valoriser. Située en sortie de l'autoroute A 1, à quelques kilomètres de la gare, la zone d'activités, première plateforme multimodale de l'Oise, est directement reliée par voie fluviale aux ports franciliens et normands et le sera au réseau fluvial nord-européen grâce au CSNE à partir de 2028-2030.

La plateforme portuaire possède comme caractéristiques : un terminal conteneur de 30 875 m<sup>2</sup> avec une longueur de quai fluvial de 190 m, une zone « Vrac », divisée en trois sites, d'une superficie totale de 58 613 m<sup>2</sup> ainsi que de terrains nus en réserves foncières d'environ 7 ha.

La création d'une desserte ferroviaire est en cours d'étude.

Le calendrier de réalisation des travaux prévoit une première période consacrée aux études et procédures d'autorisations qui s'est étendue de mars 2021 à avril 2024 et a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête. Celle-ci se poursuivra par la consultation des entreprises pour les marchés de travaux et la procédure d'attribution des marchés de travaux (2024-2026). Les travaux correspondant aux espaces publics et terminaux portuaires débuteront en janvier 2026. C'est durant cette même année que débutera la commercialisation des parcelles. La mise en service des terminaux est programmée pour janvier 2029.

**Les enjeux vont porter sur le développement de ces ports intérieurs, sur la place réservée aux activités économiques dans leur superficie totale (cf. partie ci-dessus) et sur la gouvernance de ces PI.**

Bien sûr, il importe de considérer non pas seulement les ports intérieurs mais aussi les connexions qui peuvent ou doivent s'établir avec les parcs d'activité et autres plateformes logistiques déjà constituées (ou, pour certaines d'entre elles, en développement), situées dans leur proximité (exemple d'E-Valley pour le port de Cambrai-Marquion). Il faut toutefois remarquer la modeste place laissée aux activités économiques nouvelles : sur les 335 ha consacrés aux ports intérieurs, seulement 236 d'entre eux seront dédiés aux activités productives (industrie, logistique, etc.). Ces 236 ha sont « nets » de tout autre aménagement possible (terminaux portuaires, quais, voirie et espaces publics, etc.). Et dans le cas de certains ports intérieurs, Péronne et Noyon par exemple, la trentaine d'hectares consacrée au développement d'activités ne pourra accueillir qu'un nombre très limité d'entreprises.

La question pourrait reposer, donc, sur la capacité des EPCI<sup>26</sup> et organes de gouvernance de ces ports à valoriser les bords à voie d'eau, à connecter les PI aux parcs d'activité et zones industrielles déjà existantes, enfin à gérer leur croissance ou à faire des choix. Cela n'impliquerait-il pas de prévoir, dès aujourd'hui, une réserve foncière si nécessaire (2 000 ha de zone d'activité économique, soit 18,7 ha / km) ? Ou de faire le choix d'une gestion de la rareté en privilégiant certaines entreprises plutôt que d'autres et en analysant au cas par cas chaque projet d'implantation ? Mentionnons que la mise en place d'un conventionnement avec les entreprises souhaitant s'installer sur un PI est prévue. Cette convention conditionnera la mise à disposition de terrain à l'utilisation du canal par l'entreprise signataire.

Effectuer ces choix implique donc la mise en place d'un organe de gouvernance des ports intérieurs, le syndicat mixte, organe sur lequel ne reposera-t-il pas la difficile mission de définir une stratégie de développement sous contrainte ?

---

<sup>25</sup> Site internet : [www.ccplaine-estrees.com/entreprendre/economie/port-fluvial/](http://www.ccplaine-estrees.com/entreprendre/economie/port-fluvial/); « Le projet de la desserte ferroviaire – Présentation du 5 décembre 2023 », Syndicat mixte du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, Paris-Oise Port intérieur

<sup>26</sup> EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

### I.1.C – Environnement : le CSNE, un modèle en matière de réduction des impacts sur l'environnement mais l'exploitation du canal devra permettre une réduction du bilan carbone

Contrairement aux grands travaux de canalisation des XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, le CSNE veut être un des premiers canaux à très grand gabarit prenant en compte les problématiques environnementales et de développement durable, un « canal HQE » (Haute Qualité Environnementale) en quelque sorte.

Pour un outil qui va artificialiser une importante quantité de terres agricoles parmi les plus fertiles d'Europe, modifier le régime hydrologique de l'Oise<sup>27</sup> et des zones humides associées, introduire une barrière biologique supplémentaire aux mouvements des espèces terrestres, mais aussi consommer en quantité une eau qui se fait de plus en plus rare, le défi est d'importance.

En effet, et l'enjeu sera, dans les années à venir, au regard du changement climatique la région commence à ressentir, de préserver cette ressource et de veiller à une utilisation optimale de celle-ci, y compris dans le cadre du CSNE.

Dès l'origine, le projet de canal est conçu pour limiter les impacts sur la biodiversité, dans le respect de la démarche « Eviter, réduire, compenser »<sup>28</sup>.

Ainsi, en est-il, dans un premier temps, du choix du tracé lequel a permis de limiter les impacts sur les sites remarquables et les habitats naturels sensibles.

Par ailleurs, lorsque le passage en milieu sensible est inévitable, des mesures d'insertion visant à minimiser l'impact du projet sont mises en place.

Plusieurs mesures compensatoires sont également appliquées. Par exemple :

*« La surface de déboisement nécessaire à la réalisation du bief de partage a été estimée à 30 ha environ. Le reboisement sera effectué selon un ratio de 4/1, soit 120 ha environ, dont 1/1 en objectif écologique et 3/1 en objectif sylvicole. Concernant les zones humides, la surface de compensation devra être à minima de 1,5 fois la surface impactée. » (Source : « Enquête préalable à la DUP modificative », p.44).*

Dans la vallée de l'Oise, différentes dispositions ont été prises afin de préserver la qualité des habitats naturels :

- La réutilisation du canal latéral à l'Oise entre Passel et Ribécourt ;
- Le positionnement de l'écluse le plus en aval possible du site Natura 2000 de la Moyenne Vallée de l'Oise ;
- Le maintien de l'Oise naturelle jusqu'au Plessis-Brion ;
- Le maintien des crues dites « écologiques » ;
- La création de berges lagunées et d'annexes hydrauliques ;
- La restauration de milieux humides compensant l'impact de la construction du canal.

Au total, ce sont, en effet, 232 ha de zones humides qui vont être impactées par le projet. La surface totale de compensation environnementale s'établira, quant à elle, à 1 212 ha.

Le territoire de la Somme va bénéficier de la construction d'un pont-canal de 1 300 m qui a pour objectif de limiter l'emprise sur les étangs, de maintenir des possibilités de déplacement de la faune et de préserver le site Natura 2000 en aval de Cléry-sur-Somme. Enfin, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour les travaux touchant le canal de la Somme et le cours d'eau de la Tortille ainsi que la traversée du Bois des Sapins.

Les concepteurs du projet ont également veillé à la bonne insertion paysagère de ce dernier. Cela se traduit par un projet qui respecte l'identité des territoires et tâche de préserver le patrimoine culturel. Enfin, la création d'un observatoire de l'environnement complétera ces mesures.

---

<sup>27</sup> Dans les périodes où l'eau sera en abondance, le canal prélèvera entre 0,5 et 1 % des volumes du bief de confluence Oise-Aisne

<sup>28</sup> « Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique », VNF, décembre 2006 ; « Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique modificative », VNF, 2015

La Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) a installé le 25 janvier 2019 son observatoire de l'environnement. « Il répond à l'objectif d'éco-performance et à l'ambition environnementale de la SCSNE de créer un canal vivant, de maîtriser les impacts hydrauliques et d'intégrer le projet dans les territoires. Le rôle de l'observatoire de l'environnement, instance indépendante, est de produire une expertise en vue de suivre les effets du projet sur l'environnement et d'orienter la maîtrise d'ouvrage en anticipant les problématiques et permettre l'exemplarité. »<sup>29</sup>

Ces missions consistent en :

- Une validation de l'état de référence de l'environnement avant travaux (construction du canal) afin de rendre possible le suivi d'indicateurs ;
- Un suivi d'indicateurs sur l'incidence du projet sur l'environnement ;
- Un suivi des sites ayant bénéficié de mesures compensatoires et la mise en place si nécessaire de mesures correctives ;
- Une valorisation des acquis de l'observatoire.

Il reviendra donc, ainsi, à l'observatoire d'analyser les effets réels des mesures de compensation prises et notamment celles relatives aux zones humides, au regard des difficultés rencontrées en matière de création/restauration de ces lieux si particuliers.

Les effets sur la santé de ce projet sont aussi analysés. D'une part, le transport fluvial en lui-même génère peu de bruits et, d'autre part, le CSNE devrait permettre à terme de réduire en 2050 de 300 000 à 600 000 t par an de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère (données 2006), si les objectifs de report modal sont atteints. Des efforts restent cependant à faire, notamment dans l'utilisation des carburants et de connexions multimodales bas-carbone.

C'est l'objectif de BATELIA<sup>30</sup>, centre d'innovation fluviale créé par VNF. Le centre se donne pour mission de rechercher des solutions visant à réduire les consommations d'énergie des bateaux (fret et passagers) ainsi que leurs émissions polluantes (microparticules, NOx, hydrocarbures imbrûlés émanant des moteurs). BATELIA mène ainsi une première expérimentation sur la pompe-hélice. Cette technologie devrait permettre une réduction des consommations d'énergie de 15 à 40 % selon les cas en améliorant le rendement de propulsion<sup>31</sup> et en réduisant les consommations. Une seconde expérimentation repose sur un kit de dépollution. Par un système de lavage des gaz d'échappement, cette technologie a pour enjeu de réduire les émissions polluantes des bateaux.

Innover dans le domaine de la logistique fait également partie de ses objectifs. Dans ce cadre, BATELIA mène des travaux en vue de mieux intégrer le transport fluvial aux nouvelles évolutions logistiques.

Les questions relatives à l'eau sont aussi un des défis majeurs du projet. Au-delà du respect de la directive cadre sur l'eau, le projet a fait du respect de la ressource en eau un objectif prioritaire. Souvent méconnue, l'alimentation en eau des canaux est le premier prélèvement en volume sur la ressource en Hauts-de-France. Ce prélèvement s'effectue uniquement sur les eaux de surface ; il a représenté entre 684 et 1 065 millions de m<sup>3</sup> par an de 2012 à 2021<sup>32</sup>. Il équivaut à entre deux et trois fois les volumes prélevés pour l'alimentation en eau potable, bien que ces prélèvements soient effectués dans les eaux de surface, contrairement à l'eau potable qui provient des eaux souterraines.

---

<sup>29</sup> Site canal seine nord europe

<sup>30</sup> « R & D et innovation dans la flotte française – Feuille de route VNF », 29 mars 2016, Paris

<sup>31</sup> Rendement de propulsion : rapport puissance de halage sur puissance moteur

<sup>32</sup> Site bnpe de Hauts-de-France <https://bnpe.eaufrance.fr/acces-donnees/codeRegion/32/annee/2021/usage/CAN>, en 2018, les volumes prélevés pour les canaux en Hauts-de-France dépassaient le milliard de mètre cube.

A ces volumes s'ajoutent les eaux de ruissellement dont près de 70 % sont récupérés par les canaux gérés par VNF<sup>33</sup>.

Des aménagements écologiques spécifiques sont prévus tels que les 25 km de berges lagunées déjà mentionnées. Des corridors écologiques sont représentés par les rives du canal.

**Et la succession des sécheresses rend encore plus pressante la question de l'eau, faisant de la suffisance de cette ressource un enjeu majeur pour les années à venir.**

Selon VNF<sup>34</sup>, le canal fut, dès l'origine, conçu pour être le plus économe en eau<sup>35</sup>. La société du Canal Seine Nord Europe, en charge de la conception et de la construction de l'infrastructure, a ainsi précisé que l'alimentation en eau de l'infrastructure procède de trois principes :

- Principe 1 : absence de pompage dans les nappes phréatiques

Le canal sera rempli à partir du bief 1, c'est-à-dire au barrage de Venette, largement alimenté car recueillant les eaux de l'Oise, mais aussi par l'Aisne, le Matz et l'Aronde. Une pompe sera installée à chaque écluse afin de faire remonter l'eau jusqu'au canal.

Des seuils de surveillance des niveaux d'eau seront instaurés. Le premier le sera en aval, à Creil. Ainsi, lorsque le débit de l'eau passera au-dessous des 32,9 m<sup>3</sup>/s, le pompage sera arrêté.

Le second seuil se situera à Sempigny.

- Principe 2 : un canal économe en eau

Ce principe d'économie se traduit par le recyclage de l'eau aux écluses, une étanchéité haute performance du canal et une prise en compte de l'évaporation journalière sur la surface du miroir de l'eau.

- Principe 3 : des hypothèses de dimensionnement tenant compte du changement climatique

Les besoins en eau du canal ont fait l'objet d'une approche spécifique. Le dimensionnement du schéma d'alimentation en eau a été calculé en fonction d'hypothèses maximalistes prenant en compte les nouvelles données connues liées au changement climatique. Cette approche a été complétée par des simulations en situation réelle projetées sur la base de données historiques (1961 – 2022).

Concernant plus particulièrement ce dimensionnement, celui-ci repose sur des hypothèses extrêmes de réchauffement du climat. Il sera cependant à différencier des conditions réelles.

Sont pris en compte dans ce dimensionnement des pertes par infiltration d'un niveau de 0,62 m<sup>3</sup>/s ainsi que des pertes par évapotranspiration de 0,34 m<sup>3</sup>/s (ce qui équivaut à l'évaporation durant toute une année d'une journée d'un mois de juillet chaud, à savoir, 5 mm/j). A cela s'ajoute une marge de sécurité qui représente 25 % du total des pertes en eau prises en compte et qui s'élève à 0,24 m<sup>3</sup>/s (perte de 3 mm/j supplémentaire sur l'ensemble de l'année) appliquée sur toute l'année.

L'hypothèse maximaliste de perte en eau est donc de 1,2 m<sup>3</sup>/s.

Dans ce dimensionnement, n'ont pas été pris en compte les apports extérieurs en eau (pluies, rejets de bassins versants).

Dans des conditions réelles (respect des contraintes de prélèvements dans l'Oise, prise en compte de pertes en eau réalistes et intégration des apports pluviométriques, absence de marges de sécurité), en 1976, année de très grande sécheresse, y compris en comparant à 2022, la retenue de Louette n'aurait

---

<sup>33</sup> Audition d'ADOPTA (Association pour le Développement Opérationnel et la Promotion des Techniques Alternatives en matière d'eaux pluviales)

<sup>34</sup> Voies Navigables de France

<sup>35</sup> « Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique », 2006, VNF

été vidée qu'à 70 % (60 % en 2022). De même il faut tenir compte de pertes telles que celles liées à l'alimentation du canal du Nord pour la Sensée.

Pour ce qui est de l'adaptation au changement climatique du canal, cela passe par la création de la retenue de Louette (14 Mm<sup>3</sup> d'eau) et un schéma d'alimentation en eau robuste intégrant des marges de sécurité importantes couvrant les évolutions possibles du réchauffement. Une étude portant sur plusieurs années de sécheresse en continu (comme sur la période 2020, 2021 et 2022) permettrait toutefois d'évaluer si la réserve de la Louette est suffisante.

La technologie apporte sa valeur ajoutée notamment en matière de pilotage et d'exploitation du canal. Aujourd'hui, il revient à l'éclusier de transmettre, à partir de son observation du niveau du plan d'eau, l'ordre de pompage d'eau, sans pour autant pouvoir tenir compte les prévisions météorologiques.

Un système expert est en cours de développement. Une intelligence artificielle permettrait d'intégrer ces prévisions et d'« apprendre » le comportement du canal selon les saisons afin d'anticiper et d'optimiser les apports d'eau.

En conclusion : une alimentation qui provient de l'Oise canalisée et excluant tout prélèvement dans les nappes phréatiques, une étanchéité renforcée du canal qui permettra de limiter les besoins en eau, une exploitation des écluses en cycle fermé, une alimentation en eau en période de basses-eaux (étiage de l'Oise) assurée grâce à la retenue d'eau située à Allaines (Somme) et un écrêtement possible des crues de l'Oise trois fois supérieur comparé à l'Oise canalisée actuelle visent à rendre le canal particulièrement économe en eau.

La succession de sécheresses fait de la question de la disponibilité et du partage de l'eau un enjeu particulièrement important pour les territoires et la population.

La dimension environnementale de la construction mais aussi de l'exploitation du canal est bien sûr essentielle. La réalisation du canal conformément à la réglementation est soumise à autorisation environnementale.

L'enquête publique du secteur 1 (de Compiègne à Passel) s'est déroulée du 5 octobre au 12 novembre 2020. Elle s'est conclue par un avis favorable de la commission d'enquête, émis à l'unanimité de ses membres, assorti de huit recommandations, puis par l'arrêté d'autorisation environnementale délivré par l'État le 8 avril 2021.

L'enquête publique des secteurs 2, 3 et 4 s'est tenue en 2024 pour se conclure par l'obtention de l'autorisation environnementale. Celle-ci s'accompagne de cinq réserves :

- Recueillir l'avis des SAGE dont les territoires se situent en amont du barrage de Venette ;
- Prévoir un plan d'actions contre la dégradation de la qualité des eaux du CSNE et de la retenue de Louette en cas de pollution ;
- Définir les modalités de gestion, d'exploitation et d'entretien du canal du Nord ;
- Traiter l'exhaustivité des écoulements des eaux superficielles et de ruissellement ;
- Mettre en place un dispositif de concertation avec les habitants, les collectivités et les acteurs économiques pendant le chantier et les premières années d'exploitation.

Ces réserves sont assorties de huit recommandations : la mise en place d'un dispositif complémentaire à la réserve de Louette à prévoir, l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable, une augmentation des infrastructures boisées, l'élaboration d'un schéma de développement des opportunités touristiques, l'atténuation du bruit dans les zones sensibles, l'intervention de l'Observatoire de l'Environnement dès la mise en œuvre des mesures compensatoires, l'implication de la société du Canal Seine Nord Europe dans l'environnement du projet (report modal, vie des bateleurs, 29 articulation avec le fret, etc.) et enfin une communication sur les aspects financiers (montant définitif, taxes, etc.).

## **I.2 – AXES « ACCESSIBILITE DU CSNE », « EMPLOI, MÉTIERS, FORMATIONS » : DES QUESTIONS À VENIR**

« Accessibilité du CSNE » et « Emplois, métiers, formations » sont des facteurs de succès du canal. Le canal doit être accessible aux entreprises, chargeurs et barges sans rupture de charge entre les bassins fluviaux du nord et ceux de la Seine, d'une part. D'autre part, le bon fonctionnement de ce canal, de même que sa construction, impliquent d'avoir à disposition une ressource humaine compétente, formée et en nombre suffisant.

Ces deux conditions de réussite présentent la caractéristique identique d'une réflexion qui reste à affiner. D'une part, l'accessibilité implique la capacité pour le canal à faire le lien entre des bassins fluviaux dont les équipements et infrastructures diffèrent, ce qui signifie d'importants investissements à effectuer dans les années à venir et dont il faut être conscient. D'autre part, il est nécessaire de réfléchir au devenir des ressources humaines employées sur le chantier. Là aussi, de nombreuses questions restent posées mais des pistes semblent se dessiner.

### **I.2.A – Accessibilité du CSNE : des modalités d'accès en voie de développement mais une réflexion qui reste à mener**

Rendre accessible le canal aux entreprises, chargeurs et aux barges, y compris les plus grandes, et sans rupture de charge dans la chaîne logistique, nécessite d'en multiplier les modalités d'accès. Sa mise au gabarit V b, les aménagements et infrastructures prévus, l'intermodalité des ports intérieurs vont dans ce sens et sont d'ailleurs le cœur du projet.

D'ores et déjà une question se pose quant à l'adéquation entre les caractéristiques des infrastructures prévues, les travaux envisagés, leur temporalité et les objectifs d'accessibilité dévolus au canal. Des solutions alternatives pourraient être envisagées.

Dans une région où la route tient une grande place, le canal, par ses objectifs, par les infrastructures qui vont l'aménager et par les ports intérieurs qui vont le compléter, va offrir un large éventail de modalités d'accès à toutes les barges et surtout s'ouvrir au grand gabarit.

La densité historique du réseau routier en Hauts-de-France, la flexibilité et la réactivité de ce type de transport, des délais de livraison avantageux, des coûts compétitifs pour de petits volumes de marchandises expliquent pour partie une répartition modale des transports largement en faveur du routier au détriment du fluvial en région ainsi, d'ailleurs, qu'en France et en Europe (hormis les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique). En effet, rappelons que le transport de marchandises en région se répartit entre le mode routier (de 80 à 90 % des marchandises, selon les années), le mode ferroviaire (de 10 à 15 %) et le mode fluvial (de 2 à 10 %)<sup>36</sup>.

Or, le CSNE, en créant un corridor continu à grand gabarit du Nord au Sud va démultiplier son accessibilité en l'ouvrant aux barges de plus grande taille.

En effet, la liaison fluviale entre les Hauts-de-France et le bassin Seine Oise est, sans le canal, assurée par trois voies à petit gabarit (capacité d'emport maximum des bateaux de 250 à 650 t.) : le canal latéral de l'Oise, le canal de St Quentin et celui du Nord. Cette différence de gabarit avec les bassins fluviaux du Nord et du Sud qui sont, eux, à grand gabarit (accessibles aux convois jusqu'à 4 400 t.), représente un goulet d'étranglement majeur et un frein à l'offre de transport fluvial. Le CSNE va donc supprimer ce goulet.

Synthétiquement présentées dans le tableau ci-dessous, voici les principales caractéristiques des aménagements et infrastructures prévus (écluses, ponts-canaux, etc.) :

---

<sup>36</sup> Données les plus récentes en France : transport routier, 89%, transport ferroviaire 9 %, transport fluvial 2%.  
Source : [statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

<b>CSNE : aménagements prévus</b>	
Longueur	107 km (entre Aubencheul-au-Bac et Compiègne)
Largeur en surface	54 m
Profondeur d'eau	4,50 m
Tirant d'eau	3 m
Rectangle de navigation	38 m x 4 m
Hauteur libre sous les ponts	7 m
Nombre d'écluses	6
Nombre de ponts canaux	3 dont le pont-canal de la Somme

Source : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, 2015

L'intermodalité et l'aménagement des ports intérieurs sont également facteurs d'accessibilité. Le terminal du port intérieur de Marquion-Cambrai propose trois modes de transport : le fluvial, le fer et la route.

Des quais de déchargement, des bassins de virement de 170 m de diamètre pour les automoteurs, des quais de transbordement et zones de stationnement figurent parmi les aménagements planifiés. Six implantations sont prévues pour ces aires de stationnement généralement intégrées dans des sites céréaliers : Thourotte, Ribécourt-Dreslincourt, Pimprez et les silos de Noyon, Languevoisin, Cléry-sur-Somme, Moislains et Graincourt-lès-Havrincourt.

Le port de Péronne sera bimodal mais l'emprise de l'ancienne ligne Péronne-Chaulnes a été préservée en vue d'une éventuelle remise en service.

Le port de Nesle propose un aménagement comprenant un terminal à conteneurs, un parc d'activités logistiques équipé d'un quai de 400 m, un parc agro-industriel équipé d'une darse de 500 m avec 600 m de quais et d'un bassin de virement.

Il présente l'avantage de pouvoir être relié à la voie ferrée Amiens-Laon.

Installé sur la rive ouest du canal, le port du Noyonnais sera port bimodal (relié à la route et au canal) au contraire des ports trimodaux (connectés au rail) de Nesle ou Marquion-Cambrai. À la croisée des départementales 934 et 39, il sera accessible par la route via la création d'un nouvel aménagement routier de type giratoire, mais aussi par voie douce de type « véloroute ».

Du ressort de la communauté de communes du Pays du Noyonnais, le port intérieur sera aménagé au bord d'un quai de 400 m sur le canal.

L'accès au transport routier et ferroviaire depuis l'Aisne, l'Amiénois et le Beauvaisis ainsi que les services proposés sur le canal et ses ports intérieurs seront la clé du rayonnement du canal au service, mais aussi facteur, de son accessibilité. Les ports de Péronne et du Noyonnais ont vocation à être les points d'accès aux services fluviaux offerts par le canal, pour des entreprises comprises sur un large territoire (Amiens et Saint-Quentin pour le port intérieur de Péronne, le Ribécourtois et le Chaunois pour Noyon). Le site de Nesle a vocation à renforcer le pôle agro-industriel existant.

**Mais l'enjeu de l'accessibilité pose la question d'infrastructures lourdes à mettre aux normes d'un canal à grand gabarit. Ainsi, la question du « tirant d'air »<sup>37</sup> nécessite une réflexion qui devra être menée sur plusieurs années, voire décennies, et pourrait s'accompagner de la mise en place d'une multiplicité de solutions. Il en est de même pour l'absence d'intermodalité de certains ports intérieurs.**

<sup>37</sup> Tirant d'air : le tirant d'air correspond à la hauteur libre permettant le passage des bateaux sous les ponts

La nécessité d'assurer la continuité de la liaison Seine Escaut et l'accessibilité du canal imposent des travaux importants au sud du canal (MAGEO) et au nord (réseau Dunkerque-Escaut).

Le projet MAGEO (Mise Au Gabarit Européen de l'Oise) consiste dans la réalisation de travaux s'étendant sur 42 km de linéaire, depuis le pont SNCF de Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil. Cette mise au gabarit permettra de garantir un mouillage de 4 m (au lieu de 3 actuellement) et le passage de convois au gabarit européen V b soit 4 400 t. de marchandises.

Le canal de Condé-Pommeroeul, quant à lui, avait été fermé à la navigation en 1992 à la suite de phénomènes d'envasement. Ce dernier bénéficie d'importants travaux visant à permettre aux bateaux transportant jusqu'à 3 000 t de marchandises de disposer d'une liaison directe entre les réseaux français et belge à grand gabarit.

Les objectifs du projet :

- Permettre une liaison fluviale directe entre le canal à grand gabarit français et le canal du Centre à grand gabarit en Belgique ;
- Réduire le temps de parcours de 12h sans détour par le canal de Nimy / Blaton / Péronnes ;
- Développer l'arrière-pensée du Grand Port Maritime de Dunkerque et des ports fluviaux intérieurs.

**Ainsi, tant au nord qu'au sud, le besoin de travaux visant à améliorer l'accessibilité du territoire des Hauts-de-France aux porte-conteneurs se fait jour.** D'ailleurs dès 2001-2002, une étude menée par le Sénat concluait : « *En ce qui concerne un autre sujet majeur, celui du « tirant d'air », tous les experts préconisent, en tout cas, une hauteur de 7 mètres comme seule compatible avec une liaison fluviale moderne* »<sup>38</sup>.

Les ports maritimes européens ont en effet un tirant d'air à quatre et trois niveaux de conteneurs contre deux niveaux pour les Hauts-de-France et l'Oise :

Relations par voies fluviales	Niveaux de conteneurs
Rotterdam – Strasbourg	4 niveaux
Le Havre – Gennevilliers	4 niveaux
Canal Albert	4 niveaux
Anvers – Frontière belge (via Lys)	3 niveaux
North - Sea Ports – Frontière belge (via Lys)	3 niveaux
Nord-Pas de Calais, Oise	2 niveaux

Source : CESER

Le tableau ci-dessus montre que les voies fluviales entre les ports de Rotterdam et Strasbourg de même qu'entre Le Havre et Gennevilliers, notamment, peuvent accueillir des barges de quatre niveaux de conteneurs. D'ailleurs, concernant ce dernier trajet, il est clair que le port de Paris-Terminal (port de Gennevilliers), en engageant pour 40 M d'€ de travaux dans sa modernisation (aménagement d'un second portail rail-route, réaménagement de l'embranchement ferroviaire pour l'accès direct des trains notamment en provenance de Marseille) souhaite, ainsi, et en utilisant le canal, s'ouvrir les portes de Rotterdam.

La mise au gabarit du canal Albert permet à ce dernier de faire naviguer des barges de quatre hauteurs de conteneurs.

En revanche, pour le moment, les voies fluviales traversant le Nord – Pas de Calais et l'Oise, quant à elles ne sont accessibles qu'aux seules barges de deux niveaux de conteneurs, suffisantes pour le seul trafic de vrac, lequel est majoritaire actuellement sur ce réseau.

Cela s'accompagne d'une hauteur des ponts ne dépassant pas 5,25 m de haut, alors qu'une mise des voies fluviales au gabarit européen impliquerait un relèvement des ponts à 7 m. Et il est vrai que ceux-

<sup>38</sup> « Rapport d'information sur la liaison fluviale a grand gabarit Saône-Rhin », F. Grignon, Sénat, 2001-2002

ci seraient particulièrement nombreux à relever : entre Dunkerque et Béthune, 45 ponts ; 68 entre la Belgique et le CSNE, entre Dunkerque et le CSNE, 91 :

Hauteurs de ponts	Origine	Destination	Nombre de ponts à relever	Nombre de ponts à relever depuis Dunkerque
5,25 m	Dunkerque	Béthune	45	
5,25 m	Béthune	Billy-Berclau	10	
5,25 m	Billy-Berclau	Lille	18	→ Lille : 73
5,25 m	Deûle	Dourges	15	→ Dourges : 70
5,25 m	Dourges	CSNE	21	→ CSNE : 91
5,25 m	Belgique	Valenciennes	7	
5,25 m	Belgique	Lille	21	
5,25 m	Belgique	CSNE	39	Via Escaut
5,25 m	Belgique	CSNE	68	Via Lys
5,25 m	CSNE	Longueil	13	Oise
5,25 m	Longueil	Conflans	30	Oise

L'opérateur du canal Albert, Vlaamse Waterweg, pour exemple, a effectué le rehaussement de 62 ponts entre 2014 (début de la réflexion) et 2023.

Au regard des difficultés techniques et des coûts financiers engendrés par ce type de travaux (plusieurs milliards d'€), la question se pose de la temporalité nécessaire à leur mise en œuvre (plusieurs décennies) et de la recherche d'un mix possible de solutions (relèvement de quelques ponts, augmentation du nombre de zones de retournement, etc.).

**Enfin, un dernier enjeu porte sur l'intermodalité des ports intérieurs. Certains d'entre eux ne bénéficiant d'aucune liaison ferroviaire (Noyon et Péronne), il pourrait être envisagé l'utilisation de modes de transport et de circulation alternatifs.**

Système pilotable à distance, programmé ou télécommandé, sans équipage embarqué, réutilisable, capable d'emporter une charge utile<sup>39</sup>, le drone pourrait être à l'origine de futures liaisons aériennes.

### **I.2.B – Construction, gestion et exploitation du CSNE : des besoins en emplois, métiers et formations qui doivent profiter au territoire durant le chantier ... et après**

Ce chantier va non seulement s'accompagner de créations d'emplois mais il va aussi faire émerger de forts besoins en métiers et en formations.

Et si les besoins en emplois et formation durant le chantier sont bien définis, les enjeux portent, d'une part, sur l'après-chantier avec une identification des métiers et compétences vers lesquels rediriger les « ex travailleurs du canal », et, d'autre part, sur un travail à réaliser en continu, de sensibilisation de tous les acteurs de l'enseignement et de la recherche au potentiel que représente le canal.

Le chantier en lui-même nécessitera la création de 4 500 à 6 000 emplois directs. 3 000 postes seront à pourvoir entre 2023 et 2030. Et lorsque le canal sera ouvert, certaines projections font état de la

<sup>39</sup> « Développer une filière « Drones » en région Hauts-de-France », C. Muller, CESER Hauts-de-France, 2023

création de 15 000 emplois supplémentaires (logistique, construction de nouveaux bâtiments, maintenance des ports intérieurs, etc.)<sup>40</sup>.

Dans le Compiégnois et dans l'Artois-Cambrésis, ce sont plus de 900 conducteurs de poids lourds et d'engins et plus de 1 000 ouvriers qui vont participer au chantier<sup>41</sup>. S'ajoutent des coffreurs et ferrailleurs en génie civil, des soudeurs, mais aussi des mécaniciens, grutiers ainsi que les métiers et emplois induits par le chantier tels que les métiers de l'hébergement, de la restauration ou encore de la location.

La construction du CSNE va donc requérir/impliquer l'intervention de nombreux corps de métiers ainsi que de nombreuses qualifications.

Plusieurs familles de métiers se dégagent, qu'il s'agisse des conducteurs(trices) d'engins, des constructeurs(trices) d'ouvrage ou des métiers, par exemple, de géomètres, opérateurs(trices), mécaniciens(nes), par exemple :

<b>Conducteur(trice) d'engins</b>	<b>Constructeur(trice) d'ouvrages</b>	<b>Autres métiers</b>
Conducteur(trice) de pelle hydraulique	Construc. d'ouvrages d'art	Géomètre/topographe
Conduc. de bouteur	Aide construc. d'ouvrages d'art	Aide topographe
Conduc. de chargeuse à chenilles trax	Ferrailleur(se) génie civil	Opérateur(trice) de centrale à béton
Conduc. de chargeuse à pneus	Construc. d'ouvrages métalliques	Agent de prévention
Conduc. de niveleuse	Chef(fe) d'équipe génie civil	Agent de circulation
Conduc. de compacteur	Construc. en voirie et réseaux divers (VRD)	Ouvrier(ère) paysagiste
Conduc. de décapeuses	Construc. de réseaux de canalisation	Mécanicien(ne) d'engins
Conduc. de tombereaux rigides articulés	Chef(fe) d'équipe VRD	Aide mécanicien(ne) d'engins
Conduc. de grues mobiles	Construc. de routes	
Conduc. de grues	Soudeur(se) sur chantier	
Conduc. routier		

Source : site internet de la société du CSNE, <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>

Les emplois directs de la construction du canal vont concerner prioritairement les métiers des travaux publics. Un référentiel partagé des compétences est disponible afin de mettre en visibilité les compétences recherchées pour travailler sur le canal et identifier les métiers afférents (source : C2RP).

Les phases d'exploitation et de gestion du canal, quant à elles, seront confiées à Voies Navigables de France (VNF).

Concernant les besoins en ressources humaines de la structure même, VNF, ceux-ci portent, entre autres, sur le remplacement de 1 000 départs à la retraite qui vont s'étaler sur cinq ans. Ces remplacements s'effectueront selon deux axes.

Le premier axe porte sur le développement des métiers d'opérateurs de centres de télégestion (en lien avec une diminution des besoins portant sur les métiers d'exploitation). Ces métiers s'adresseront non seulement à des personnes qui seront recrutées et bénéficieront d'une formation mais aussi à des

<sup>40</sup> « Canal Seine Nord Europe : 4 500 à 6 000 emplois à saisir, des offres déjà disponibles », J.M. Petit, La Voix du Nord, 6.04.2021

<sup>41</sup> Audition d'E. Leroy et V. Sagan, France Travail

éclusiers qui devront changer de métier. L'université VNF est en cours de création et permettra de proposer des formations aux personnels de l'établissement, qu'ils soient en reconversion ou recrutés. D'autre part, l'établissement public va développer les métiers de maintenance. Celle-ci va se diversifier, la maintenance informatique et la maintenance sur automate complétant la maintenance sur les ouvrages.

Ces métiers sont d'autant plus importants qu'ils s'inscrivent dans le cadre du Contrat d'Objectif et de Performance (COP) 2020-2029 de VNF qui fait du projet Seine-Escaut sa colonne vertébrale.

Dans ce contexte, le rôle de l'établissement va consister notamment à moderniser le réseau afin d'accroître son offre de services (ouverture du réseau, à terme, 24h/24, 7j/7, 365 j/365), d'effectuer sa transition numérique, de sécuriser l'exploitation des ouvrages et des conditions de travail des agents.

La modernisation de la téléconduite des ouvrages est un exemple intéressant des évolutions à venir. Ainsi, l'objectif de cette modernisation est de centraliser la commande des écluses du réseau grand gabarit Dunkerque-Escaut pour, à terme, assurer la téléconduite des ouvrages du CSNE avec la mise en place de pupitres de travail assurant la gestion à distance des ouvrages de manière simultanée.

Pour répondre aux besoins du chantier et permettre aux habitants et aux entreprises de saisir toutes les opportunités du canal, une démarche Grand Chantier a vu le jour. Celle-ci se compose de cinq dispositifs régionaux dont quatre plus particulièrement dédiés aux ressources humaines. Il s'agit de :

- *Canal Accueil* : le dispositif a pour objet de permettre une meilleure intégration territoriale des différents chantiers du canal. Il a également pour objet d'aider à anticiper et à répondre aux besoins des entreprises et de leurs salariés en matière d'hébergement, de restauration et de transport.

Ce dispositif repose sur la mobilisation de l'ensemble des partenaires pour recenser l'offre existante sur les territoires et travailler à la rendre plus complète en prévision du commencement des chantiers à venir.

Concomitamment à l'avancée des travaux, il accompagnera les entreprises attributaires pour l'accueil de leurs salariés et de leurs familles au plus près de leur lieu de travail ;

- *Canal Emploi* : cet outil propose une vision complète des recrutements en cours ou à venir dans le cadre de la Démarche Grand Chantier. Il permet également aux personnes intéressées de bénéficier d'un accompagnement personnalisé pour candidater auprès des entreprises du chantier.

Piloté par France Travail en lien avec la Région Hauts-de-France, il se veut accessible et pratique, mettant en avant les offres de manière hiérarchisée, selon le métier et le niveau de compétences. Canal Emploi est étroitement lié au dispositif Canal Formation ;

- *Canal Formation* : le dispositif vise à structurer et diffuser l'offre de formation permettant d'accéder aux 3 000 emplois qui vont être créés entre 2023 et 2030. En 2023, 12 183 personnes sont entrées en formation<sup>42</sup> ;

- *Canal Solidaire* : les Départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Somme et du Val d'Oise se sont engagés aux côtés de la société du CSNE pour faire profiter les personnes éloignées du monde du travail des opportunités locales d'emplois et de formations offertes par la réalisation de cette nouvelle voie navigable. Le dispositif d'insertion professionnelle Canal Solidaire et sa clause d'insertion répondent à cet objectif en facilitant les démarches pour les bénéficiaires comme pour les entreprises.

Sur les 6 000 personnes travaillant sur le chantier, dont 3 000 recrutements prévus, l'équivalent de 300 à 600 ETP<sup>43</sup> sont réservés aux personnes en insertion.

---

<sup>42</sup> Audition de France Travail, 30.04.2024

<sup>43</sup> ETP : Equivalent Temps Plein

Concrètement, plusieurs actions sont déjà mises en œuvre :

- Elaboration d'un kit de compétences par France Travail afin de connaître les compétences recherchées pour le chantier ;
- Organisation de tournées d'un Bus pour l'emploi dont la mission est de « présenter les opportunités d'emplois et de métiers recherchés dans le cadre de la réalisation du CSNE » ;
- Création de la première Maison du Canal à Compiègne.

En matière de formation, en 2022, selon le C2RP<sup>44</sup>, l'offre de formation en lien avec la construction du canal est la suivante : 26 formations en formation initiale (hors enseignement supérieur), 49 formations diplômantes en apprentissage et 84 formations financées dans le cadre du Programme Régional de Formation (formation professionnelle continue).

De nombreux partenaires sont associés : Pôle Emploi, la Maison des métiers, les Départements, les Missions locales, Cap Emploi, etc. A cela s'ajoute les espaces Proch'Info-Formation et Proch'Orientation.

Par ailleurs, d'autres organismes se sont déjà positionnés tels que Elfe<sup>45</sup>. L'organisme propose un parcours de formation permettant d'atteindre le niveau CAP aux métiers de la maçonnerie VRD (Voierie et Réseaux Divers), de la conduite d'engins, de la réalisation de coffrages et de la construction de réseaux de canalisation. Un centre s'est installé à Péronne en 2020.

L'enseignement et la recherche en région sont également partenaires du chantier.

C'est le cas du lycée horticole de Ribécourt-Dreslincourt ainsi que de l'université technologique de Compiègne. Cette dernière, dans le cadre d'une convention de partenariat signée en 2018 entre l'université et la société du canal, apportera son concours sur plusieurs thématiques : l'aménagement (berges, aménagements urbains, voieries, etc.), la recherche technologique, le développement territorial, la gestion de projet.

Le 26 janvier 2023 à Beauvais, c'est à l'institut Polytechnique UniLa Salle de signer une convention de partenariat avec la société responsable de la construction du canal, formalisant ainsi une collaboration débutée en 2018.

Les sujets sur lesquels l'institut et la société travailleront en commun sont :

- Le développement de projets d'études géotechniques et de faisabilité des ouvrages via le concours de projets réalisés par les étudiants du Parcours d'Approfondissement Géotechnique et Risques Naturels ;
- La contribution de l'institut au développement des énergies renouvelables en proposant des solutions technologiques de production et de stockage énergétique ;
- L'analyse des impacts du futur canal sur les filières de la bioéconomie des territoires concernés ;
- L'élaboration de solutions techniques basées sur l'ingénierie écologique pour générer des services écosystémiques qui permettront d'assurer une intégration paysagère et une restauration des milieux potentiellement impactés par les ouvrages ;
- La diffusion scientifique des résultats auprès des acteurs et citoyens des territoires<sup>46</sup>.

Un tel chantier ne peut se concevoir sans les logements qui permettront d'accueillir les salariés dans de bonnes conditions. Action Logement Groupe interviendra donc afin d'assurer cette partie du travail. Le groupe, accompagné de ses partenaires, fournira donc ces logements pour tout le bassin d'emploi,

---

<sup>44</sup> C2RP CARIF-OREF : Centre d'Animation de Ressources et d'Information sur la Formation (CARIF) – Observatoire Régional Emploi Formation (OREF)

<sup>45</sup> Elfe : organisme de formation dans les métiers du bâtiment Gros œuvre, Génie civil et Travaux publics

<sup>46</sup> Source : site d'UniLaSalle, <https://www.unilasalle.fr/actualites/unilasalle-et-la-societe-du-canal-seine-nord-europe-contribuer-aux-projets-des>

logements qui pourront, après la fin du chantier, être réutilisés pour accueillir, par exemple, une partie des salariés de la « vallée de la batterie »<sup>47</sup>.

**Si un des enjeux portait en effet sur le logement des salariés et la réutilisation de l'habitat, un autre porte sur le devenir des emplois, métiers, compétences et formations à la fin du chantier et sur la sensibilisation de tous les acteurs du milieu de l'enseignement.**

Les emplois recherchés pour la réalisation du canal sont en effet des postes spécifiques requérant des compétences particulières. Leur reconversion est donc un enjeu de taille sur un territoire à vocation majoritairement agricole :

Lieu	Infrastructure et équipement	Secteur d'activité
Compiègne	1 quai de transbordement par rive du canal	Transports ; fret et logistique
Noyon	1 quai céréalier	Agriculture ; IAA ; transports ; fret et logistique
	1 plate-forme d'activité	Varia
Erchau	1 base de plaisance	Loisirs ; sport et tourisme
Nesle	1 plate-forme d'activité	Varia
	1 quai céréalier	Agriculture ; IAA ; transports ; fret et logistique
Péronne	1 plate-forme d'activité	Varia
	3 bases de plaisance	Loisirs ; sport et tourisme
	2 quais céréaliers	Agriculture ; IAA ; transports ; fret et logistique
	1 bassin de réserve d'eau	Loisirs ; sport et tourisme
Etricourt	1 bassin de réserve d'eau	Loisirs ; sport et tourisme
Hermies	1 base de plaisance	Loisirs ; sport et tourisme
	1 quai céréalier	Agriculture ; IAA ; transports ; fret et logistique
Cambrai-Marquion	1 plate-forme d'activité	Varia

Source : « Le canal Seine-Nord Europe : étude exploratoire », rapport final, 28.11.2018

Ce tableau décrivant les principaux équipements et infrastructures maillant chacun des territoires situés sur le périmètre du CSNE, montre une large domination de l'agriculture, du transport, de la logistique et du fret ainsi que des activités de loisir et de tourisme.

Sans pour autant préjuger des activités qui s'installeront sur les ports intérieurs et des futurs besoins des chargeurs, ce sont ces secteurs, qui devront donc accueillir les « ex CSNE ». A cela on peut ajouter les métiers de la surveillance, de l'entretien, de la maintenance et du gardiennage, ce que montre le tableau portant sur les possibles effets directs, indirects et induits du CSNE sur l'emploi :

<sup>47</sup> « Canal Seine Nord : la région et Action logement s'associent pour loger des milliers de salariés », M. Tendil, Localtis, 18.04.2023

Effet	Activités	Effets sur l'emploi
Direct	Quai de transbordement et quais céréaliers	Faible création d'emplois de manutentionnaire, possibles créations dans les fonctions support :surveillance, entretien, maintenance, gardiennage, services administratifs, etc.
	Plateformes logistiques	Créations d'emplois (environ 40 pour 10 000 m <sup>2</sup> construits)
Indirect	Plates-formes d'activités (hors logistique et transport)	Construction fluviale : entretien des bateaux, conception, construction, maintenance ; Equipements et prestations de services dédiés : assurances, sécurité, gardiennage, nettoyage, audits, conseils, comptabilité, banques, certifications, formations, etc.
	Les bases de plaisance	Activités de sport de plein air : location/vente, réparation, maintenance de matériels, vente de vêtements de sport, activités de restauration/hébergement, encadrement sportif, évènementiel sportif et culturel
	La navigation de plaisance	Gestionnaires des ports, des déchets, logistique sanitaire, vente de vignettes, sécurité, etc. ; entretien, réparation navale ; café/restaurant, sites touristiques, équipements et vêtements liés à la plaisance, commerce de proximité, fourniture de services innovants
Indirect	Itinérance touristique	Contribue à conforter l'offre d'hébergement, de services de proximité
	Mise en réseau des acteurs	Permet de pérenniser l'activité des acteurs spécialisés déjà présents sur le territoire mais peu visibles et peu soudés en amont et en aval. La mise en réseau permet également de connecter le canal au tissu socio-économique local
	Des activités à inventer	Mobilités douces, énergie verte (hydro-électricité, solaire, etc.), nouveaux usages : emplois qualifiés

(Source : « Canal Seine-Nors Europe : étude exploratoire », rapport final, 28.11.2018)

Que ces activités relèvent des services (surveillance, entretien, maintenance, gardiennage, services administratifs, location/vente, assurances, sécurité, etc.), du commerce de proximité, du tourisme (vente de vêtements, café, restauration, hébergement, etc), ou de la logistique, il ne s'agit pas de nouveaux métiers en lien avec de nouvelles activités mais cela signifiera pour les « ex CSNE », un fort recours à la formation.

De nouvelles pistes émergent, dans les travaux publics, par exemple, au travers de grands projets tels que les EPR 2 de Gravelines, le tramway dans la métropole lilloise, le parc éolien off-shore. Les chantiers portés par le secteur privé (gigafactories, etc.) complètent, en partie, cette liste.

Par ailleurs, des métiers déjà présents subiront très certainement une transformation. C'est le cas de la batellerie.

Le transport fluvial repose sur deux types d'acteurs : la batellerie artisanale et les compagnies de navigation employant des salariés.

Pour la première, la batellerie artisanale, l'enjeu est de taille dans la mesure où elle doit faire face non seulement à la question du renouvellement de ses effectifs liée aux départs à la retraite mais aussi à une plus forte concurrence. Il lui revient donc de trouver un nouveau modèle économique (mutation vers une batellerie « industrielle », regroupements, etc.).

Enfin, un travail de sensibilisation en continu est à effectuer auprès des organismes n'appartenant pas encore au « réseau » et il pourrait se développer auprès des universités ainsi que de la recherche.

## II – LE CSNE, SON RAYONNEMENT ET SON TERRITOIRE ÉLARGI DANS UNE VISION PROSPECTIVE

A l'origine d'importants aménagements de territoires, d'un engagement fort de la part de l'Europe comme de nombre de collectivités et de l'Etat, porteur de vrais défis, le canal est doté d'une espérance de vie ou d'utilisation de plus de 100 ans. Il est donc prioritaire d'inscrire tant son développement que son évolution dans le temps, et de concevoir (imaginer ?), même si l'exercice est ardu, ses futurs possibles.

Or, ses futurs possibles ne peuvent s'envisager sans un dépassement du rayon d'action d'une telle infrastructure, sans un rayonnement et une attractivité du canal s'étendant bien au-delà des frontières régionales et nationales. Le choix d'une gouvernance doit être adapté à cet objectif mais bien d'autres conditions doivent être également réunies pour assurer ce rayonnement.

Inscrire le CSNE-canal Seine Escaut dans une vision prospective implique également un développement économique qui doit faire l'objet d'une veille et d'un accompagnement.

Et parce qu'une ouverture sur d'autres histoires et expériences est toujours enrichissante, celles du canal Albert et du port de Lille sur ces questions peuvent être sources d'enseignements.

### II.1 – AXE « GOUVERNANCE ET RAYONNEMENT DU CSNE » : UNE GOUVERNANCE QUI PARTICIPE AU RAYONNEMENT DU CSNE

La gouvernance se définit ici comme un « ensemble des règles et des processus collectifs, formalisés ou non, par lesquels les acteurs concernés participent à la décision et à la mise en œuvre des actions (publiques). Ces règles et ces processus, comme les décisions qui en découlent, sont le résultat d'une négociation constante entre les multiples acteurs impliqués »<sup>48</sup>.

Ainsi, en faisant participer chacun et en privilégiant le « travailler ensemble », la gouvernance participe du rayonnement du canal.

#### II.1.A – Gouvernance et « travailler ensemble »

Le CSNE doit s'accompagner de la mise en place d'une gouvernance adaptée. Celle-ci se différencie selon les étapes du développement du canal, qu'il s'agisse des étapes de sa construction, de sa gestion ou de son utilisation dans le temps. Elle est aussi, par sa capacité à représenter tous les acteurs concernés et à les faire « travailler ensemble », une condition d'attractivité de l'infrastructure.

La gouvernance d'aujourd'hui ne sera peut-être pas celle de demain et l'enjeu consiste à trouver un mode de « travail ensemble » susceptible de relever plusieurs défis : atteindre les objectifs du canal (économiques, sociaux, environnementaux, etc.) mais assurer aussi son rayonnement et son attractivité en permettant à chacun des acteurs d'être entendu.

Plusieurs « types » de gouvernance vont spécifier le projet selon que ce dernier se trouve dans sa phase de construction ou de gestion/maintenance. Il est, en outre, à prévoir que l'évolution des besoins des

---

<sup>48</sup> « La gouvernance : tenter une définition », I. Lacroix, P.O. Saint Arnaud, Cahiers de recherche en politique appliquée, vol. IV, n°3, automne 2012

utilisateurs du canal ainsi, peut-être, que l'évolution de la société auront aussi un impact sur sa gouvernance, lui permettant de s'adapter aux transformations qui émailleront son existence.

2013 marque le début de la mise en place la mission de reconfiguration menée par le député R. Pauvros. Celle-ci va inscrire le projet dans le cadre de la liaison prioritaire européenne Seine Escaut, cadre redéfini par les Etats membres et la Commission européenne à Tallinn en octobre de cette même année. Cela faisait du CSNE un projet éligible aux financements européens. Celui-ci atteint 40 % du coût total des travaux sous réserve toutefois de la création d'une société propre. Une gouvernance se mettait donc en place. **L'acte d'exécution** signé par la Commission européenne le 27 juin 2019 est une nouvelle étape essentielle dans la construction **du réseau Seine Escaut** formalisant l'engagement de l'Union européenne pour ce projet. L'Europe montre par cet engagement son soutien au projet, et en particulier au Canal Seine-Nord Europe.

**La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)** a été créée en avril 2016. Elle est devenue opérationnelle au mois de mai 2017. Elle se présente comme « Maître d'ouvrage du projet, et a pour mission de conduire les études de conception détaillées, les procédures d'autorisation et les travaux de construction de ce grand projet européen. »

La Société du Canal Seine-Nord Europe est un établissement public local (depuis avril 2020) piloté par la Région Hauts-de-France et les Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme qui financent le projet en partenariat avec l'État et avec le soutien de l'Europe. Véritable « chef d'orchestre », elle représente un cas unique de décentralisation d'un grand projet européen à l'échelle des territoires.

Loi n° 1428 du 24 décembre 2019. Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) - Extrait de l'Article 134

Les missions de la SCSNE:

- I. Il est créé un établissement public local à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Canal Seine-Nord Europe ». Cet établissement public, rattaché aux collectivités territoriales mentionnées au I de l'article 3, a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « canal Seine-Nord Europe », y compris les quais et les espaces permettant le chargement et le déchargement des bateaux et à l'exclusion des places portuaires.
- II. A titre accessoire, cet établissement public peut favoriser le développement économique en lien avec cette infrastructure. À cet effet, il peut apporter, *dans les conditions prévues aux articles 5 et 8*, un appui technique aux collectivités territoriales ou aux aménageurs pour la réalisation d'opérations directement liées à l'infrastructure du canal et accompagner le développement économique des places portuaires situées le long de l'infrastructure fluviale mentionnée au I.
- III. L'établissement public visé au I. peut se voir confier par l'État la maîtrise d'ouvrage de la réalisation du projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne, section située directement en aval du canal Seine-Nord Europe.
- IV. L'établissement public visé au I. peut contribuer à l'élaboration par l'État, les régions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale ou leurs groupements de contrats territoriaux de développement en lien avec les infrastructures mentionnées aux I. et II.

Dans le cadre de la réalisation de ses missions, la SCSNE s'est fixée quatre priorités d'action qui guident sa conduite du projet :

- 1 - La sécurité du chantier, à l'intérieur et à ses abords et la sécurité des ouvrages réalisés ;

- 2 - L'éco-performance, c'est-à-dire la performance économique et écologique dans la conception et la réalisation du Canal ;
- 3 - Le partenariat et la participation, avec les parties prenantes des territoires à toutes les étapes de la conception et de la réalisation du projet ;
- 4 - L'innovation, dans les domaines tant technique, environnemental, des achats, de la réalisation du chantier que du dialogue territorial.

La gouvernance de la SCSNE se structure autour de trois instances principales :

*- Le Conseil de Surveillance*

Le Conseil de Surveillance est véritablement l'instance qui pilote la Société du Canal Seine Nord Europe. Etablissement public local, la SCSNE dispose d'une gouvernance qui reflète l'importance des collectivités dans cette organisation. Le Conseil de surveillance est composé de 30 membres représentant les collectivités, l'Etat et l'Union européenne qui dispose d'une voix consultative. Siègent également deux parlementaires, une personnalité qualifiée ainsi que le directeur général de VNF futur exploitant du canal.

Le Conseil de surveillance se réunit au moins quatre fois par an pour veiller à la bonne gestion de la SCSNE et voter les grandes décisions comme le budget.

*- Le Comité stratégique :*

Il est véritablement le parlement de la SCSNE. Il s'agit d'une assemblée de 160 membres réunissant les représentants des 64 communes traversées par le canal mais aussi les représentants de chaque établissement public de coopération intercommunal (EPCI) concernés par le tracé du canal, des parlementaires et des représentants d'autres parties prenantes du projet.

Le comité stratégique a pour mission d'alimenter les réflexions du conseil de surveillance et de l'ensemble des parties prenantes du projet pour favoriser sa réalisation et sa réussite pour les territoires pendant le chantier et après sa mise en service.

*- Le Directoire de la SCSNE*

Il est composé de trois membres qui ont pour mission de mettre en œuvre les décisions du Conseil de surveillance, en s'appuyant sur trois comités d'experts :

- ✓ *L'observatoire de l'environnement*, constitué de 26 experts indépendants, qui veille à la bonne application des engagements du maître d'ouvrage et à promouvoir l'exemplarité environnementale du projet dans les domaines de l'hydraulique et de l'hydrologie, des espaces naturels et de la biodiversité, ainsi que du paysage ;
- ✓ *Le comité scientifique et technique*, qui apporte une expertise complémentaire pointue ;
- ✓ *Le comité d'allotissement*, qui apporte son point de vue et ses conseils sur l'allotissement envisagé pour les marchés d'études et de travaux (extrait du site internet de la SCSNE).

**Voies Navigables de France (VNF)** se verra, une fois le canal construit et mis en eau, attribuer la gestion et l'exploitation du canal pour le compte de l'État.

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1991. En 2012, il est devenu ensuite un Etablissement Public Administratif (EPA). Il est l'opérateur national du réseau fluvial sur l'ensemble du territoire national. Rassemblant plus de 4300 agents, son siège est situé à Béthune ; il est organisé en sept directions territoriales. VNF gère et développe deux réseaux complémentaires et connectés (réseau transport et réseau tourisme).

Il est en charge de trois grandes missions au service du public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau.

Le réseau navigable en France est constitué de 8 500 kms traversant l'ensemble du territoire. Avec la responsabilité de 6 700 kms de réseau, de 40 000 hectares de domaine public et l'exploitation de plus de 4 000 ouvrages.

VNF est gouverné par un conseil d'administration de 26 membres renouvelé tous les cinq ans.

Le comité exécutif met en œuvre la stratégie de l'Établissement, en lien avec le conseil d'administration.

VNF vient de signer avec l'État un Contrat d'Objectifs et de Performance 2020-2029 où le CSNE tient bien sûr une place essentielle. A l'horizon 2030, ce sont plus de trois milliards d'euros qu'il est prévu de consacrer aux infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation constante des dotations attribuées à VNF depuis 2017 (170 millions d'euros en 2019).

Construction, gestion et exploitation du canal sont bien évidemment des étapes et des aspects essentiels de la réussite du canal. Il serait cependant réducteur de considérer le canal comme un équipement dont l'unique fonction se limiterait à la circulation des bateaux. Le CSNE n'est pas un « simple tuyau ». Au-delà de ce rôle premier d'axe de circulation, sont attendus de lui une véritable impulsion, une réelle dynamique et des effets entraînants sur un large territoire s'étendant au-delà des seuls secteurs des transports et de l'économie. Il s'agit de créer véritablement un écosystème vertueux par le canal et autour du canal.

**Cette ambition interroge dès lors d'autres dimensions du projet : quelle dynamique vertueuse créer avec tous les acteurs du canal, dont les ports maritimes et les utilisateurs (entreprises, chargeurs, etc.) ? Quelle connexion avec la dimension européenne et l'axe Seine Escaut ?**

**Le Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) Seine Escaut** remplit cette mission et développe cette continuité.

Le GEIE est une instance partenariale créée le 26 mars 2010 dont l'objectif est de développer une stratégie portuaire et tarifaire à l'échelle de l'axe Seine-Escaut. Il accompagne la mise en place du réseau<sup>49</sup>, également première porte d'accès logistique en Europe.

Le GEIE Seine-Escaut réunit quatre acteurs de la voie d'eau en France et en Belgique : Voies navigables de France (VNF), De Vlaamse Waterweg nv (DVW), le Service Public de Wallonie (SPW), gestionnaires des voies navigables en Flandre et en Wallonie, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE).

Sa mission consiste à coordonner le financement et la réalisation du réseau, en étroite liaison avec un grand nombre de partenaires.

Au-delà de la dimension Seine Escaut, le CSNE entretient naturellement des liens étroits, notamment par les ports maritimes, avec la Manche et la Mer du Nord. Le trafic du détroit du Pas-de-Calais en fait le second détroit au monde derrière celui de Malacca. Au cœur de cette relation entre les différents partenaires concernés émerge une instance centrale : **le Comité du Déroit.**

Inspiré du Fehmarnbelt Committee, instance germano-danoise et créé en 2020, le Comité du Déroit regroupe six collectivités locales de quatre pays – les Départements du Pas-de-Calais et du Nord en France, les Provinces de Flandre orientale et de Flandre occidentale en Belgique, la Province de Zélande aux Pays-Bas et le Comté du Kent au Royaume-Uni.

---

<sup>49</sup> Réseau multimodal à grand gabarit de 1 100 km connecté à cinq grands ports maritimes (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers, Zeebrugge) et trois métropoles européennes (Paris, Lille, Bruxelles)

Il s'agit d'un espace de dialogue multilatéral et flexible qui permet à ses membres de travailler ensemble, dans leurs champs de compétences respectifs, d'étendre la coopération transfrontalière aux acteurs locaux issus du monde associatif, de l'enseignement, de la recherche ou de l'entreprise. Les autorités membres, chacune représentée par un élu mandaté, se rencontrent quatre fois par an au sein du Comité Exécutif du Comité du Déroit.

Le comité vise plusieurs objectifs :

- Faire face au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne qui va avoir un impact sur les relations existantes ainsi que sur les territoires bordant le déroit ;
- Favoriser le développement d'un nouveau mode de coopération multilatéral qui permettra de mutualiser les apports précédemment acquis grâce aux accords de coopération bilatérale existants, de les approfondir et de les étendre à de nouveaux acteurs.

Ces nouveaux outils de coopérations transfrontalières mettent également en lumière les nombreuses pistes de travail qu'offrent les déroits du fait de leur transversalité et de la multiplicité des thématiques qu'ils recouvrent. Bien évidemment le projet du CSNE est au cœur des échanges et des réflexions du Comité du déroit.

La réussite du CSNE dépend beaucoup du succès de son intégration à l'axe Seine Escaut mais aussi de sa connexion au littoral de la région et notamment à ses grands ports à travers **le Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique de l'Axe Nord (CCIL)**. Ce dernier traduit la volonté de mettre en synergie des acteurs publics et privés en région pour répondre aux défis portuaires et logistiques que nous lance le XXI<sup>e</sup> siècle. Il rassemble des décideurs publics et privés pour accélérer les transitions écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord-Ouest européen.

Le conseil de coordination interportuaire et logistique est composé des acteurs suivants :

- les ports maritimes de Boulogne, Calais, Dunkerque et Eurotunnel ;
- la CCI de région et la fédération Norlink ;
- les gestionnaires d'infrastructures autoroutière (DIR Nord et SANEF), fluviale (VNF et SCSNE) et ferroviaire (SNCF) ;
- le Conseil régional, les communautés d'agglomération du Boulonnais, de Calais, de Dunkerque et la Métropole Européenne de Lille. Le préfet de région préside le conseil où sont présents les deux autres délégations d'axes et HAROPA Port<sup>50</sup>, regroupement des ports de la Vallée de la Seine.

Enfin, le CSNE établit une connexion avec les territoires et notamment les ports intérieurs au travers du **syndicat mixte**.

C'est par une délibération du Conseil régional en date du 26 janvier 2023 que sont posées les bases de cet organe. Le syndicat mixte dit « ouvert », pour l'instant uniquement aux collectivités, regroupe la Région (huit sièges, pilote), les communautés de communes du Pays Noyonnais (deux sièges), de l'Est de la Somme (deux sièges), de la Haute-Somme (deux sièges), d'Osartis-Marquion (un siège) et la communauté d'agglomération de Cambrai (un siège).

---

<sup>50</sup> HAROPA Port : anciennement HAROPA, acronyme composé des premières lettres des ports du Havre, Rouen et Paris. Grand port maritime fluvio-maritime de l'axe Seine. Établissement public d'État placé sous la tutelle du ministère délégué auprès du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Créé par un arrêté du préfet du Nord en date du 11 août 2023 et selon les missions qui lui sont attribuées, le syndicat mixte deviendra seul compétent pour :

- Assurer la maîtrise d'ouvrage des projets portuaires. Cela comprend les études de conception, les travaux d'aménagement, les procédures administratives, les autorisations, les acquisitions foncières et la détention patrimoniale nécessaire à leur réalisation et à leur exploitation ;
- Déterminer la stratégie de développement des ports intérieurs, porter leur promotion et leur commercialisation ;
- Assurer la gestion, l'exploitation et le développement des sites portuaires.

Ce syndicat mixte, à gouvernance « unique », correspond à un projet portuaire unique réparti sur quatre sites. Un comité syndical prendra les décisions sur la base d'avis rendus par les commissions territoriales pour les affaires relatives à chacun des sites. Un cloisonnement financier des différents projets est assuré au moyen de budgets annexes.

**La représentation non seulement des forces économiques (chambres de commerce, etc. ?) mais également des ports des Hauts-de-France au sein de ce syndicat est une question qui reste posée et qui pourrait s'inscrire dans les évolutions possibles de la gouvernance. Il en est de même de la représentation des activités portuaires voisines :**

- Oise : Longueil-Ste-Marie, qu'il faudrait considérer comme le cinquième port intérieur ;
- Escaut : Docks Seine Nord Europe ;
- Canal de Dunkerque à l'Escaut : Dourges, Harnes, Béthune ;
- Lys-Deûle : Ports de Lille.

Il importe donc de laisser la possibilité aux utilisateurs du canal (chargeurs, entreprises, bateliers, etc.) de s'exprimer et d'exprimer leurs besoins et attentes. A cet effet, plusieurs représentations ont déjà vu le jour.

**Le GERIF (Groupement d'Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial)** a été créé en 2006 par plusieurs acteurs économiques régionaux (Hiolle Industries, Lhotellier, Rabot Dutilleul et Ramery). Son objectif est de sensibiliser les pouvoirs publics au rôle des territoires et des entreprises régionales dans la construction et la commercialisation des ports intérieurs prévus le long du tracé du CSNE. Les fondateurs du groupe ont été, par la suite, rejoints par de nombreux chargeurs (Auchan, Bonduelle, Toyota, Castorama, etc.) et entreprises régionales (Grimonprez Logistique, Crédit Agricole, etc.). La CCI des Hauts-de-France ainsi que le GERIF ont réalisé un travail en commun sur le CSNE lequell propose neuf actions et dix préconisations concrètes visant à assurer la réussite de l'aménagement et de la commercialisation/valorisation des ports intérieurs.

**L'association « Alliance Seine Escaut » héberge, quant à elle, le « Cercle économique ».**

L'« Alliance Seine Escaut » réunit les parties prenantes mobilisées pour la réalisation de la liaison fluviale européenne Seine Escaut. Le « Cercle économique », quant à lui, a pour vocation d'être une passerelle entre les pouvoirs publics et le monde économique, afin d'aider ce dernier « à saisir les opportunités qui se présentent et d'encourager les chargeurs à adopter une logistique fluviale compétitive et bas carbone ».

## **II.1.B – Le CSNE : son rayonnement et son territoire élargie**

Le CSNE jouera le rôle de projet structurant moteur si ses effets bénéfiques dépassent le territoire de la seule voie d'eau et des ports intérieurs. Cela implique une capacité à rayonner sur le reste du territoire et cela pose la question des conditions d'attractivité et d'influence de l'infrastructure.

Certaines de ces conditions sont déjà réunies (surfaces mises à disposition du canal, formations proposées aux personnes, accessibilité, etc.) et ont par ailleurs fait l'objet d'un développement dans la première partie de ce rapport, elles seront donc seulement rappelées.

Plusieurs défis restent cependant à relever avant que la mise en résonance de ces conditions ne génère un rayonnement partant du canal pour s'étendre à la région et à son hinterland, que ces défis soient techniques, économiques, qu'ils relèvent de choix de gouvernance ou, enfin, d'une politique de communication adaptée.

En tant qu'infrastructure au cœur de la politique européenne des transports, contributrice d'un développement économique raisonné et durable, à l'origine de création d'emplois pour les régions traversées, le canal est un acteur essentiel du rayonnement et de l'attractivité des Hauts-de-France.

« Projet partenarial fédérateur », le CSNE a pour objectif de créer un espace européen de transport, intégré et respectueux de l'environnement. Le canal s'inscrit dans un programme de développement de l'intermodalité avec réintroduction du fluvial le long de neuf corridors identifiés dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T). Le CSNE, au cœur du corridor Mer du Nord – Méditerranée concerne aussi trois autres corridors : Atlantique Le Havre – Paris, Rhin – Alpes et Mer du Nord – Baltique.

La création de cet espace européen des transports va ainsi passer par la suppression des goulets d'étranglement, les aménagements prévus sur le canal, l'intermodalité des ports intérieurs (avec la possible émergence d'une « quadrimodalité » - modalités routière, fluviale, ferroviaire, aérienne - sous la forme de l'utilisation possible de drones) qui sont autant de moyens de développer son accessibilité et d'accroître son rayonnement.

C'est au titre de du volet Transport du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) que l'UE finance la construction du canal à hauteur de 2,1 Md d'€, soit plus de 40% du coût total de l'ouvrage (5,1 Md d'€), devenant ainsi son premier financeur.

Le financement du projet est basé sur des financements publics de l'Europe, de l'Etat Français et des collectivités locales à hauteur de 5,1 Md d'€, évaluation datant de 2016. La commission d'enquête dans ses "conclusions motivées" le 30 avril 2024 a demandé une communication du coût actualisé et définitif à la société du CSNE et le montant nécessaire de l'emprunt de bouclage. En raison, notamment de l'actualisation des prix et de l'inflation, le coût définitif du projet pourrait s'établir entre 7 et 8 Md d'€.

La commission d'enquête estime indispensable que la société du CSNE communique sur le coût définitif du projet, sur le montant nécessaire de l'emprunt de bouclage et sur l'avancée des réflexions et des décisions relatives au modalités de remboursement de cet emprunt, par une taxe sur le report modal, dès qu'elle sera en mesure de le faire<sup>51</sup>.

Sur le plan économique, l'objectif du projet vise à assurer un certain équilibre entre les activités agricoles, industrielles et l'environnement. Ainsi, loin de marginaliser une thématique en particulier, le projet tente de trouver un accord entre des parties prenantes aux finalités qui pourraient paraître antagoniques, cette recherche constante d'un accord et de l'adhésion de chacun favorisant son rayonnement.

La création de ports intérieurs va dans ce sens en favorisant l'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire. Ces plateformes multimodales, offrant déjà des services portuaires, facilitent également l'accès aux six ports maritimes du range Nord des entreprises implantées sur leur territoire.

---

<sup>51</sup> Conclusions motivées de la commission d'enquête Conclusions motivées de la commission d'enquête publiée le 30 avril 2024. Page 12, paragraphe 3.2.9 : « La maîtrise financière de la réalisation du canal et l'équilibre financier de sa construction. »

<https://www.somme.gouv.fr/contenu/telechargement/47629/319066/file/DAE%20CSNE%20II%20Conclusions%20et%20avis%20CE%20.pdf>

Ces ports fluviaux, en lien avec les parcs et zones d'activités attenants (E-Valley, etc.) participent ainsi au renforcement du tissu économique des territoires en augmentant la performance des filières d'activités (voir les pages 25 et 37 sur les filières dont il est question) grâce à une logistique plus économique et plus intégrée.

Le CSNE est également facteur de compétitivité et d'attractivité en contribuant au développement des ports de l'axe Seine et du port de Dunkerque. En effet, l'élargissement d'une offre fluviale mise en réseau devrait permettre aux ports de Dunkerque mais aussi à celui du Havre et Rouen d'irriguer leur hinterland et d'accroître leur compétitivité.

L'aspect environnemental a toute sa place dans ce projet.

Sur le plan environnemental, les avantages de la voie d'eau sont bien connus et participent de son attractivité en assurant sa bonne intégration dans les territoires traversés et au-delà. L'utilisation de la voie fluviale permet ainsi de réduire la congestion routière ainsi que la pollution et rend possible un acheminement sans nuisances des marchandises vers les agglomérations. Alors que le secteur des transports est un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre, la voie fluviale, actrice intéressante de la transition énergétique, reste peu consommatrice d'énergie.

Participent aussi de son attractivité les démarches visant à assurer sur le chantier le recrutement de personnes habitant dans la région et à faire profiter les entreprises locales des contrats afférents à la mise en œuvre des travaux.

A cet effet, le dispositif « Canal Entreprises » s'adresse aux sociétés qui souhaitent accéder aux marchés publics générés par le projet. « Canal Entreprises », piloté par le Conseil régional ainsi que les chambres de commerce et d'industrie des Hauts-de-France, offre une palette diversifiée de services : un référencement sur une plateforme dédiée, des formations, un accompagnement personnalisé. Cet accompagnement est constitué de mesures d'aide au renforcement et à la consolidation financière de l'entreprise, au financement des investissements, à la recherche de locaux professionnels, enfin à l'aide à l'installation de nouveaux collaborateurs.

Bénéficient de ce dispositif plus de 300 entreprises qui ont pu, pour certaines d'entre elles, candidater sur les appels d'offres relatifs à la construction du canal.

La mise à disposition d'une flotte (batellerie régionale ou internationale), joue également un rôle important.

**Les enjeux autour de cette attractivité portent, sur le plan technique, sur la flexibilité du mode fluvial et du CSNE ainsi que sur les interconnexions entre le canal et les voies d'eau complémentaires.**

**Sur le plan économique, il ne peut y avoir d'attractivité du canal sans une politique de prix adaptée et, au-delà du seul canal, sans un lien marqué avec la stratégie des ports maritimes, par exemple celui de Dunkerque.**

**L'attractivité du CSNE dépendra également des choix de gouvernance, enfin d'une politique en matière d'information, de communication et d'accompagnement.**

Sur le plan technique, la disponibilité permanente (24 heures sur 24) de « l'outil canal » pour les transporteurs qui le feront fonctionner est une question qui a toute son importance et qui fait partie des services qui devront être proposés afin d'attirer les prestataires. En effet, si le CSNE ne peut offrir un service permanent, il sera délaissé par les transporteurs qui lui préféreront l'outil infiniment plus flexible de la route. Cette disponibilité du CSNE dépend, entre autres, de son approvisionnement en eau mais aussi des heures d'ouvertures des écluses, etc.

C'est une des missions que s'est fixée Voie Navigable de France. VNF, en effet, travaille actuellement à un accroissement de son offre de services avec une ouverture et une utilisation du fluvial « 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours sur 365 », ainsi qu'à sa transition numérique. Ces deux missions combinées rendront possibles, par exemple, la généralisation de la téléconduite d'ouvrages, la

centralisation de la commande des écluses du réseau grand gabarit Dunkerque Escaut et la gestion à distance de tous les ouvrages.

Cette attractivité sera fonction également des interconnexions avec les voies complémentaires. Cela implique la mise au gabarit, selon une temporalité et des modalités qui restent à définir, des voies d'eau via l'Escaut par Valenciennes ainsi que la voie d'eau vers Lille et Dunkerque via la Deûle, le canal d'Aire afin qu'ils puissent circuler de barges de quatre conteneurs de face et trois de hauteur.

Les voies d'eau complémentaires doivent, elles aussi, bénéficier d'aménagement, qu'il s'agisse de la Scarpe, de la Somme, de l'Aisne, du canal de Saint-Quentin, de la Sambre ou de la Lys.

Enfin, le canal devra être accessible aux petits gabarits.

Sur le plan économique, une stratégie est à mettre en place. Celle-ci porte, d'une part, sur le coût du transport fluvial qui doit rester attractif, ce qui renvoie à une réflexion à mener sur le coût du péage. Elle porte également, au-delà du seul canal, sur les liens à établir avec les stratégies de développement déployés par les ports maritimes et, par exemple, le port de Dunkerque.

Bien que plusieurs axes (au-delà de la seule liaison Nord Paris) soient concernés, le canal est destiné en partie à décharger l'autoroute A1, autoroute la plus fréquentée d'Europe, d'une grande partie de ses poids-lourds qui font la liaison en un peu plus de trois heures entre le Nord et la région parisienne alors que le temps de transit via le canal sera lui de l'ordre de la journée. En ne considérant que les péages, le coût de transport routier via l'A1, en 2023, est d'environ 1,3 € par tonne de fret ce qui est relativement faible (le coût pour une voiture particulière de moins de 3,5 t est de 18,10 €). Ce faible coût des péages routiers est compensé par un prix de revient au km et à la tonne transportée très à l'avantage de la voie fluviale. Pour que le CSNE réalise ses ambitions, il faudra qu'une portion importante de ce fret routier se reporte sur la voie fluviale et donc, que les coûts envisagés soient inférieurs au coût d'un transport routier quand bien même celui-ci est beaucoup plus émetteur de gaz à effet de serre et de nuisances diverses.

Un des axes du « Projet stratégique 2020-2024 » du port de Dunkerque porte sur une amélioration de l'« accessibilité » de son hinterland. Le port souhaite donc repositionner sa « zone d'influence » sur le Nord en intensifiant ses dessertes sur ces territoires. Plusieurs actions vont être menées en ce sens :

- Une participation du port à l'optimisation de l'exploitation du réseau fluvial avec VNF ;
- Une participation à la mise en place de nouvelles plateformes multimodales, notamment au nord de Paris.

Sur la première action, VNF et Dunkerque Port interviennent de concert sur les plateformes multimodales qui émailleront le CSNE de même que sur la faisabilité technico-économique du rehaussement des ponts sur le réseau fluvial magistral à partir de Dunkerque afin de faire passer des barges transportant des conteneurs sur trois couches.

La deuxième action accompagne l'ambition du port qui est d'augmenter son trafic conteneurs de 28%, en passant de 451 500 EVP<sup>52</sup> (en 2019) à 605 000 EVP en 2024. L'objectif pour le transport fluvial serait de 35 000 EVP en 2024 (contre 7 000 en 2019). La réalisation de cette ambition implique de proposer une offre de services intégrée nécessitant des investissements notamment dans le domaine des infrastructures afin d'améliorer leurs performances. Concernant le transport fluvial, des études seront ainsi menées sur le doublement des écluses, le relèvement des ponts, etc.

En matière de « gouvernance », l'enjeu consistera à parvenir à associer chacun des partenaires, qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux, au canal dans une logique de « travailler ensemble ». Cela impliquera non seulement de donner la parole à chacun mais surtout de tenir compte des attentes et des contraintes de parties prenantes aux objectifs parfois opposés. De nombreuses représentations donnent déjà corps à cette gouvernance. D'autres sont en émergence (syndicat mixte).

---

<sup>52</sup> EVP : Equivalent Vingt Pieds

Enfin, au-delà du seul canal, attirer les chargeurs et entreprises implique de les informer sur les bénéfices du canal (coûts, émissions de CO<sub>2</sub>, etc.) mais aussi, le cas échéant, de les accompagner dans la transition vers le mode fluvial en analysant leurs besoins, qu'il s'agisse d'aides financières, de formations spécifiques, de conseils techniques et solutions logistiques.

Information et communication pourront s'accompagner d'un travail de sensibilisation.

## **II.2 – INSCRIRE LE CSNE DANS UNE VISION PROSPECTIVE : LE CSNE ET LES PORTS INTÉRIEURS A L'HORIZON 2050**

Inscrire le CSNE dans une vision prospective consiste d'une part, à tenter d'analyser le mode d'évolution des activités présentes sur le territoire du canal et utilisatrice de ce même canal. D'autre part, cela peut consister en une réflexion à partir d'autres expériences, le canal Albert et le port de Lille, et à partir des enseignements que l'on peut en tirer.

### **II.2.A – Expériences, illustrations : ce qu'il se passe ailleurs**

Les expériences proposées par d'autres grandes infrastructures de ce type offrent une première approche de ce que l'on pourrait appeler des facteurs de succès (port de Lille). Elles posent également la question de la capacité de ce type de projet à se repenser constamment afin de répondre aux attentes d'une société en perpétuelle évolution (canal Albert).

Surtout, une meilleure connaissance de ces expériences, qui, pour certaines, ont débuté au XX<sup>ème</sup> siècle et sont un vrai laboratoire d'« essai » pour le canal, est nécessaire car elle doit permettre de mieux inscrire le CSNE dans son futur.

#### **- Le canal Albert :**

Construit entre 1930 et 1939, le canal Albert est long de 129 km, compte six écluses et est d'une largeur de 50 m. Il relie le port maritime d'Anvers au port intérieur de Liège et l'Escaut à la Meuse sans bief de partage. Son gabarit initial est de 1 350 t pour un tirant d'air de 7,25 m (trois couches de conteneurs).

L'histoire de ce canal est intéressante. Dès 1859, il était possible de naviguer depuis Liège vers Anvers mais en faisant un crochet par les Pays-Bas puis par l'Allemagne en empruntant trois canaux : Liège-Maastricht, Maastricht-Bocholt (ville allemande située entre Eindhoven et Aix-la-Chapelle) et enfin Bocholt-Anvers. Ce trajet pouvait prendre jusqu'à 16 jours.

La découverte de la houille dans la région limbourgeoise à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle accélère encore un peu plus le besoin de relier Liège à Anvers directement, afin d'augmenter la capacité d'exportation de ces régions et d'alimenter l'industrie métallurgique en coke, le charbon liégeois ne le permettant plus.

Le but du canal Albert est donc de relier Anvers à Liège, en passant par les charbonnages du Limbourg. Dès 1923, l'État crée un groupe de réflexion à ce sujet. Les travaux de construction du canal Albert, inaugurés par le roi Albert I<sup>er</sup>, commencent en 1930. Ses extrémités sont constituées de deux ports : l'un déjà existant (Anvers sur l'Escaut) et l'autre à construire (Liège sur la Meuse). Le premier port à être construit spécifiquement pour le canal Albert sera celui de l'île Monsin située en aval de Liège.

La fin des travaux du canal était initialement prévue en 1941 mais elle est accélérée pour coïncider avec l'organisation de l'Exposition internationale de l'Eau à Liège en 1939.

Le canal, qui était pourtant une véritable prouesse technique pour l'époque, souffre lors de la guerre de la destruction de ponts et de ports ainsi que de son assèchement. La navigation reprend normalement son cours en 1947. Le canal est ensuite modernisé pour constituer une véritable *success-story*, puisqu'il a aujourd'hui un impact important sur l'économie belge (70 000 emplois, autant qu'au port d'Anvers).

Depuis plus de 80 ans, le canal Albert est essentiel à l'économie liégeoise. Grâce à lui, non seulement Liège est relié aux ports de l'Escaut et à la mer du Nord mais aussi au réseau fluvial le plus dense du monde : celui du Rhin – Main – Danube, de la Meuse et de l'Escaut, qui ne compte pas moins de 20 000 km.

Le canal a été élargi en 1997 pour permettre le passage de bateaux de 9 000 t.

Les six écluses triples que compte le canal visent à répondre au problème posé par la différence de hauteur (56 m) entre Liège et Anvers :

- Wijnegem : 2 écluses de 136 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 5,70 m ;
- Olen : 2 écluses 134 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 10 m ;
- Kwaadmechelen : 2 écluses 136 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 10 m ;
- Hasselt : 2 écluses 136 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 10,10 m ;
- Diepenbeek : 2 écluses 136 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 10,10 m ;
- Genk : 2 écluses 136 m × 16 m, 1 écluse de 200 m × 24 m - Hauteur de 10,10 m.

Lanaye (frontière belgo-hollandaise) propose une liaison vers la Meuse, Maastricht et la Ruhr :

- Lanaye : 2 écluses de 55 m × 7,5 m, 1 écluse de 136 m × 16 m - Hauteur de 13,94 m

Une nouvelle écluse, écluse quadruple, de 200 m x 25 m est opérationnelle depuis novembre 2015.

**Et le canal évolue encore. Pour les autorités flamandes (la gestion du réseau fluvial est régionalisée), l'augmentation du trafic de fret sur la route n'est plus une option. La Vlaamse Waterweg, qui gère le Canal Albert, a donc décidé de s'attaquer au principal frein à la croissance de la navigation intérieure en Flandre, le tirant d'air.**

L'augmentation du tirant d'air et de la largeur des voies navigables sous les ponts peut considérablement accroître la capacité de la navigation intérieure.

En augmentant le tirant d'air sur le canal Albert, les bateaux pourront empiler jusqu'à quatre niveaux de conteneurs, ce qui permettra d'éviter que deux millions de camions circulent chaque année sur l'autoroute E313 entre Anvers et Liège.

Le canal Albert transporte près de 40 millions de tonnes de marchandises par an et est la voie navigable la plus importante de Flandre.

Toutefois, la limitation de la hauteur et de la largeur sous les ponts constituait un frein à la croissance de la navigation intérieure.

La Vlaamse Waterweg a donc décidé d'investir dans le rehaussement de 31 ponts à 9m10 pour lutter contre le principal obstacle à la navigation intérieure sur ce canal et à 7m en Flandre.

Le relèvement de ces 31 ponts sur le canal Albert à 9,10 m au-dessus du niveau du canal permet aux navires de transporter jusqu'à quatre couches de conteneurs. Cela représente une augmentation de la capacité de 33 %.

Sur les 31 ponts, 15 seront reconstruits dans le cadre d'un accord de partenariat public-privé suivant la forme PPP-DBFM (Partenariat public privé – Design, Build, Finance, Maintenance = conception, construction, finance et maintenance), les seize autres font l'objet d'une adjudication normale et la maintenance globale pendant 30 ans.

Les 16 autres ponts sont mis en adjudication régulièrement. Dans ce contexte, un bureau d'études spécialisé réalise les études de concept et de stabilité, définit la mission et accompagne la Vlaamse Waterweg pour les autorisations nécessaires.

En relevant les ponts sur le canal Albert, l'offre aux entrepreneurs d'une alternative attrayante au transport par camion s'en trouve renforcée.

En 2014, ils sont partis de zéro pour la plupart des ponts mais fin 2022, 26 nouveaux ponts étaient construits et relevés.

## - Le port de Lille

Le projet de port de Lille voit le jour en 1935, à la demande de la ville de Lille.

Il s'agit d'un domaine de l'État géré par la Chambre de commerce et d'industrie dont les dates clés sont :

1951	Inauguration du port
Depuis 1970	Développement d'autres sites sur la métropole
1990	Début de l'activité « conteneurs »
2013	Réalisation d'un plan de redéploiement
2019	Intégration de la vision environnementale dans le développement du port
2020	Lancement de deux nouvelles plateformes multimodales et de l'activité de Roquette
2020-2021	Mise en place concrète de la politique RSE*

\* RSE : Responsabilité Sociale et Environnementale

Aujourd'hui, le port, avec une équipe de 90 collaborateurs, est constitué notamment de douze sites multimodaux et de quatre plateformes trimodales (Lille Conteneurs Terminal, Santes Conteneurs Terminal, Halluin Conteneurs Terminal, Béthune Conteneurs Terminal). Il reçoit plus de 20 trains par semaine et mise sur le transport multimodal.

« Outil au service de la métropole et de la Région Hauts-de-France », le port de Lille, dans toutes ses composantes, se doit d'être économiquement responsable, intégré dans son environnement, socialement engagé et ancré sur son territoire. Sa stratégie va consister à créer et impulser des solutions intermodales connectées à l'économie du territoire et à ses environnements. Dans ce sens, ses axes de développement prioritaires vont porter sur :

- La poursuite du développement fluvial et ferroviaire ;
- L'accompagnement des solutions pour une logistique urbaine ;
- La valorisation du foncier portuaire afin de lutter contre l'artificialisation des sols ;
- Une participation au maillage du territoire en carburants alternatifs ;
- Une réduction des consommations énergétiques du patrimoine immobilier du port ;
- Un renforcement de la coopération avec les parties prenantes du port.

En 2022, le tonnage global du port a atteint un record avec 9 M de tonnes, le transport fluvial représentant 2 M de tonnes et le transport ferroviaire 600 000 t (à noter une croissance du transport fluvial supérieure à la croissance du transport routier).

**Ces chiffres montrent que le transport fluvial a donc un avenir en région. Il faut en identifier les conditions de succès.** Pour le port de Lille (et cette analyse peut s'appliquer à de nombreux ports intérieurs), ces conditions sont : son accessibilité, sa capacité à offrir des espaces de stockage et de manutention suffisants, la connaissance, la richesse et la diversité du tissu économique environnant, le dynamisme des flux, sa bonne intégration territoriale (condition qui s'avère de plus en plus importante) et sa pratique de la Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE), dernier tournant en date de la politique du port :

Conditions de succès	Points à analyser
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par la route (à prendre en compte : la distance autoroute / nationale, les caractéristiques zone urbaine / rurale, le niveau d'engorgement, la sécurité, etc.)</li> <li>- Par le fer (à prendre en compte : le raccordement, l'engorgement, le franchissement, etc.)</li> <li>- Par l'eau (à prendre en compte : le tirant d'air / tirant d'eau, dimension des écluses, distances, horaires de navigation, etc.)</li> </ul>
Capacité à offrir des espaces de stockage et de manutention	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leur superficie (à prendre en compte : la longueur et profondeur des quais) ;</li> <li>- le type de marchandises : (vrac ou conteneurs, les masses indivisibles, etc.)</li> <li>- La valeur ajoutée ;</li> <li>- La rotation des stocks ;</li> <li>- Les services (douanes, stockage gratuit, pesage),</li> <li>- La sécurité / sûreté</li> </ul>
Richesse du tissu économique environnant	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activités et toile industrielle, activités touristiques ;</li> <li>- Ressources humaines ;</li> <li>- Conjoncture</li> </ul>
Dynamisme des flux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trouver un équilibre entre import et export, entrées et sorties de marchandises et de bateaux, origine / destination, etc.</li> <li>- Coût global de la chaîne logistique (trouver un équilibre économique, le point de rentabilité) ;</li> <li>- Mutualisation des moyens de massification ;</li> <li>- Capacité de la flotte ;</li> <li>- Batellerie : flotte régionale, développement d'activités d'entretien/maintenance ;</li> </ul>
Bonne intégration territoriale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration dans les environnements (écologie, économie, logistique, etc.) et dans son hinterland ;</li> <li>- Responsabilité sociale et environnementale ;</li> <li>- Sites historiques ;</li> <li>- Nuisances (bruit, poussières, éclairage, vibrations, odeurs trafic, etc.)</li> </ul>

Actuellement, le port est face à un nouveau défi : alors que son taux d'occupation immobilière est de 100 %, le port est arrivé à saturation.

Pour recréer du potentiel, il lui faut donc retrouver des espaces et surfaces en déconstruisant et en dépolluant car aucune extension n'est possible. Et pour maintenir son activité économique, celui-ci a entamé plusieurs démarches : développement d'une activité touristique (croisières), d'une activité culturelle, appropriation des bords à voie d'eau, etc.

Peut-on voir dans ces démarches un des futurs possibles du CSNE et des ports intérieurs qui eux aussi risquent de souffrir rapidement d'un manque d'espaces ?

## II.2.B – CSNE : accompagner le développement des activités présentes et d'activités en mutation sur le territoire élargi et anticiper leurs évolutions

Accompagner le développement des activités présentes et d'activités nouvelles ou en mutation sur le territoire élargi du CSNE implique une plus grande connaissance des activités, utilisant ou susceptibles d'utiliser le canal, les plus présentes sur ce territoire.

Les enjeux porteront non seulement sur la capacité de ces activités à utiliser le transport fluvial mais aussi sur l'impact de leurs évolutions sur l'utilisation du CSNE.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pointe la place centrale de l'agriculture dans l'économie des territoires concernés par le projet de canal. Les filières et productions les plus représentées sont : l'élevage, la populiculture (culture de peupliers), mais aussi les cultures céréalières (blé, maïs), oléagineuses (colza), industrielles (betteraves, légumes), enfin des cultures spécifiques telles que l'endive ou la pomme de terre.

La Directive Régionale d'Aménagement (DRA), en cours de rédaction au sein des services du Conseil régional et lancée le 12 décembre 2019, complète cette image économique du territoire du CSNE<sup>53</sup>. La filière « céréales » apparaît, là aussi, comme un acteur important du canal puisqu'il est repéré comme le premier client de la voie fluviale.

Cette situation reflète bien la place de l'agriculture en région, filière poids lourd dont le chiffre d'affaires s'élève à 6,7 Md d'€ et le montant des exportations à 8 Md d'€ (agriculture et agroalimentaire). 206 000 personnes travaillent dans l'agroalimentaire et dans plus de 25 000 exploitations. Leader pour de nombreuses productions agricoles (pommes de terre, betteraves, blé), la région des Hauts-de-France est aussi la première pour la valeur ajoutée par actif<sup>54</sup>.

La DRA met en lumière d'autres activités animant le territoire en proximité du CSNE et susceptible d'avoir un intérêt (ou non) pour le canal :

---

<sup>53</sup> Directive Régionale d'Aménagement : document de 2021. Identifiée au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires, la DRA CSNE s'apparente à un référentiel d'aménagement. Elle a vocation à fédérer les partenaires autour d'une vision d'aménagement partagée pour le canal

<sup>54</sup> Site internet de la Chambre d'Agriculture Hauts-de-France : <https://hautsdefrance.chambre-agriculture.fr/notre-agriculture-chiffres-cles/agriculture-performante/>

ACTIVITÉS/FILIÈRES	CARACTÉRISTIQUES SUR LE TERRITOIRE DE LA DRA	INTÉRÊT POUR LE CSNE
Céréales	25 000 personnes en HDF ; 15 % des effectifs de la filière sur le périmètre DRA	Oui. 1 <sup>er</sup> client de la voie fluviale (30% du trafic en région)
Batellerie	1 200 emplois ; 40 % de l'effectif sur le périmètre de la DRA	Oui
Matériaux et granulats	2 330 salariés en 2017 ; 5,5 % de l'effectif sur le périmètre de la DRA	Filière déjà fortement utilisatrice du réseau fluvial
Chimie	4 644 salariés ; 21,5 % de l'effectif de la filière sur le périmètre de la DRA	Filière déjà fortement utilisatrice du réseau fluvial
Logistique	Présente au sud et au nord du tracé du CSNE	Oui. Utilisation possible du CSNE (proximité d'E-valley)
Energies renouvelables	4 points d'injection de biométhane recensés en proximité du CSNE	Oui. Importants potentiels de développement de la méthanisation
Carburants alternatifs	Plusieurs projets « hydrogène » recensés	Oui. Installation possible de stations de GNV
Déchets	1 082 emplois sur le périmètre de la DRA	Oui. Utilisation possible du CSNE (diminution des GES)
Conteneurs		Oui.
Agroalimentaire	35 000 emplois ; 12 % de l'effectif sur le périmètre de la DRA	Utilisation possible du CSNE pour les flux amont et la gestion des déchets
Automobile	50 000 emplois ; 14 % de l'effectif sur le périmètre de la DRA	Utilisation possible du CSNE pour des liaisons inter-sites

Ce tableau tente de mettre en lumière, en fonction des informations disponibles (étude réalisée en 2021-2022), l'intérêt des filières / activités en proximité du territoire de la DRA, pour le CSNE.

Ainsi, plusieurs filières utilisant déjà la voie fluviale sont supposées avoir un intérêt certain pour le CSNE. Il s'agit des filières « Céréales » (première cliente de la voie fluviale, elle représente 30 % du trafic en région), « Batellerie » (40 % de l'effectif de la filière est situé sur le périmètre de la DRA), « Matériaux et granulats » (filière déjà fortement utilisatrice du fluvial) et « Chimie », elle aussi déjà fortement utilisatrice du réseau fluvial.

Viennent ensuite les filières fortement susceptibles d'utiliser la voie fluviale. La filière « Déchets », par exemple, y voit un moyen de réduire ses gaz à effets de serre, mais plusieurs difficultés relatives à sa réglementation restent à lever. La filière « Logistique » pourrait se développer en lien avec E-Valley. La filière énergétique, quant à elle, verrait dans le CSNE un terrain favorable au développement de projets. L'activité « Conteneurs », enfin pourrait se développer en même temps que s'affirmeront les liens avec les ports.

Enfin, les filières « Automobile » et « Agroalimentaire » apparaissent comme susceptibles d'utiliser le CSNE mais plus ponctuellement et dans le cadre de trajets courts.

La partie de la directive consacrée aux aménités<sup>55</sup> ouvre de grandes perspectives au tourisme. Ont fait l'objet d'un recensement tous les lieux et paysages susceptibles d'attirer une population en quête de repos, de déconnexion, de découverte de la nature ou de l'histoire d'une région, dans le cadre d'un séjour de courte ou plus longue durée.

Tous les secteurs d'activité existants ne sont pas mentionnés dans ce tableau. Seuls sont repris les secteurs identifiés par la DRA comme représentés sur le périmètre de cette dernière. Il pourrait être intéressant, par la suite, d'enrichir ce travail en effectuant de nouveaux entretiens qui pourraient faire apparaître, le cas échéant, des filières ou activités susceptibles d'utiliser le CSNE mais non encore présentes sur le périmètre étudié par la directive.

**Favoriser la croissance responsable des activités utilisatrices ou potentiellement utilisatrices du CSNE implique, comme enjeu, une meilleure connaissance de leur évolution dans le temps et de l'impact de ces évolutions sur l'utilisation du canal.** Cet exercice de prospective est d'autant plus difficile que la période de mutation dans laquelle nos sociétés développées sont entrées laisse une large place à l'inconnu. Certes, des tendances se dessinent relatives à l'impact du changement climatique sur les secteurs d'activité ou à la décarbonation des économies mais rien n'est figé. Cette analyse de prospective est cependant d'autant plus importante que l'évolution de ces activités pourrait avoir un impact sur l'activité du CSNE.

La filière « Céréales », fortement impliquée dans le transport fluvial, semble un exemple intéressant. Celle-ci est en effet soumise à une forte évolution de son environnement : impacts du changement climatique, objectifs en matière de décarbonation. Par ailleurs, ainsi que l'a démontré une récente étude réalisée par le Centre d'études et de prospective du ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire, la logistique du système agro-alimentaire est fortement dépendante des changements qui marquent cette activité<sup>56</sup>.

Un rapport du Sénat note en effet parmi les effets des dérèglements climatiques sur l'agriculture et notamment les cultures céréalières : une stagnation des rendements ou une augmentation de leur variabilité interannuelle (pour certaines cultures dont le blé), une diminution de la qualité nutritive (diminution des teneurs en micronutriments, etc.), l'introduction de nouveaux ravageurs ou de nouvelles maladies, les effets négatifs de stress hydriques à répétition (diminution des rendements, recul de la production agricole sur certains territoires, etc.).

L'évolution qui doit marquer l'agriculture et notamment la filière « Céréales » est inscrite dans plusieurs textes de référence, de portée européenne et nationale.

Ainsi, en France, le Plan d'action visant à répondre tant aux orientations de la stratégie nationale bas carbone qu'au plan national d'adaptation au changement climatique 2018-2022<sup>57</sup> repose sur plusieurs axes d'intervention susceptibles d'entraîner des conséquences sur l'agriculture.

Le premier axe « Accélérer le développement des pratiques agricoles permettant d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre de l'activité agricole » se décline en plusieurs objectifs. Ceux-ci visent à favoriser le développement de pratiques agroécologiques qui permettront, d'une part, l'adaptation

---

<sup>55</sup> La DRA définit les aménités comme l'ensemble des possibilités de mobilités actives, les points d'intérêt du CSNE, les espaces publics de loisirs, les friches, les points de vue remarquables, les patrimoines bâtis et paysagers, la plaisance, le tourisme équestre, les autres loisirs nautiques et la pêche, les équipements d'accueil des touristes, les hébergements, les paysages et enjeux paysagers

<sup>56</sup> « Géographie logistique du système agro-alimentaire français », F. Bidaud, F. Bourdy, revue « Analyse », n°192, juillet 2023, Centre d'études et de prospective, ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire

<sup>57</sup> « Stratégie nationale Bas carbone (SNBC 2) - Plan d'action climat du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation », juin 2021

des systèmes agricoles et alimentaires aux effets du changement climatique, d'autre part, de diminuer les sources de GES. Par ailleurs, leur action supposée sur la surface agricole utile interroge quant aux évolutions nécessaires de la logistique.

Parmi les objectifs proposés par le plan, notons :

- La valorisation des effluents pour produire de l'énergie et réduire la consommation d'énergie fossile sur l'exploitation (développement de la méthanisation et de l'agroforesterie) ;
- Le développement des légumineuses contribuant à réduire la fertilisation azotée dans les rotations et la déforestation importée en gagnant en autonomie fourragère dans l'alimentation des élevages (augmentation des surfaces de légumineuses dans le cadre de la stratégie nationale des protéines végétales, etc.).

Le deuxième axe « Développer le potentiel de séquestration du carbone dans les sols agricoles et la biomasse forestière et agroforestière » met en valeur la capacité de l'agriculture à absorber le CO<sub>2</sub> et donc à permettre une atténuation du changement climatique. C'est le cas des objectifs :

- « Augmenter la couverture des sols » (en multipliant les prairies par exemple) ;
- « Préserver et développer les infrastructures agroécologiques » ;
- « Mobiliser les surfaces agricoles et forestières en faveur du stockage de carbone » (développement de méthodes labellisées « bas carbone », etc.) ;
- « Promouvoir la séquestration du carbone dans les sols et la lutte contre le changement climatique à l'échelle internationale ».

L'axe « Soutenir la demande et la consommation en produits alimentaires vers des pratiques à moindre impact environnemental, en lien avec le Programme national de l'alimentation et de la nutrition » conforte et vient en complément des actions portant directement sur les pratiques en matière de production agricole. Cet axe se donne pour objectif de faciliter l'accès de chacun à une alimentation sûre, diversifiée, en quantité suffisante et de bonne qualité. Il se décline en plusieurs actions :

- « Soutenir le développement des projets alimentaires territoriaux et s'appuyer sur la restauration collective » (soutien au développement de filières agricoles locales et durables et soutien au développement de circuits courts) ;
- « Faire évoluer les pratiques alimentaires vers des régimes alimentaires plus sains et plus durables » (promouvoir la diversification des sources de protéines en restauration collective, diversifier la consommation de protéines, etc.) ;
- « Réduire le gaspillage alimentaire ».

C'est à l'axe « Accompagner l'adaptation des filières agricoles et forestières face aux conséquences du changement climatique » qu'il revient d'apporter un soutien au monde agricole déjà affecté par le changement climatique. Ce soutien se traduit concrètement par les objectifs d'accompagnement de la structuration ou d'amélioration des stratégies de gestion des risques dans ces filières, et de renforcement de la résilience des productions agricoles à travers la gestion durable de l'eau et des sols (agroécologie, agroforesterie, agriculture de conservation des sols, etc.).

Enfin, l'axe « Enseigner à produire autrement et innover avec la recherche et le développement agricole pour s'adapter et atténuer le changement climatique » mobilise, quant à lui, la R&D ainsi que l'écosystème d'enseignement afin d'apporter un soutien au monde agricole.

Sur le plan européen, la nouvelle Politique Agricole Commune (PAC) va porter sur la période 2023-2027 et va se traduire en France par le Plan Stratégique National<sup>58</sup>.

Celui-ci vise à améliorer la compétitivité durable des filières, la création de valeur, la résilience des exploitations et la sobriété des intrants au service de la sécurité alimentaire.

---

<sup>58</sup> « Plan Stratégique National de la PAC 2023-2027 - France », version approuvée par la décision d'exécution de la Commission européenne du 7.07.2023

Les actions prioritaires proposées par la France sont :

- Soutenir avant tout les filières en difficulté (augmentation de l'enveloppe des aides consacrées aux légumineuses, etc.) ;
- Encourager un regroupement de l'offre, la qualité et la montée en gamme des produits ;
- Favoriser la mise en œuvre à grande échelle de pratiques favorables à la lutte climatique, à la protection des ressources naturelles et de la biodiversité : diversification des cultures (production de légumineuses, etc.), certification environnementale, etc.
- Privilégier le maintien de prairies permanentes ;
- Accroître l'offre biologique, les démarches de qualité, les circuits courts, la réduction des pollutions.

L'étude menée sur la géographie logistique du système agro-alimentaire français<sup>59</sup> a montré les liens entre l'organisation de la distribution des produits agricoles alimentaires et les régulations économiques et demande sociétales. La période précédente a ainsi fait apparaître un lien entre une tendance à la massification des flux (en relation avec la mondialisation des échanges, la mutualisation des approvisionnements, la standardisation des produits, un travail en flux tendu) et une logique économique d'optimisation des coûts (transport, stockage/distribution).

On peut donc supposer que la volonté d'améliorer la qualité des produits, une plus grande variabilité des rendements des grandes cultures, la diversification du système agricole recherchée par les politiques publiques, une volonté réelle de limiter les gaz à effet de serre sont autant d'événements qui vont dessiner les contours d'une nouvelle logistique.

Il ne s'agit là que de premiers éléments de réflexion. Plusieurs raisons justifient un approfondissement de ce travail de prospective : d'une part, le territoire est à vocation agricole et est destiné à le rester (l'action des pouvoirs publics allant dans ce sens) pour des raisons de souveraineté alimentaire, d'autre part, la filière « céréales » est un des secteurs les plus utilisateurs du fluvial, enfin, un port intérieur sera consacré à l'agroalimentaire.

D'autres activités pourraient également faire l'objet d'un tel travail comme, par exemple, les « matériaux-granulats » ou la « chimie », activités déjà utilisatrices du fluvial.

La logistique, en pleine évolution avec notamment l'expansion de la logistique urbaine, ainsi que le tourisme, activité naissante en proximité du CSNE apparaissent eux aussi comme des secteurs plus particulièrement intéressants.

La logistique urbaine, sur laquelle il pourrait être intéressant de se focaliser lors de futurs travaux, se définit comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville »<sup>60</sup>. Son fort développement peut s'expliquer par l'expansion du rôle économique des villes, l'augmentation de la population, l'intensification des achats en ligne et enfin l'augmentation du nombre de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)<sup>61</sup>.

Le transport de marchandises en France représente 20 % du trafic, 20 % des émissions de GES, 1/3 du coût logistique de l'acheminement d'une marchandise ; et à Paris, 15 à 20 % du trafic et 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Ces chiffres démontrent un impact évident de la logistique urbaine sur ses environnements (humain, transport, etc.).

Afin de faciliter son intégration dans le milieu urbain, plusieurs villes ont déjà procédé à des innovations telles que la mise en place d'un système de livraisons collectives (centre de distribution

---

<sup>59</sup> « Géographie logistique du système agro-alimentaire français

<sup>60</sup> « Perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable », M. Filleul, C. Herzog, Sénat, 24.05.2022

<sup>61</sup> Idem et « Quelle logistique urbaine dans le futur ? », université Gustave Eiffel, juin 2013

urbaine) au Japon ou l'utilisation de bases logistiques souterraines (espaces dédiés au sein de parcs de stationnement municipaux) à Paris.

Le Sénat, dans son rapport « Perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable », émet plusieurs propositions facilitant son intégration de la logistique dans son environnement urbain. Parmi celles-ci figure le développement de modes de transport peu polluants et notamment du transport fluvial.

Il apparaît donc là aussi que le développement de la logistique urbaine pourrait avoir un impact sur le CSNE.

Le tourisme est une activité en devenir sur le périmètre du CSNE, lequel abrite nombre d'aménités : possibilités de tourisme équestre, présence de plusieurs points d'intérêt (six sites de confluence, six écluses de haute chute, le pont-canal de la Somme, le bassin-réservoir de Louettes, le paysage proposé par la tranchée d'Ytres), sept points de vue remarquables, six haltes et ports de plaisance, cinq clubs de loisirs nautiques, cinq grands équipements touristiques, etc.

Certains territoires ont déjà inclus le CSNE dans leur politique de développement touristique. Le document « La bataille des activités - Feuille de route de planification stratégique 2023-2027 » produit par l'agence de développement Oise Tourisme lance les bases d'une nouvelle politique touristique pour le département de l'Oise. Celle-ci repose sur une nouvelle conception du tourisme en tant que moyen d'évasion de proximité, outil de reconnexion avec la nature, moyen de découvrir de nouveaux endroits près de chez soi tout en favorisant la pratique du vélo.

Les populations ciblées par cette nouvelle façon d'envisager le tourisme sont les familles, les mini-groupes de jeunes, les itinérants sportifs et plus généralement les habitants du département et des grands espaces urbanisés à 1h30 de l'Oise, disposant d'un pouvoir d'achat restreint.

L'agence a bâti sa stratégie sur plusieurs piliers ou actifs stratégiques, à savoir : les forêts et espaces naturels, le vélo mais aussi l'eau. Activités et parcours en eau vive, loisirs couplant le bateau et le vélo, haltes fluviales et création de bases d'hébergement et d'activités mettront en valeur les berges ainsi que les cours d'eau et rivières qui irriguent le territoire.

De son côté, VNF a pour mission de concourir à l'aménagement touristique des territoires en soutenant les activités à fort potentiel, en proposant une offre touristique saisonnalisée, en développant des espaces privilégiés pour les activités de loisirs, enfin en valorisant le patrimoine.

Pour exemple, le dispositif « Itinéraire Sambre », rendu possible par un partenariat entre VNF et sept intercommunalités, repose sur le développement d'une offre touristique comprenant la navigation de plaisance ainsi que des activités nautiques. Il nécessite la réalisation de travaux pour la réouverture de l'itinéraire de navigation et touristique de la Sambre. Ces travaux s'élèvent à 20 M d'€ financés par VNF et les intercommunalités concernées.



## III – ENJEUX

Se donner une ambition pour le canal et les moyens de réaliser cette ambition, faire rayonner ce mode de transport et l'inscrire dans une vision prospective sont parmi les facteurs de succès de ce dernier. Ils sont aussi les conditions permettant au canal de jouer le rôle de levier de développement pour les Hauts-de-France. Cela implique cependant de relever plusieurs enjeux et défis.

### I – SE DONNER UNE AMBITION POUR LE CSNE, ET LES MOYENS DE SA REALISATION

#### **Enjeu du « foncier » :**

Une des difficiles missions du canal Seine Nord Europe – canal Seine Escaut consiste à préserver un équilibre en activités agricoles, industrielles et environnement, chacune de ses activités nécessitant des surfaces significatives et, par conséquent, mobilisant la ressource « terre ». L'emprise du canal s'établit à 2 839 ha (dossier d'enquête publique 2023).

L'enjeu consiste à définir une stratégie foncière permettant de préserver cet équilibre sans remettre en cause le développement industriel, dans un contexte de rareté de la ressource « terre ».

#### **Enjeu du « développement des ports intérieurs et de leur gouvernance » :**

Quatre ports intérieurs vont participer à la dynamique du canal : Marquion-Cambrai, les ports de Péronne, Nesle et du Noyonnais. 335 ha leur sont consacrés, 335 ha dont il faut retirer les surfaces prévues pour les divers aménagements. En conclusion, 236 ha seront dédiés aux activités productives nouvelles. Il faut cependant ajouter les parcs d'activités et zones logistiques situés dans leur proximité de même que les 40 ha projetés à l'arrière du quai de Languevoisin dans le cadre du projet EuroSeine. Aucun espace pour le moment n'est prévu en cas de nouveaux besoins émanant des entreprises.

L'enjeu va porter sur les conditions permettant d'assurer le développement des ports intérieurs dans un contexte de d'application des règles relatives au « Zéro artificialisation nette » et de rareté du foncier.

#### **Enjeux de l'impact sur la ressource en eau et la biodiversité :**

Dans le respect de la réglementation relative à la préservation de l'environnement, l'aménagement et le fonctionnement du CSNE ont été conçus en appliquant la doctrine « éviter, réduire, compenser ».

Les modalités de son approvisionnement en eau par un prélèvement dans les eaux de surface ont été un point d'attention prioritaire, attention accrue avec les années à moindre

pluviométrie constatées au cours de ces dernières années. Le choix de ne pas prélever d'eau dans les nappes phréatiques est fondamental.

L'impact sur la biodiversité a été réduit au moyen de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment sur l'emprise même de l'infrastructure : création d'aménagements écologiques, rives du canal conçues pour favoriser les corridors écologiques, etc.

### **Enjeu de l'accessibilité du canal et du « tirant d'air », sous les ponts :**

Rendre accessible le canal passe par sa mise au gabarit Vb, les aménagements et infrastructures prévus à cet effet ainsi que l'intermodalité des ports intérieurs.

Mais, faire du canal un levier de développement et de création d'activités pour la région des Hauts-de-France, suppose une amélioration de l'accessibilité du territoire aux porte-conteneurs. Cela implique de poser l'enjeu du tirant d'air et de son passage, sur le long terme, de deux niveaux de conteneurs à trois (voire quatre niveaux de conteneurs). Des solutions alternatives pourraient être envisagées.

### **Enjeu des ressources humaines et de leur devenir**

Le chantier de la construction du canal va créer de 4 500 à 6 000 emplois directs, 3 000 postes étant à pourvoir entre 2023 et 2030 et étant principalement recrutés en région. Ces créations devraient se poursuivre avec l'exploitation du canal.

Sa construction va donc requérir l'intervention de nombreux corps de métiers, de nombreuses qualifications et de forts besoins en formation, lesquels devraient faire l'objet d'une formalisation dans le dispositif Grand Chantier.

Mais au-delà de la période de la construction du canal se pose la question de la reconversion des personnes y ayant participé, de leur devenir. Se pose donc également la question des futurs besoins en compétences et en emplois, l'enjeu étant de proposer un avenir aux « ex CSNE ».

## **II – LE CSNE, SON RAYONNEMENT ET SON TERRITOIRE ELARGI DANS UNE VISION PROSPECTIVE**

### **Enjeu de la gouvernance**

La gouvernance du canal trouve sa spécificité dans son adaptation à chaque étape de l'évolution de l'infrastructure, de sa construction à son exploitation. Ainsi, avec l'entrée de l'Europe dans le plan de financement du projet et dans les objectifs et programmes de l'Union européenne, apparaît une gouvernance structurée par une société propre au CSNE, la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) dédiée à l'étape de la construction.

Voies Navigables de France (VNF) se verra, une fois le canal construit, investie des missions d'exploitant et de gestionnaire.

La gouvernance s'adapte donc selon les missions qui lui sont dévolues et l'enjeu pour elle va consister à créer une dynamique vertueuse avec tous les acteurs du canal, dont les ports maritimes et les utilisateurs (entreprises, chargeurs, etc.) par l'écoute et l'apport d'une

réponse aux besoins de chacun. Elle se devra également d'intégrer réellement et concrètement le canal dans l'axe Seine Escaut et de participer, ainsi, par la qualité de ses réseaux et des liens tissés avec des partenaires européens et internationaux au rayonnement du canal.

### **Enjeu du rayonnement du canal**

De nombreux facteurs, précédemment mentionnés, participent au rayonnement de ce mode fluvial de transport, qu'il s'agisse de sa gouvernance, de son accessibilité, de sa capacité à maintenir sur place ou en région, une population ayant participé à sa construction, de l'attractivité de ses ports intérieurs ou de sa stratégie foncière.

Mais ils ne sont pas suffisants.

Sur le plan technique, l'enjeu va porter sur la flexibilité d'utilisation du canal, les interconnexions avec les voies fluviales complémentaires. Sur le plan économique, tant une politique de prix adaptée qu'un lien marqué avec la stratégie des ports et notamment celui de Dunkerque feront partie des défis à relever.

Enfin, une politique d'information, de communication et d'accompagnement adaptée donnera visibilité et lisibilité à ce mode de transport.

### **Enjeu de la connaissance et de l'accompagnement des activités sur le territoire élargi du CSNE**

La Directive Régionale d'Aménagement met en lumière les activités animant le territoire en proximité du CSNE et susceptibles d'avoir un intérêt pour le canal.

Les filières « Matériaux et granulats », « Chimie », « Déchets » sont déjà utilisatrices du réseau fluvial. La « logistique », les « Energies renouvelables », « Carburants alternatifs », « Agroalimentaire » et « Automobile » représentent un grand nombre d'utilisateurs potentiels pour le canal.

La filière « Céréales » mérite une attention particulière dans la mesure où, première cliente de la voie fluviale, elle représente à elle seule 30 % du trafic en région.

L'enjeu consiste donc à effectuer une veille sur les activités susceptibles d'utiliser le mode fluvial et le CSNE comme mode de transport dans leur chaîne logistique ou d'en faire un outil créateur d'activités, qu'il s'agisse de la filière « Céréales » mais aussi de la logistique urbaine et du tourisme notamment.

Tout changement, toute mutation, tout bouleversement les concernant serait en effet susceptible de rejaillir sur les modes de transport et de distribution utilisés et, bien sûr, sur l'utilisation du canal.



## TABLEAU RECAPITULATIF DES ENJEUX

ENJEU	COMMENTAIRE
<b>I – SE DONNER UNE AMBITION POUR LE CSNE, ET LES MOYENS DE SA RÉALISATION</b>	
<b>Enjeu du « foncier »</b>	<p>Une des difficiles missions du canal Seine Nord Europe – canal Seine Escaut consiste à préserver un équilibre en activités agricoles, industrielles et environnement, chacune de ses activités nécessitant des surfaces significatives et, par conséquent, mobilisant la ressource « terre ». L’emprise du canal s’établit à 2 839 ha (dossier d’enquête publique 2023).</p> <p>L’enjeu consiste à définir une stratégie foncière permettant de préserver cet équilibre sans remettre en cause le développement industriel, dans un contexte de rareté de la ressource « terre ».</p>
<b>Enjeu du « développement des ports intérieurs et de leur gouvernance »</b>	<p>Quatre ports intérieurs vont participer à la dynamique du canal : Marquion-Cambrai, les ports de Péronne, Nesle et du Noyonnais. 335 ha leur sont consacrés, 335 ha dont il faut retirer les surfaces prévues pour les divers aménagements. En conclusion, 236 ha seront dédiés aux activités productives nouvelles. Il faut cependant ajouter les parcs d’activités et zones logistiques situés dans leur proximité de même que les 40 ha projetés à l’arrière du quai de Languevoisin dans le cadre du projet EuroSeine. Aucun espace pour le moment n’est prévu en cas de nouveaux besoins émanant des entreprises.</p> <p>L’enjeu va porter sur les conditions permettant d’assurer le développement des ports intérieurs dans un contexte de d’application des règles relatives au « Zéro artificialisation nette » et de rareté du foncier.</p>
<b>Enjeux de l’impact sur la ressource en eau et la biodiversité</b>	<p>Dans le respect de la réglementation relative à la préservation de l’environnement, l’aménagement et le fonctionnement du CSNE ont été conçus en appliquant la doctrine « éviter, réduire, compenser ».</p> <p>Les modalités de son approvisionnement en eau par un prélèvement dans les eaux de surface ont été un point d’attention prioritaire, attention accrue avec les années à moindre pluviométrie constatées au cours de ces dernières années. Le choix de ne pas prélever d’eau dans les nappes phréatiques est fondamental.</p> <p>L’impact sur la biodiversité a été réduit au moyen de mesures d’évitement, de réduction et de compensation, notamment sur l’emprise même de l’infrastructure : création</p>

	d'aménagements écologiques, rives du canal conçues pour favoriser les corridors écologiques, etc.
<b>Enjeu de l'accessibilité du canal et du « tirant d'air », sous les ponts</b>	<p>Rendre accessible le canal passe par sa mise au gabarit Vb, les aménagements et infrastructures prévus à cet effet ainsi que l'intermodalité des ports intérieurs.</p> <p>Mais, faire du canal un levier de développement et de création d'activités pour la région des Hauts-de-France, suppose une amélioration de l'accessibilité du territoire aux porte-conteneurs. Cela implique de poser l'enjeu du tirant d'air et de son passage, sur le long terme, de deux niveaux de conteneurs à trois (voire quatre niveaux de conteneurs). Des solutions alternatives pourraient être envisagées.</p>
<b>Enjeu des ressources humaines et de leur devenir</b>	<p>Le chantier de la construction du canal va créer de 4 500 à 6 000 emplois directs, 3 000 postes étant à pourvoir entre 2023 et 2030 et étant principalement recrutés en région. Ces créations devraient se poursuivre avec l'exploitation du canal. Sa construction va donc requérir l'intervention de nombreux corps de métiers, de nombreuses qualifications et de forts besoins en formation, lesquels devraient faire l'objet d'une formalisation dans le dispositif Grand Chantier.</p> <p>Mais au-delà de la période de la construction du canal se pose la question de la reconversion des personnes y ayant participé, de leur devenir. Se pose donc également la question des futurs besoins en compétences et en emplois, l'enjeu étant de proposer un avenir aux « ex CSNE ».</p>
<b>II – LE CSNE, SON RAYONNEMENT ET SON TERRITOIRE ELARGI DANS UNE VISION PROSPECTIVE</b>	
<b>Enjeu de la gouvernance</b>	<p>La gouvernance du canal trouve sa spécificité dans son adaptation à chaque étape de l'évolution de l'infrastructure, de sa construction à son exploitation. Ainsi, avec l'entrée de l'Europe dans le plan de financement du projet et dans les objectifs et programmes de l'Union européenne, apparaît une gouvernance structurée par une société propre au CSNE, la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) dédiée à l'étape de la construction.</p> <p>Voies Navigables de France (VNF) se verra, une fois le canal construit, investie des missions d'exploitant et de gestionnaire.</p> <p>La gouvernance s'adapte donc selon les missions qui lui sont dévolues et l'enjeu pour elle va consister à créer une dynamique vertueuse avec tous les acteurs du canal, dont les ports maritimes et les utilisateurs (entreprises, chargeurs, etc. ) par l'écoute et l'apport d'une réponse aux besoins de chacun. Elle se devra également d'intégrer réellement et concrètement le canal dans l'axe Seine Escaut et de participer, ainsi, par la qualité de ses réseaux et des liens tissés avec des partenaires européens et internationaux au rayonnement du canal.</p>

<p><b>Enjeu du rayonnement du canal</b></p>	<p>De nombreux facteurs, précédemment mentionnés, participent au rayonnement de ce mode fluvial de transport, qu'il s'agisse de sa gouvernance, de son accessibilité, de sa capacité à maintenir sur place ou en région, une population ayant participé à sa construction, de l'attractivité de ses ports intérieurs ou de sa stratégie foncière.</p> <p>Mais ils ne sont pas suffisants.</p> <p>Sur le plan technique, l'enjeu va porter sur la flexibilité d'utilisation du canal, les interconnexions avec les voies fluviales complémentaires. Sur le plan économique, tant une politique de prix adaptée qu'un lien marqué avec la stratégie des ports et notamment celui de Dunkerque feront partie des défis à relever.</p> <p>Enfin, une politique d'information, de communication et d'accompagnement adaptée donnera visibilité et lisibilité à ce mode de transport.</p>
<p><b>Enjeu de la connaissance et de l'accompagnement des activités sur le territoire élargi du CSNE</b></p>	<p>La Directive Régionale d'Aménagement met en lumière les activités animant le territoire en proximité du CSNE et susceptibles d'avoir un intérêt pour le canal.</p> <p>Les filières « Matériaux et granulats », « Chimie », « Déchets » sont déjà utilisatrices du réseau fluvial. La « logistique », les « Energies renouvelables », « Carburants alternatifs », « Agroalimentaire » et « Automobile » représentent un grand nombre d'utilisateurs potentiels pour le canal.</p> <p>La filière « Céréales » mérite une attention particulière dans la mesure où, première cliente de la voie fluviale, elle représente à elle seule 30 % du trafic en région.</p> <p>L'enjeu consiste donc à effectuer une veille sur les activités susceptibles d'utiliser le mode fluvial et le CSNE comme mode de transport dans leur chaîne logistique ou d'en faire un outil créateur d'activités, qu'il s'agisse de la filière « Céréales » mais aussi de la logistique urbaine et du tourisme notamment.</p> <p>Tout changement, toute mutation, tout bouleversement les concernant serait en effet susceptible de rejaillir sur les modes de transport et de distribution utilisés et, bien sûr, sur l'utilisation du canal.</p>



## SOURCES – RÉFÉRENCES – BIBLIOGRAPHIE

- 1 - SGAR : Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
- 2 - Directive Régionale d'Aménagement : document de 2021. Identifiée au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Équilibre des Territoires, la DRA CSNE s'apparente à un référentiel d'aménagement. Elle a vocation à fédérer les partenaires autour d'une vision d'aménagement partagée pour le canal.
- 3 - « Rapport sur les mégaprojets de l'Union européenne », 2020
- 4 - « Rapport sur le projet de Canal Seine Nord Europe », M. Massoni, Y. Morin, D. Fédou, V. Lidsky, N. Mason-Schuler, S. Durand, CGEDD, 2013
- 5 - « Mission de reconfiguration du CSNE réseau Seine-Escaut – Un projet pour la relance de la croissance », R. Pauvros, député, 2013 ; « Second rapport », R. Pauvros, 2015
- 6 - « Comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France », J. Bignon, R. Vandierendonck, sénateurs, 2016
- 7 - « Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France », CCI Nord de France – CCI Picardie – Consortium fluvial Hauts-de-France, 2016
- 8 - « Canal Seine Nord Europe...La parole aux entreprises », CCI Hauts-de-France – GERIF, 2019
- 9 - « Le canal Seine Nord Europe : étude exploratoire – Rapport final », N. Fabry, S. Zeghni, C. Bourret, 2018
- 10 - « Vers une stratégie multimodale pour la métropole lilloise et le cœur de l'ancien bassin minier », Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, Agence d'urbanisme de l'Artois, ESSEC, 2021
- 11 - « Avis sur la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord », CESR Picardie, 1992, « Le choix d'un tracé pour le canal à grand gabarit Seine-Nord », CESR Picardie, 1997, « La réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord, CESER Île-de-France, 2001
- 12 - « Contribution sur le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe dans le cadre de la consultation du préfet de région sur le volet socio-économique du projet », CESER Picardie, 2006, « Contribution du Livre blanc « Plates-formes multimodales » du canal Seine-Nord Europe », CESER Nord – Pas de Calais, 2008, « Contribution dans le cadre du projet de Livre blanc 2012 porté par l'association Seine Nord Europe », CESER Nord – Pas de Calais, 2 décembre 2011, CESER Picardie, 6 décembre 2011
- 13 - « Canal Seine-Nord Europe, leviers de développement pour la région », CESER Hauts-de-France, 2017
- 14 - « Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions », CESER Hauts-de-France / Normandie, Île-de-France, 2017
- 15 - VNF : établissement public administratif en charge de la gestion de 6 700 km de canaux, fleuves, rivières canalisées et de 40 000 ha de domaine public fluvial. Une de ses missions consiste à favoriser une logistique fluviale durable et à renforcer la compétitivité du réseau à grand gabarit
- 16 - « Liaison fluviale européenne Seine Escaut, canal Seine-Nord Europe et aménagements connexes – Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative – Note de présentation non technique du projet », VNF, 2015, p.2
- 17 - Bief de partage : un canal à bief de partage relie deux vallées en franchissant un seuil. Définition de « Bief » : section de canal entre deux écluses
- 18 - Trop forte emprise sur le territoire d'une deuxième réserve d'eau ayant pour conséquence de perturber l'écosystème
- 19 - Cette modification n'a finalement pas été appliquée

- 20 - SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
- 21 - Départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme
- 22 - « Projets d'envergure nationale ou européenne – Liste 1 », Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires », 2024
- 23 - SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- 24 - Pour en savoir plus le sujet : « Lutte contre l'artificialisation des sols : une liste de 424 projets d'envergure nationale ou européenne en consultation », Localtis, 11.04.2024
- 25 - Site internet : [www.ccplaine-estrees.com/entreprendre/economie/port-fluvial/](http://www.ccplaine-estrees.com/entreprendre/economie/port-fluvial/); « Le projet de la desserte ferroviaire – Présentation du 5 décembre 2023 », Syndicat mixte du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, Paris-Oise Port intérieur
- 26 - EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- 27 - Dans les périodes où l'eau sera en abondance, le canal prélèvera entre 0,5 et 1 % des volumes du bief de confluence Oise-Aisne
- 28 - « Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique », VNF, décembre 2006 ; « Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique modificative », VNF, 2015
- 29 - Site canal seine nord europe
- 30 - « R & D et innovation dans la flotte française – Feuille de route VNF », 29 mars 2016, Paris
- 31 - Rendement de propulsion : rapport puissance de halage sur puissance moteur
- 32 - Site bnpe de Hauts-de-France <https://bnpe.eaufrance.fr/acces-donnees/codeRegion/32/annee/2021/usage/CAN>, en 2018, les volumes prélevés pour les canaux en Hauts-de-France dépassaient le milliard de mètre cube
- 33 - Audition d'ADOPTA (Association pour le Développement Opérationnel et la Promotion des Techniques Alternatives en matière d'eaux pluviales)
- 34 - Voies Navigables de France
- 35 - « Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique », 2006, VNF
- 36 - Données les plus récentes en France : transport routier, 89%, transport ferroviaire 9 %, transport fluvial 2%. Source : [statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://statistiques.developpement-durable.gouv.fr)
- 37 - Tirant d'air : le tirant d'air correspond à la hauteur libre permettant le passage des bateaux sous les ponts
- 38 - « Rapport d'information sur la liaison fluviale a grand gabarit Saône-Rhin », F. Grignon, Sénat, 2001-2002
- 39 - « Développer une filière « Drones » en région Hauts-de-France », C. Muller, CESER Hauts-de-France, 2023
- 40 - « Canal Seine Nord Europe : 4 500 à 6 000 emplois à saisir, des offres déjà disponibles », J.M. Petit, La Voix du Nord, 6.04.2021
- 41 - Audition d'E. Leroy et V. Sagan, France Travail
- 42 - Audition de France Travail, 30.04.2024
- 43 - ETP : Equivalent Temps Plein
- 44 - C2RP CARIF-OREF : Centre d'Animation de Ressources et d'Information sur la Formation (CARIF) – Observatoire Régional Emploi Formation (OREF)
- 45 - Elfe : organisme de formation dans les métiers du bâtiment Gros œuvre, Génie civil et Travaux publics
- 46 - Source : site d'UniLaSalle, <https://www.unilasalle.fr/actualites/unilasalle-et-la-societe-du-canal-seine-nord-europe-contribuer-aux-projets-des>
- 47 - « Canal Seine Nord : la région et Action logement s'associent pour loger des milliers de salariés », M. Tendil, Localtis, 18.04.2023
- 48 - « La gouvernance : tenter une définition », I. Lacroix, P.O. Saint Arnaud, Cahiers de recherche en politique appliquée, vol. IV, n°3, automne 2012
- 49 - Réseau multimodal à grand gabarit de 1 100 km connecté à cinq grands ports maritimes (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers, Zeebrugge) et trois métropoles européennes (Paris, Lille, Bruxelles)

- 50 - HAROPA Port : anciennement HAROPA, acronyme composé des premières lettres des ports du Havre, Rouen et Paris. Grand port maritime fluvio-maritime de l'axe Seine. Établissement public d'État placé sous la tutelle du ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
- 51 - Conclusions motivées de la commission d'enquête Conclusions motivées de la commission d'enquête publiée le 30 avril 2024. Page 12, paragraphe 3.2.9 : « La maîtrise financière de la réalisation du canal et l'équilibre financier de sa construction. »  
<https://www.somme.gouv.fr/contenu/telechargement/47629/319066/file/DAE%20CSNE%20II%20Conclusions%20et%20avis%20CE%20.pdf>
- 52 - EVP : Equivalent Vingt Pieds
- 53 - Directive Régionale d'Aménagement : document de 2021. Identifiée au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires, la DRA CSNE s'apparente à un référentiel d'aménagement. Elle a vocation à fédérer les partenaires autour d'une vision d'aménagement partagée pour le canal
- 54 - Site internet de la Chambre d'Agriculture Hauts-de-France : <https://hautsdefrance.chambre-agriculture.fr/notre-agriculture-chiffres-cles/agriculture-performante/>
- 55 - La DRA définit les aménités comme l'ensemble des possibilités de mobilités actives, les points d'intérêt du CSNE, les espaces publics de loisirs, les friches, les points de vue remarquables, les patrimoines bâtis et paysagers, la plaisance, le tourisme équestre, les autres loisirs nautiques et la pêche, les équipements d'accueil des touristes, les hébergements, les paysages et enjeux paysagers
- 56 - « Géographie logistique du système agro-alimentaire français », F. Bidaud, F. Bourdy, revue « Analyse », n°192, juillet 2023, Centre d'études et de prospective, ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire
- 57 - « Stratégie nationale Bas carbone (SNBC 2) - Plan d'action climat du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation », juin 2021
- 58 - « Plan Stratégique National de la PAC 2023-2027 - France », version approuvée par la décision d'exécution de la Commission européenne du 7.07.2023
- 59 - « Géographie logistique du système agro-alimentaire français
- 60 - « Perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable », M. Filleul, C. Herzog, Sénat, 24.05.2022
- 61 - Idem et « Quelle logistique urbaine dans le futur ? », université Gustave Eiffel, juin 2013



## CONTRIBUTIONS DES MEMBRES OU GROUPES DE MEMBRES DU CESER

### Déclaration du Groupe ATS (FSU, Solidaires, SAF) – 19 novembre 2024



Le Groupe ATS veut saluer ici la sagesse de l'assemblée plénière qui, en juillet dernier, avait décidé de reporter la présentation de ce rapport ; saluer aussi les nombreux conseillers membres ou non du groupe de travail qui ont contribué par leurs amendements à réactualiser, nuancer, préciser, rendre davantage critique le rapport sur le CSNE qui nous est aujourd'hui soumis à approbation.

Les réserves sur ce projet de canal restent extrêmement nombreuses, les oppositions continuent de s'exprimer alors que les travaux ont commencé et la question globale reste entière : ce projet est-il toujours de notre époque ? Peut-il ou doit-il même répondre à ses objectifs initiaux ?

Tous les jours, la question climatique se pose à nous avec acuité : l'urgence d'une baisse globale des GES implique de revoir totalement nos modèles économiques en favorisant la relocalisation de nos activités et en limitant voire en diminuant drastiquement nos échanges à l'échelle mondiale.

Le CNSE va-t-il contribuer à faire baisser les émissions de GES ? Va-t-il encourager un développement industriel plus respectueux de notre environnement ? Rien ne permet de l'affirmer puisqu'aucune étude prospective sérieuse ne peut le prouver à cette heure.

Doit-il réellement favoriser le développement agricole alors que nos terres sont largement utilisées alors que nous devons tourner le dos à l'agrobusiness ?

Sur le report modal, au regard des questions de tirants d'air, de la nature des flux envisagés peut-on imaginer que les flux routiers de marchandises sur l'A1 notamment vont diminuer ?

Ne serait-il pas plus judicieux de consacrer une grande partie des capitaux engagés au développement du fret ferroviaire ?

Sur les questions de biodiversité mais aussi de gestion de la ressource en eau, les amendements au rapport qui, nous l'espérons seront intégrées, pointent du doigt des faiblesses dans l'anticipation de ces problématiques tout comme l'artificialisation des sols parmi les plus fertiles d'Europe.

Dans ses aspects sociaux rien ne prouve non plus la pérennité ni la qualité des emplois en jeu.

Et là encore s'agit-il de susciter des créations d'emplois durables et locaux ou de dépendre d'une économie mondialisée qui n'est plus le modèle de demain, qui met en concurrence les travailleurs et détruit la planète.

Le rapport du groupe de travail a le mérite d'exister ; nous le préférons dans sa forme amendée.

Il faudra nécessairement poursuivre les investigations en intégrant davantage le contradictoire.

Notre responsabilité est forte face aux générations futures. Si le CESER doit éclairer l'avenir, il se doit d'anticiper davantage les problèmes que cet aménagement majeur continue de soulever. Parce qu'on ne peut s'en tenir à ce degré de réflexion et d'analyse, le groupe ATS choisit de s'abstenir sur ce rapport.



Assemblée plénière du CESER Hauts-de-France du mardi 19 novembre 2024

**Déclaration CFDT sur le projet de rapport-avis Canal Seine Nord Europe – un projet structurant moteur et avenir d’un développement durable du territoire**

Le Canal Seine Nord Europe (CNSE) est un axe de développement durable important pour notre région en termes économique (ressources humaines, ports, foncier, tourisme fluvial ...) et environnemental.

Ce « chantier du siècle » est source d’opportunités pour les Hauts-de-France et notamment d’emplois : 29 métiers diversifiés : conducteurs d’engins, constructeurs, coffreurs, topographes, géomètres, maçons, ouvriers ainsi que des postes de cadres pour la Société CNSE et ce sont aussi 618 formations différentes répertoriées pour le chantier donnant la possibilité à de nombreuses personnes de trouver un emploi ou de se reconverter. Ce sont 3 000 recrutements à venir car les entreprises qui interviennent ne disposent que de la moitié du personnel nécessaire.

Ce « grand projet » donne également des perspectives d’emploi sur le long terme notamment dans le secteur de la logistique et d’emplois portuaires.

Transporter des marchandises sur l’eau ou sur les rails (ferroviaire) plutôt que sur la route (souvent congestionnée dans le nord de la région et aux approches de l’Île de France) est aussi un atout dans la transition écologique juste et face à l’urgence climatique.

Mais pour la CFDT, il est aussi important de s’assurer des droits des travailleurs et du respect des habitants des territoires concernés par le passage du CSNE.

Le rapport d’étape proposé est riche de par les éléments qui le constituent et met bien en exergue les enjeux autour du Canal.

Mais le groupe CFDT ne prendra pas part au vote sur ce rapport étape devenu rapport-avis suite à son passage en Commission des Amendements.

Pour la CFDT, il n’est pas entendable d’utiliser le terme rapport-avis. L’article 8 du règlement intérieur du CESER précise bien qu’un rapport-avis comporte « les recommandations et les préconisations formulées par le CESER sur une thématique ».

La CFDT, qui a défendu le dossier du Canal dès son origine et s’est battue contre son ajournement, demande que le projet de rapport du CESER proposé ce jour constitue le premier acte d’un véritable rapport-avis sur le Canal Seine Nord Europe.

Le CESER, lieu privilégié d’élaboration dans le dialogue, doit proposer des préconisations de mise en oeuvre et de suivi dans l’objectif d’éviter les dérives sociales et environnementales.



## **CESER DES HAUTS DE FRANCE Assemblée Plénière du Mardi 19 Novembre 2024**

### **« Rapport d'étape du CSNE »**

FO félicite les membres de la Commission, les rapporteurs et la chargée de mission pour la qualité du travail effectué.

Le Canal Seine Nord Europe est une infrastructure fluviale à grand gabarit qui reliera la Seine et l'Escaut et ouvrira la voie d'accès sur l'Europe.

C'est un grand chantier sur lequel travaille une multitude d'acteurs de tous ordres qu'ils soient étatiques économique ou autres, d'où la nécessité de tout coordonner et d'avoir une gouvernance commune pour se donner les moyens d'une réalisation à la hauteur de nos ambitions.

Ce travail commun où chacun apporte sa pierre à l'édifice, doit se concrétiser en vue d'apporter un rayonnement bénéfique pour la Région.

C'est un levier de développement dont les défis à relever sont nombreux entraînant de lourds investissements qui viendront s'ajouter et être comptabiliser dans les prochains travaux à réaliser.

Les travaux de développement de chacun doivent être complémentaires pour l'attractivité du canal et avoir une flotte disponible à un coût incitatif et attractif aux entreprises. L'intermodalité par transport ferroviaire devra s'ouvrir davantage. Cela permettra d'atteindre les objectifs européens et nationaux en matière de décarbonation du transport (Pacte Vert Européen et Loi de Transition énergétique pour une croissance verte), essentiel à la lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, tout en désengorgeant l'autoroute A1 notamment.

La succession des sécheresses fait émerger la question de l'alimentation en eau du canal, cette ressource est un enjeu majeur pour les années à venir.

Ce canal requiert pour sa construction, son fonctionnement, son développement et son entretien, des besoins en emplois conséquents demandant des compétences et des formations tout en respectant l'égalité entre femmes et hommes.

FO souhaite que ces formations soient certifiantes ou qualifiantes en lien avec les organismes de formation afin que les salariés puissent être réemployés à l'issue du chantier vers des métiers en adéquation avec leurs compétences.

Il est nécessaire que les conditions d'accueil des salariés soient prises en compte comme le logement, le transport, que ceux-ci puissent confier leurs enfants dans des écoles où bénéficier de places en crèches.

FO souhaiterait qu'un groupe de travail soit mise en place intégrant l'ensemble des représentants des commissions dans le but de faire une évaluation la plus approfondie possible.

FO votera l'avis.

## **Déclaration de Laurent GAVORY, CSNE**

### **représentant le conservatoire d'espaces naturels des Hauts de France**

Il aura fallu trois séances au CESER pour voter ce rapport, qui selon les deux rapporteurs et les groupes de travail successifs, se veut être, je cite, « une nouvelle étape de cette passionnante aventure que constitue le canal Seine Nord Europe ou canal Seine Escaut ».

Fruit du labeur de plus de 3 années d'un groupe de travail dédié au suivi de ce projet, il a été transmis le 23 novembre 2023 à notre conseil dans une version appelé « rapport d'étape », pour être voté sans amendement possible des conseiller(e)s au motif que ce rapport ne comprenait pas de positions et de préconisations. Du fait d'erreurs et avec sa partie « environnement » amputée au dernier moment, il n'a finalement pas été soumis au vote sur décision de monsieur le président du CESER également co-rapporteur du rapport. Le 9 juillet 2024, il était à nouveau mis à l'ordre du jour de notre conseil, toujours sans pouvoir être amendé. Il avait été complété à l'appui d'une implication jugée par certains membres du groupe de travail inacceptable venant d'un organisme extérieur. Ce dernier avait été le relecteur du projet de rapport. Il n'a finalement pas été voté avec la décision prise de le représenter ultérieurement.

Ainsi, nous examinons ce 19 novembre 2024, une version mise à jour de ce rapport d'étape, qui pour plus de transparence que nous saluons, a pu être amendé. 48 amendements ont été ainsi déposés, sans compter ceux portant sur la forme. Fait surprenant, 30 émanent de son rédacteur, le groupe de travail. Que devons-nous comprendre ? que la version finale n'avait pas été transmise au conseil. De plus, un amendement propose de faire de ce rapport d'étape, un « rapport-avis », donc devant comprendre des positions et préconisations du CESER, puisque notre CESER, en vertu de ses statuts mais aussi de sa raison d'être ne produit pas de rapport d'étape. Ce rapport comprend une présentation de la genèse du projet et de son avancée avec quelques positions et propositions sibyllines du CESER, puisque rappelons nous la version initiale ne devait pas en comprendre.

Nous adhérons à l'objectif qu'à notre conseil d'accompagner par ses avis l'avancée de ce grand projet. Toutefois, nous constatons qu'après 4 années, ce rapport n'est pas achevé, qu'il n'est pas à la hauteur de ce que doit et peut produire notre CESER sur un projet d'une telle ampleur. Pourtant, les deux rapporteurs étaient les mieux placés pour le faire aboutir, et notre CESER se défend régulièrement d'être capable de produire un avis en 4 à 6 jours.

Dans ces conditions, nous ne voterons pas ce rapport, n'ayant pas perçu en quoi la présente version sera « une nouvelle étape de cette passionnante aventure que constitue le canal Seine Nord Europe ou canal Seine Escaut », en attente de sa version finale que nous avons hâte de lire car la mise en œuvre de ce grand projet avance à grand pas.

Je vous remercie de votre attention



**CESER – Assemblée plénière du 19 novembre 2024**

**Rapport-avis « LE CANAL SEINE NORD EUROPE :  
UN PROJET STRUCTURANT MOTEUR  
ET AVENIR D’UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU  
TERRITOIRE »**

**Déclaration du groupe CGT**

Le groupe CGT a lu avec attention le rapport-avis, qui fournit un grand nombre de données sur le projet.

La CGT n’a, par principe, aucune opposition dogmatique envers le projet. Bien au contraire, notre syndicat a toujours milité contre la désindustrialisation et pour les projets structurants porteurs d’espoirs tant sur l’emploi que sur la qualité de vie des citoyens. C’est parce que le projet est si grand et qu’il nourrit tant d’espoir, que nous marquons une attention très particulière à ce que nous nous donnions les moyens d’en faire une réussite et non une déception.

L’investissement en temps, en moyens financiers et la transformation environnementale qu’il va induire sur son tracé, oblige le canal à répondre aux attentes qu’il a fait naître, à valider les objectifs annoncés pour justifier sa réalisation. Aussi, face au poids de l’investissement, au regard des attentes, la CGT reste dubitative face aux incertitudes encore existantes sur le financement du projet. Nous constatons les doutes persistants quant au transfert effectif du trafic routier vers le canal. Il en va de même concernant l’efficacité des aménagements écologiques le long du tracé. Des interrogations persistent aussi sur l’impact sur le trafic actuel (par exemple sur le devenir du canal du Nord), sur son exploitation future mais aussi l’impact d’une possible autorisation de circulation des méga-camions sur le territoire.

Nous espérons que les annonces d’austérité ne serviront pas de prétexte à une conception du CSNE à minima, amputée des ambitions nécessaires à un projet de cette envergure. Aussi, nous souhaitons que le CESER soit le plus attentif possible à l’avancée du projet. La réalisation doit venir combler les attentes et emporter l’adhésion de tous, opérateurs et citoyens des Hauts de France. Pour cela, la plus grande transparence est attendue. Demander ce suivi, exiger la plus grande transparence n’est pas la marque d’une opposition au CSNE, mais le signe d’un réel investissement sur le projet, d’une volonté de le voir réussir pleinement. Conditions de travail sur le chantier, attention portée au respect des engagements environnementaux tant pour la conception que dans l’exploitation du Canal, financement, transfert modal effectif du transport routier vers le fluvial. Tant d’éléments et bien d’autres sur lesquels nous devons être attentifs et élever le niveau d’exigence.

Nous ne pouvons que constater qu’en l’état, le rapport ne permet pas de lever le flou sur de nombreux sujets et des questions restent sans réponse, notamment faute d’audition contradictoire. Voilà pourquoi le groupe CGT s’abstiendra de voter ce rapport, un moyen de

rappeler que nous ne sommes pas opposés au projet mais restons à ce jour dans l'attente d'éclaircissements.



**Déclaration du groupe de concertation CFTC sur le projet de rapport :**  
**Le CSNE : Un projet structurant, moteur et avenir d'un développement durable du territoire.**

Le Canal Seine-Nord Europe, grand projet d'infrastructure de 107 km visant à relier le bassin de la Seine aux ports du nord de l'Europe constitue un enjeu stratégique pour le développement économique, logistique et écologique des Hauts-de-France, du pays et de l'Europe. Notre groupe CFTC en est bien conscient.

Renforcer la compétitivité en facilitant le transport de marchandises par voie d'eau, moins coûteux et plus durable que la route, répondre à des objectifs environnementaux notamment en réduisant les émissions de CO2 liées au transport routier, créer de nouvelles opportunités économiques pour les territoires traversés en générant des créations d'emploi et renforcer les échanges européens représentent tous des points positifs pour dynamiser notre région.

Cependant, le coût du projet, estimé à plus de 7 milliards d'euros, représente un défi financier, malgré le soutien de l'État, de l'UE et des collectivités. La construction produit aussi un impact environnemental immédiat avec des effets sur les écosystèmes et les terres agricoles. Il est donc nécessaire comme le précise le rapport de veiller à limiter leurs incidences en respectant la démarche « éviter, réduire, compenser »

Le projet suscite aussi des oppositions locales, liées aux expropriations et aux nuisances des travaux. Notre groupe CFTC insiste sur la nécessité d'écouter, d'informer, de communiquer avec tous les acteurs.

Enfin, la réussite dépendra de la capacité à attirer un volume de trafic suffisant pour rentabiliser l'investissement : immense challenge !

Les défis financiers, environnementaux et sociaux nécessitent une gestion rigoureuse pour assurer le succès du projet et répondre aux attentes des différentes parties prenantes.

Notre groupe CFTC pense qu'une veille et une gouvernance indépendantes sont nécessaires pour permettre une adaptation à chaque étape et anticiper les évolutions.

Notre groupe CFTC insiste pour une indispensable poursuite des travaux du CESER afin qu'il s'assure que durant les différentes phases du chantier, les attentes des riverains mais aussi la protection de la biodiversité soient bien prises en compte et que, d'ores et déjà, les conditions de réussite économique et écologique de ce grand projet soient réunies.

Notre groupe CFTC remercie le groupe de travail. Elle votera favorablement ce rapport-avis.

**AP Ceser HdF mardi 19 novembre 2024**  
**Rapport-Avis/ CNSE - Les conditions de réussite**

Le GC ADC/ Associations Dynamiques Citoyennes tient à souligner le travail évolutif réalisé qui permet de dresser un état des lieux précis du CNSE, en permettant l'identification des conditions de réussite de cette réalisation structurante et importante pour l'avenir régional. Huit enjeux majeurs sont bien posés et développés pour permettre à la Région d'en tirer le meilleur bénéfice, pour le développement de ses activités économiques et la préservation de son environnement.

Notons, au passage, la qualité du travail effectué par le groupe mobilisé, appuyé par le nombre et la diversité des auditions des acteurs concernés. Il s'agira, désormais, dans l'élaboration d'un deuxième rapport, de poser les recommandations et les préconisations pour atteindre les objectifs découlant des enjeux majeurs.

Mais, dès à présent, et à la lecture de ce rapport, nous mesurons l'impérieuse nécessité de mobiliser l'ensemble des acteurs, dans la perspective directe de l'ouverture du canal d'ici les années 2030, afin que les retombées soient les plus importantes possibles pour les ports intérieurs et le trafic portuaire.

Les enjeux du foncier, de l'accessibilité, de l'environnement et de la gouvernance sont effectivement cruciaux et nous placent tous devant nos responsabilités.

L'enjeu de l'eau confronté aux conséquences inéluctables du dérèglement climatique nous oblige à imaginer les besoins nécessaires, au-delà des 30 années à venir, et c'est l'un des volets importants qui sera à étudier dans le cadre des propositions du second rapport.

Enfin, le plan de financement doit être réactualisé et complété ; la question d'une taxe transports, prévue dans les premières préconisations, devra elle aussi faire l'objet d'échanges dépassionnés, tel que ce qui se pratique normalement, au sein de notre assemblée citoyenne et démocratique.

Le GC ADC/ Associations Dynamiques Citoyennes votera le rapport-avis.

# SEANCE PLENIERE DU CESER HAUTS-DE-FRANCE –

19 Novembre 2024

## Rapport d'Etape : LE CSNE

### Position des groupes de concertation « E.T.T.E », « Artisanat - Professions libérales », « Dynamiques Entrepreneuriales », « Agriculture, Pêche et Dynamiques Rurales » et « Innovations économiques et sociales »

Les groupes de concertation des milieux économiques saluent le travail réalisé par le groupe CSE, les rapporteurs et la chargée de mission et remercient les acteurs auditionnés qui ont éclairé les rédacteurs de leur connaissance approfondie de ce grand projet qui aujourd'hui voit le jour : le Canal Seine Nord Europe.

Projet structurant pour notre Région mais aussi pour l'Europe, ces 107km de voie navigable peuvent changer notre économie de façon magistrale et c'est ce que tend à démontrer ce rapport en mettant en avant les enjeux identifiés par le groupe de travail.

Le creusement du canal n'est évidemment pas une fin en soi, la viabilité d'un tel projet passe aussi par la réflexion sur ses conséquences sur l'environnement, l'attractivité, le développement économique, l'emploi, le cadre de vie, l'accessibilité, les ports mais aussi l'offre de soin, l'offre culturelle et touristique, bref tout ce qui fait la réussite d'une telle infrastructure. Et c'est bien ce que rapport nous démontre.

Première étape de travaux plus approfondis qui pourront, qui devraient, être repris par les différentes commissions du CESER, nous devons aller plus loin, être force de propositions. Le CSNE est le sujet qui donne tout son rôle au CESER celui d'éclairer l'avenir, nous ne pouvons pas passer à côté, ni être frileux : le développement de notre Région passe par le canal c'est bien ce que nous dit ce rapport.

Les groupes ETTE, Artisanat Professions Libérales, Dynamiques entrepreneuriales, Agriculture Pêche et Dynamiques Rurales, Innovation Economiques et Sociales, voteront le rapport d'étape





**Assemblée plénière du CESER des Hauts de France  
19 novembre 2024**

**Expression du Groupe UNSA sur le Rapport d'Étape CSNE :**

**UN PROJET STRUCTURANT MOTEUR**

**ET AVENIR D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE**

Canal Seine Nord Europe, un projet d'ambition louable en termes de désenclavement économique, de décarbonisation et de réduction de la congestion routière.

La réussite de ce projet repose évidemment sur une gouvernance en perpétuelle adaptation, qui implique de nombreux acteurs porteurs d'un pilotage harmonieux de la construction à l'exploitation.

**Les phénomènes climatiques** changeants imposent une gestion responsable de son eau. Le canal prélèvera un faible pourcentage de l'Oise en période d'abondance nous dit-on, mais il nous paraît essentiel d'envisager également des solutions pour préserver les écosystèmes.

**La création d'emplois** est un véritable atout qui permettra, en fin de chantier, de proposer des reconversions en offrant à tous la possibilité de continuer à vivre et travailler dans notre région. Cet objectif doit être priorisé.

**L'attractivité et la rentabilité** du CSNE allant de pair, il va devoir faire face au faible coût des péages routiers tout en rendant attractif un report massif du fret routier vers le fluvial, complémentaire au rail.

Ce sera son « fil rouge », en vue de la nécessité de réduction des émissions de CO<sup>2</sup>.

La concrétisation du projet avant, pendant et après, dépendra de la capacité à répondre à ces challenges. Le Groupe UNSA propose qu'une analyse de suivi soit réalisée sur les compensations ou conséquences dues aux risques, ainsi que sur les solutions apportées afin de garantir un réel développement durable du territoire.

De nombreux enjeux restants en suspens, notre Groupe incite le CESER à rester attentif aux avancées du CSNE, notamment en ce qui concerne ses impacts sur l'aménagement du territoire, son accessibilité, son intermodalité et en particulier sa politique de l'emploi et des reconversions en fin de chantier.

Le Groupe UNSA salue le travail réalisé par l'ensemble des acteurs de ce projet d'infrastructure majeur, car en effet des défis restent à relever et seront déterminants pour le développement économique de notre Région. Il remercie les contributeurs du GT CSNE pour ce rapport d'étape.

Notre Groupe votera ce rapport.



Lille le 18/11/24

## **Avis du Groupe CFE-CGC sur le rapport Canal Seine Nord Europe.**

Le groupe CFE-CGC remercie le Groupe de Travail et sa Chargée de Mission pour la réalisation de ce rapport.

Le projet du Canal Seine Nord Europe est à la fois énorme par l'ampleur des travaux mais aussi par ses impacts au niveau régional voire national ou international. Ceci aussi bien sous son aspect économique qu'environnemental. Il nécessitera d'avoir la capacité à se projeter très loin dans le temps, d'anticiper les futurs besoins et d'adapter le projet au fur à mesure de l'évolution des besoins.

Le rapport est certes relativement complet et documenté mais on peut regretter qu'il soit présenté par des parties prenantes du projet et non pas par un groupe de travail pluridisciplinaire spécifiquement créé.

Sur le volet Emploi, nous notons la création de 4500 à 6000 emplois concernant environ 30 métiers différents. Les Voies Navigables de France annoncent 1000 départs en retraite dans les 5 ans à venir. Il faudra y remédier en prenant en compte des nouveaux profils en capacité d'opérer la transition numérique en cours.

Si on peut saluer la création des différents dispositifs "canal emploi", "canal formation" et "canal solidaire" on pourrait aller au-delà et voir apparaître des objectifs chiffrés de recrutement de salariés issus des bassins traversés par le chantier à la fois pour lutter contre l'éloignement de l'emploi si prégnant dans notre région mais aussi pour limiter le recours à une main d'oeuvre bas coût tentante pour les partenaires du projet.

Sans rentrer dans les considérations techniques et sans remettre en question le projet il est indispensable que les décisions soient prises en privilégiant le bon sens et le temps long plutôt que la finance à retour immédiat.

Sur le volet Ecologie, le sujet du report modal : l'encourager sera-t-il suffisant pour l'assurer ? Ne faudrait-il pas le forcer (type "écotaxe" sur le transport routier ou au contraire par tarif attractif pour le transport fluvial) ?

On remarque le peu de prise en compte de l'évaluation de la réimplantation de la faune et de la flore sur le parcours du canal avec mesure d'efficacité dans le temps. Au-delà, en cas de constat d'échec, quelles seront les solutions et les moyens envisageables ?

Le volet tourisme nous semble insuffisamment ambitieux alors qu'il pourrait être un bon support de valorisation, de rentabilité et d'appropriation du projet par les habitants des Hauts De France. Là aussi, on peut noter l'absence de mesures d'efficacité affichées et de financement.

En conclusion, notre avis est plutôt réservé. Les actions prévues sont intéressantes mais manquent de pilotage, de mesures d'efficacité et de financement préalable. Pour ce faire notre Groupe souhaite un suivi régulier (semestriel) de l'avancée du chantier, par le Groupe de Travail, et une présentation de ses conclusions en plénière.



## Groupe de Concertation T.E.S du CESER des Hauts de France

### Avis du groupe Transition Écologique et Solidaire sur le Projet de rapport du CESER intitulé « Le CSNE : un projet structurant moteur et avenir d'un développement durable du territoire

Pour le GC TES l'objectif de ce rapport a déjà été atteint en terme de communication sur le soutien au projet de CSNE par le CESER. Alors oui, les travaux préparatoires à sa construction sont lancés, par conséquent hormis la légère question du bouclage du financement du projet, nos travaux ne doivent plus se concentrer sur les conditions de réussite de la mise en oeuvre du projet mais sur les conditions de son exploitation à long terme, du développement de l'activité (et non d'un transfert) sur les zones ciblées et de la réussite d'un report modal du routier vers le fluvial.

Pour le GC TES, dans le cadre de sa mission « éclairer l'avenir » le CESER doit enfin se pencher sur les questions suivantes :

**1- Ou trouver les 800 ou faut il dire les 3000 millions d'€ qui manquent pour boucler le budget ?** Soit entre 15 ou 36% du budget du projet d'après les chiffres de la commission d'enquête! Faut il solliciter les habitants au travers d'impôts régionaux ou de prêts couverts par le Conseil Régional, si oui à quel niveau? Quid du niveau de l'emprunt de bouclage prévu par la SCSNE 800 ou 3000m€ ? Faut il réactiver les portiques de l'écotaxe pour les routiers sur les autoroutes des HdF comme dans la Région grand Est? Nous refaire le coup de l'EPR Flamanville « On a déjà investi des milliards se serait dommage de les perdre autant en remettre un peu pour finir!

**2-Un canal sans niveau d'eau suffisant sur sa durée, ce n'est pas un canal c'est une mare ou une mégabassine**

La société du canal nous rassure « jusqu'en 2065 pas de problème avec la réserve actuelle de la Louette avec 14 Mm3 » c'est bien une vision à 30 ans après sa construction d'un ouvrage qui doit vivre 200/300 ans! Pour le GC TES, regarder année par année c'est rassurant mais rappelons-nous des 3 années consécutives de sécheresse 2020,2021, 2022 au cumul il serait resté quoi de la réserve de la Louette et de la capacité du canal à faire naviguer (vidé à 60% pour la seule année 2022)!

**3- le maintien de l'alimentation en eau du canal du nord et de la zone de la Sensée pour éviter un assèchement des zones humides.** D'accord les zones humides c'est un truc « d'écolo » mais là on parle de sites remarquables en vallée de la Sensée et d'apport en eau d'une grande importance pour de nombreux acteurs économiques, touristiques, agricole, de loisirs... Ah oui, La nappe de la craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée est la principale ressource en eau potable des régions lilloise et valenciennoise

**4- le report modal vers le CSNE.** Dans la poursuite du rapport commun des CESER HdF et Grand Est de Nov 2023 Il est vraiment temps que le CESER s'intéresse à la question « comment favoriser le report modal vers le CSNE » au moment où le fret SNCF est démembré et où la région Grand Est va réactiver l'écotaxe pour le transit autoroutier qui induira le report du fret routier par l'autoroute A1.

Fort de ces remarques le groupe de GC TES votera l'avis du CESER