

Vous êtes ici :  
[Accueil](#) / Objectifs

## Objectifs

**Le canal Seine-Nord Europe relie la Seine à l'Escaut.**

Il crée une offre alternative compétitive face aux poids lourds, sur cet axe, où les marchandises circulent presque exclusivement par la route.

Il permet de développer le **débouché fluvial** qui bénéficiera à tous les grands ports maritimes et fluviaux de la Seine à l'Escaut.

La réalisation du canal Seine-Nord Europe permettra ainsi de bénéficier d'un **effet "réseau"**, profitant directement aux bassins du Nord-Pas-de-Calais et de la Seine. Il facilitera aussi le transport des marchandises et permettra une augmentation des trafics.

Le Canal Seine-Nord Europe constituera ainsi un **levier de développement économique** pour la moitié nord de la France.

## Le transport fluvial, un mode de transport moderne à haute performance environnementale et économique



**Le transport fluvial se caractérise par une bonne performance environnementale qui répond aux objectifs de transition énergétique promus par la France et les Nations Unies (COP 21).**

Ce mode de transport consomme 2,5 à 5 fois moins de carburant que les autres modes. C'est une réponse concrète de transition énergétique et écologique : le transport d'un chargement de 1 500 tonnes émet environ 3 fois moins de CO<sub>2</sub> que par camion.

La consommation d'énergie dans le fret fluvial est d'autant plus faible que les volumes transportés sont importants.

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

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

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

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

Source : *Eco-calculateur VNF*

Enfin, peu soumis aux aléas de la circulation, le transport fluvial est fiable, ponctuel et sûr (accidents peu fréquents).

## Une part du transport fluvial modeste en France : la nécessité de développer le grand gabarit, pour renforcer la compétitivité du fluvial

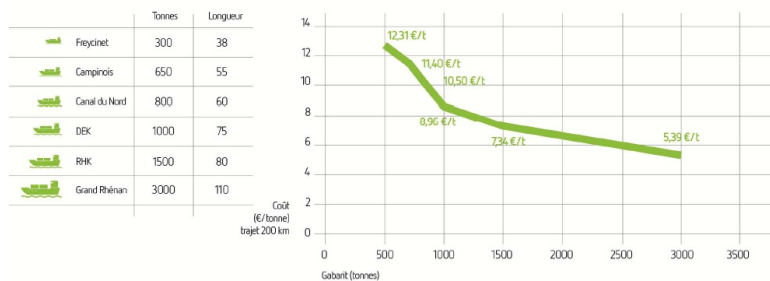
La part du fret fluvial dans le transport de marchandises en France est aujourd'hui faible : en 2014, elle représentait 3,9% du fret total, contre 16,1% pour le fer et 80% pour la route.

Source : *Bulletin mensuel statistique des transports, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, avril 2015.*

Cette faible part s'explique par :

- une faible proportion de voies à grand gabarit : de l'ordre de 25% du réseau en France, contre plus de 50% dans les pays où le trafic fluvial est très développé comme aux Pays-Bas ou en Belgique.

Le grand gabarit optimise les volumes de marchandises transportés. Il est une des conditions de la compétitivité du transport fluvial.



Source : VNF – coût calculé pour un trajet de 200km – infographie tirée du rapport de la mission du député Rémi Pauvros (5 mai 2015)

- L'absence de connexions entre bassins à grand gabarit : en France les bassins de la Seine, des Hauts-de-France et du Rhône, ne sont pas connectés entre eux à grand gabarit (plus de 1500 tonnes).
- Ce développement du réseau à grand gabarit a aussi un effet d'entraînement sur le plus petit gabarit en assurant des trafics fluviaux autour de ce réseau structurant à grand gabarit.

Cette faible part d'utilisation du mode fluvial n'est pas une fatalité : entre 1999 et 2009, la part modale du fluvial est passée de 10,9% à 18% en Belgique. Pour se rapprocher de ces niveaux de performance, il est donc nécessaire de développer l'interconnexion de réseaux à grand gabarit pour développer la part du fluvial, un transport inscrit dans la transition énergétique.

Bénéficier d'un effet réseau, c'est l'un des intérêts majeurs du projet de Canal Seine Nord Europe.

## Le canal Seine-Nord Europe, maillon manquant vers le réseau fluvial européen à grand gabarit





**Le canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escut**, liaison qui comprend une partie des réseaux fluviaux wallon, flamand et la partie nord du réseau français, du Havre à Dunkerque. Il complétera les importants travaux de mise à grand gabarit qui auront été réalisés sur cette liaison d'ici 2025. Le canal lèvera un goulet d'étranglement entre la vallée de l'Oise et le canal de Dunkerque à Valenciennes, desserte assurée actuellement par le canal du nord. Celui-ci, à petit gabarit (bateaux limités à 700 tonnes) et comprenant une vingtaine d'écluses, est un frein au développement massif du transport fluvial. **La réalisation du canal Seine-Nord Europe permettra ainsi de bénéficier d'un effet « réseau ».** Profitant directement aux bassins des Hauts-de-France et de la Seine, il facilitera aussi le transport des marchandises vers la Belgique puis la Hollande et l'Allemagne. Ainsi, en réalisant une centaine de kilomètres, le bassin de la Seine sera relié aux 20 000 km de réseau fluvial européen à grand gabarit. Le canal fluidifiera la circulation des marchandises et permettra une augmentation des trafics : il facilitera ainsi les échanges entre l'Europe du Nord et les ports de Dunkerque, Le Havre et Rouen.

**Cet effet réseau a été reconnu par l'Europe qui apporte son soutien au projet à hauteur de 50% du financement des études et 40% du financement des travaux sur l'ensemble du réseau Seine-Escut.**

## **Le canal Seine-Nord Europe, un outil de développement économique pour la France**



## **Le canal Seine-Nord Europe sera à l'origine de gains de compétitivité importants dans de nombreuses filières économiques.**

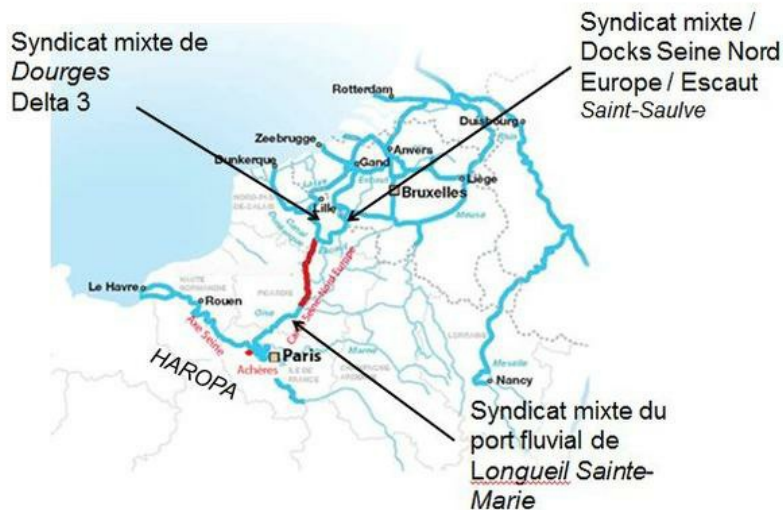
### **Le grand gabarit renforce la compétitivité et l'attractivité du mode fluvial en « massifiant » le transport de marchandises**

Un bateau de gabarit « grand rhénan », couramment utilisé sur les voies d'eau de l'envergure du canal Seine-Nord Europe, peut transporter jusqu'à 3000 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 150 camions ou 75 wagons. Le mode fluvial permet donc d'abaisser les coûts de transport. Quelques temps après la mise en service du canal, la massification des flux de marchandises engendrera le **report modal de marchandises de la route vers la voie d'eau devenue plus compétitive sur ces trajets**. Elle donnera un avantage de compétitivité aux entreprises autour du canal.

### **Le canal Seine-Nord Europe sera ainsi un « levier de développement économique » pour la moitié nord de la France**

Le projet de canal Seine-Nord Europe permet de lever un goulet d'étranglement qui empêche de relier à grand gabarit le bassin de la Seine, qui s'étend de la région parisienne jusqu'aux ports de Rouen et du Havre, au réseau du nord de l'Europe, y compris la région lilloise et le port maritime de Dunkerque. Tous les ports fluviaux et les entreprises des Hauts-de-France, du bassin parisien et du nord de l'Europe seront reliés au même réseau fluvial à grand gabarit et profiteront de la baisse des coûts de transport. Cela améliorera leur capacité d'export et profitera aux ports maritimes.

Le canal Seine Nord Europe renforce les plateformes multimodales existantes et à venir en offrant un accès au réseau européen à grand gabarit.



## Le renforcement et le développement des filières économiques

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

### Les filières

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

Pour en savoir plus, [téléchargez ici l'annexe du rapport de la mission de préfiguration sur l'impact économique du Canal Seine-Nord Europe.](#)



*Grâce à l'importance des volumes transportés et l'optimisation des flux (amont/aval), l'économie circulaire est particulièrement adaptée au transport fluvial.*