



**MINISTÈRE  
DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET  
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **RÉALISATION DU CANAL SEINE- NORD EUROPE ET EXPLOITATION DU CANAL DU NORD**



Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

## Le réseau Seine-Escaut : une ambition fluviale européenne

Premier réseau fluvial européen, **Seine-Escaut va doubler les capacités d'échanges dans les zones traversées et accélérer le report modal au profit de la voie d'eau**

➔ Seine-Escaut, c'est la mise en réseau de 1100km de voies fluviales à grand gabarit pour relier :

- 2 Etats européens et 6 régions
- 5 ports maritimes
- 60 ports intérieurs

➔ Mis en service de manière progressive avec

- Un vaste programme de travaux lancés en France, en Flandre et en Wallonie pour régénérer, agrandir et moderniser des voies navigables existantes reliées au Canal Seine-Nord Europe
- La construction d'une nouvelle infrastructure fluviale, le Canal Seine-Nord Europe, qui reliera le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut et à d'autres grands bassins européens (Meuse, Rhin).



# Déroulé des échanges

## Temps 1

### Le chantier du canal – actualités et perspectives

- ➡ Point d'Avancement du Canal seine-nord Europe (CSNE)
- ➡ Vue d'ensemble des Incidences des travaux du CSNE sur l'exploitation des canaux existants (Canal latéral à l'Oise et canal du Nord)
- ➡ Présentation des modalités de réalisation du CSNE qui impliquent la fermeture au transit du Canal du Nord

## Temps 2

### Préparer la fermeture pour préserver les trafics fluviaux

- ➡ La démarche d'anticipation engagée par VNF et la SCNE
- ➡ Étude de marché – flux Nord / Sud
- ➡ Scénarios alternatifs pour maintenir les flux Nord / Sud le temps du chantier
- ➡ Poursuite des échanges - CALENDRIER

# Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe et l'exploitation du canal du Nord

## Temps 1

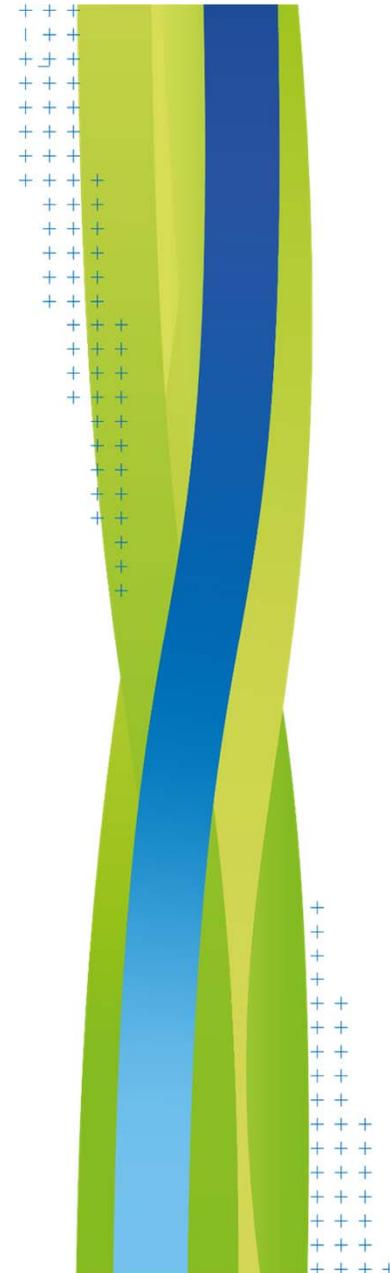
### Le chantier du canal – actualités et perspectives

- ➡ Point d'Avancement du Canal seine-nord Europe (CSNE)
- ➡ Vue d'ensemble des Incidences des travaux du CSNE sur l'exploitation des canaux existants (Canal latéral à l'Oise et canal du Nord)
- ➡ Présentation des modalités de réalisation du CSNE qui impliquent la fermeture au transit du Canal du Nord

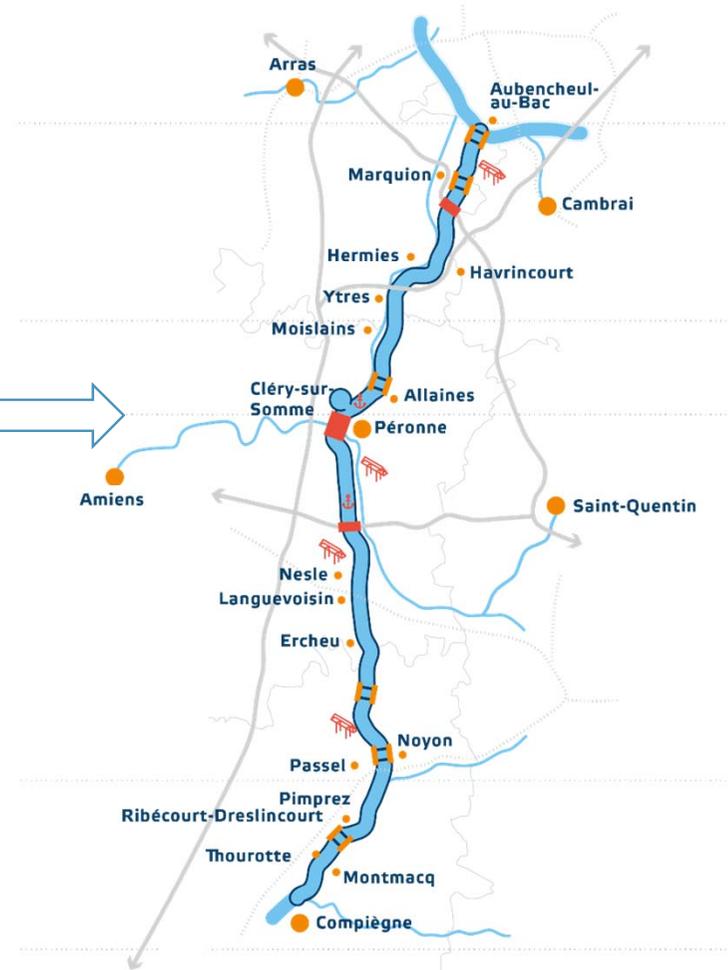


# POINT D'AVANCEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

5 Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe  
et l'exploitation du canal du Nord • 04 mars 2025



# UN CANAL INSCRIT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE



**107 KM DE CANAL**  
de Compiègne  
à Aubencheul-au-Bac



**54 MÈTRES**  
de largeur et profond de  
**4,5 MÈTRES**



**62 PONTS**  
routiers et ferroviaires



**3 PONTS-CANAUX**  
dont un ouvrage de 1 330 m  
franchissant la Somme

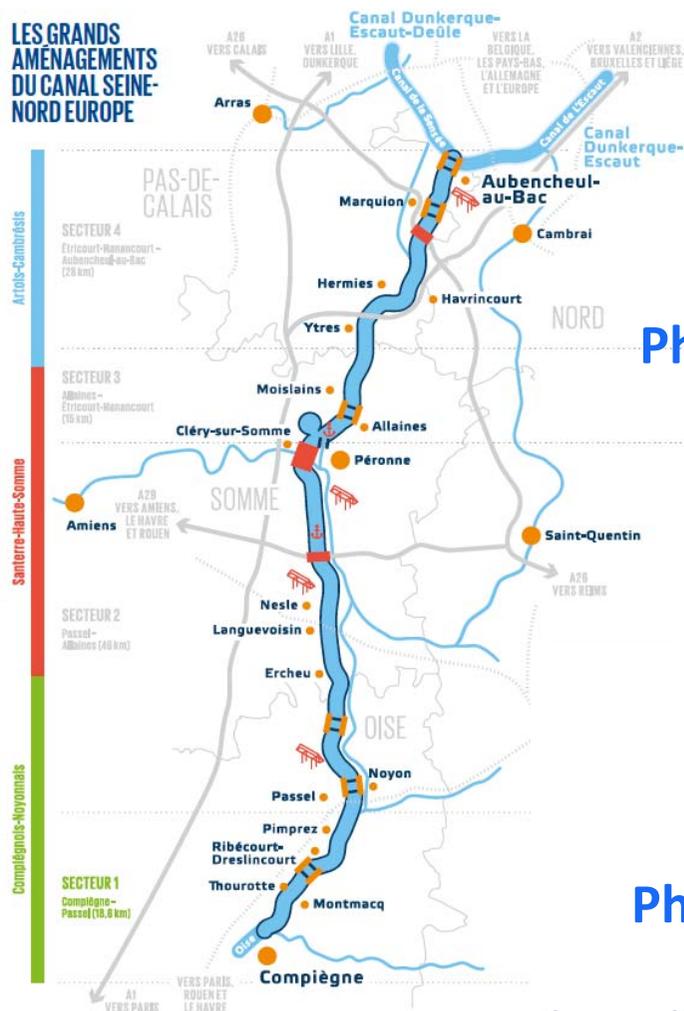


**7 ÉCLUSES**  
dont une écluse de jonction  
au canal du Nord



**PLUS DE 1 200 HECTARES**  
de plantations et aménagements  
environnementaux

# 1 CANAL, 3 TERRITOIRES, 6 SECTEURS, 2 PHASES DE RÉALISATION



Études détaillées 2019>2023

Aménagements  
environnementaux 2021>2030

Autorisation environnementale  
2022>2024

Travaux 2024>

Études détaillées 2017>2021

Aménagements  
environnementaux 2017>2028

Autorisation environnementale  
2019 >2021

Travaux 2021>

# AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS L'OISE 165 HA D'AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES RÉALISÉS



8 Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe  
et l'exploitation du canal du Nord • 04 mars 2025



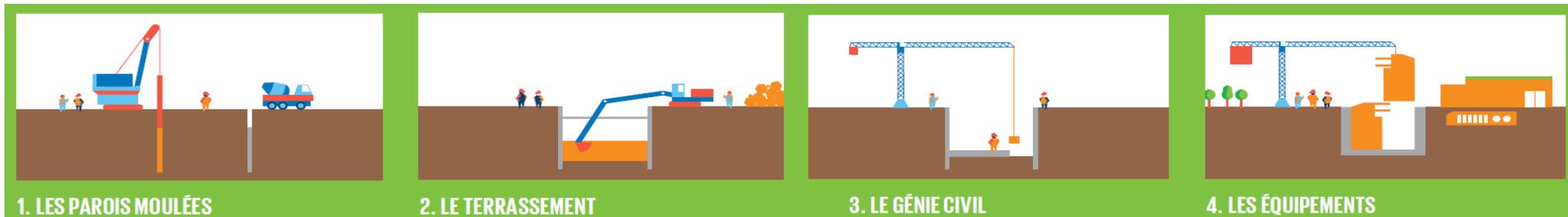
## AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS L'OISE – SECTEUR 1 LA CONSTRUCTION DE QUATRE PONTS + RESCINDEMENT DE L'OISE



9 Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe  
et l'exploitation du canal du Nord • 04 mars 2025



# ENGAGEMENT DE LA CONSTRUCTION DE L'ÉCLUSE DE MONTMACQ-CAMBRONNE



+ Travaux engagés fin 2024

+ 1<sup>ère</sup> écluse du Canal en construction



# LOGISTIQUE FLUVIALE POUR ALIMENTER DIFFÉRENTS CHANTIERS – PREMIERS VOLUMES TRANSPORTÉS

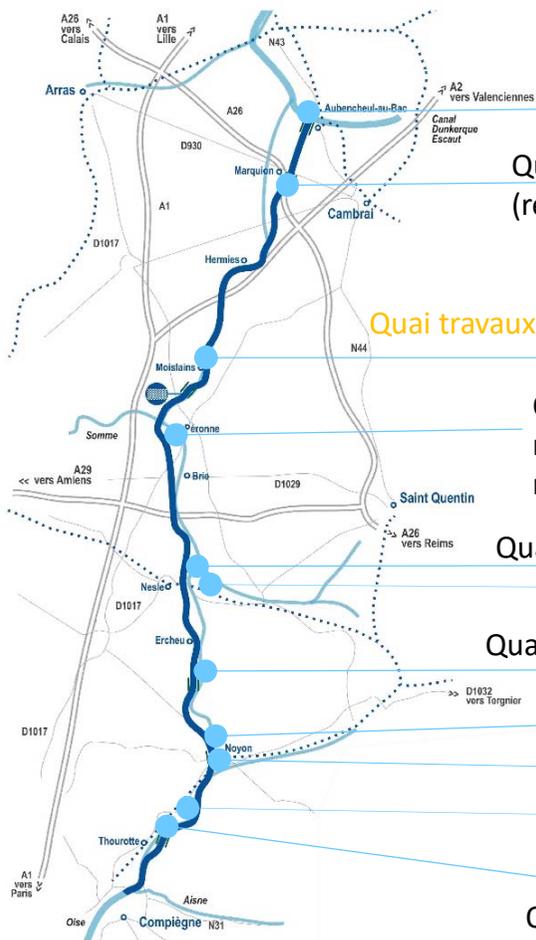


Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe  
et l'exploitation du canal du Nord • 04 mars 2025

- Transport d'enrochements pour le rescindement de l'Oise
- Transport de granulats pour les remblais des ponts
- Transport de dalles préfabriquées pour le tablier des ponts
- Transport de granulats pour le quai travaux de Noyon sur le canal du Nord (en cours)



# FAVORISER LA FLUVIALISATION DU CHANTIER AMÉNAGEMENT DE QUAIS TRAVAUX



Quai travaux d'Aubenchœur  
(canal de la Sensée – 121 m)



Quai travaux de Graincourt-Les-Havrincourt  
(réaménagement)



Quai travaux d'Allaines (100 m)

Quais travaux de Péronne (quai secteur 2  
réaménagement + quais pont-canal, neuf et  
réaménagement)

Quai travaux de Rouy-le Petit (réaménagement)

Quai travaux de Languevoisin (réaménagement)

Quai travaux de Catigny (200 m)

Quai travaux de Noyon (100 m)



Quai travaux de Pont-L'Évêque (réaménagement)

Quai définitif de Pimprez (200 m) – réalisé en 2022



Quai définitif de Ribécourt (150 m) – réalisé en 2022



**Les besoins estimés du chantier**

- \* Environ 9 millions de tonnes de matériaux de carrières
- \* Environ 1 million de tonnes de pulvérulents
  - Environ 200 000 tonnes d'acier

• **Une clause logistique dans les marchés de travaux :**  
\* schéma organisationnel de gestion de la logistique, des approvisionnements et évacuations



# L'ACTUALITÉ DES SECTEURS 2 À 4

- **9 AOÛT 2024 : ARRÊTÉ D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE : FEU VERT POUR LES TRAVAUX**
- **PREMIERS TRAVAUX ENGAGÉS**
  - + Opérations d'archéologie préventive
  - + Dévoisement des réseaux par les concessionnaires
  - + Libération des emprises (déboisements, démolitions de bâtis)
  - + Premiers travaux sous MOA SCSNE : quais travaux, travaux préparatoires des écluses, aménagements écologiques...
- **2024-2026 : PROCÉDURE D'ATTRIBUTIONS DES MARCHÉS DE TRAVAUX**
- **2026-2027 : ENGAGEMENT PROGRESSIF DES GRANDS TRAVAUX**
  - + Ecluses, terrassements, ouvrages d'art, rétablissement des communications



# LE CANAL SEINE-NORD EUROPE ENTRE NOYON ET AUBENCHEUL-AU-BAC

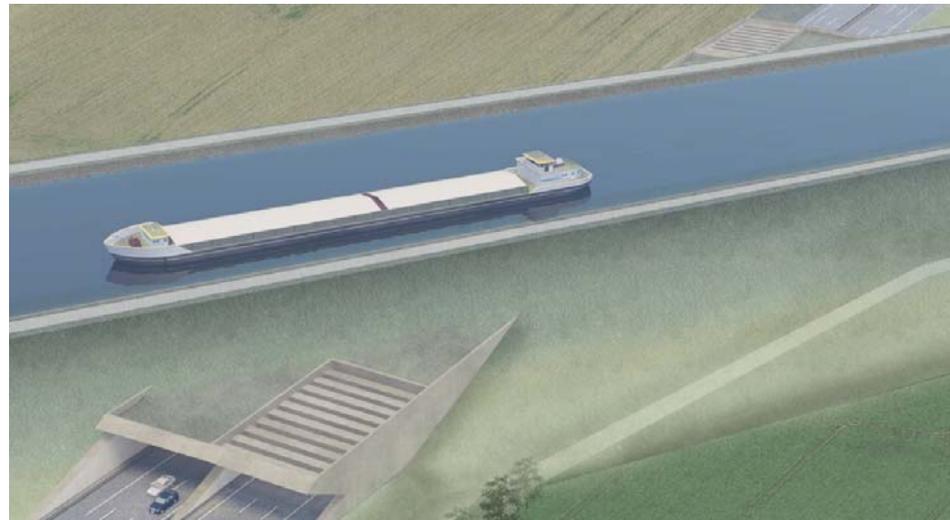


↑ ÉCLUSE DE NOYON

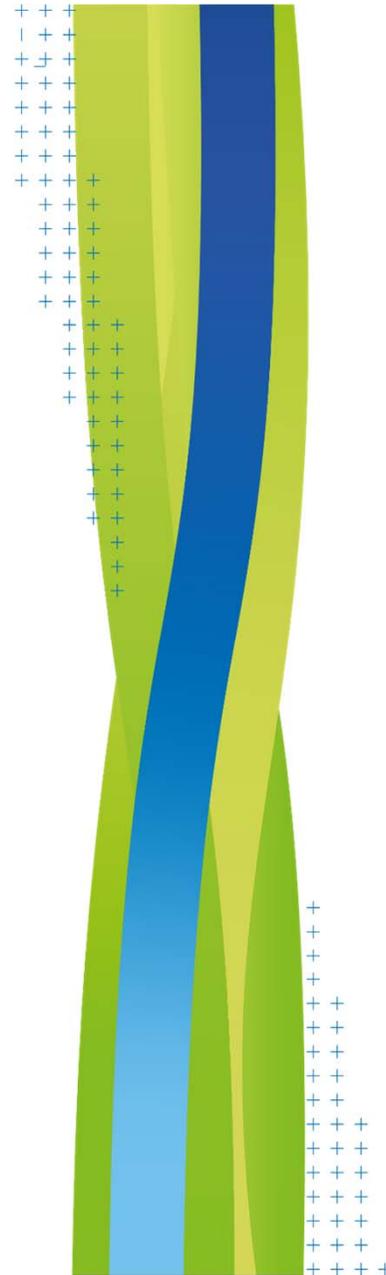
ÉCLUSE DE OISY-LE-VERGER (62) →



# LE CANAL SEINE-NORD EUROPE ENTRE NOYON ET AUBENCHEUL-AU-BAC



# LES INCIDENCES DES TRAVAUX DU CSNE SUR L'EXPLOITATION DES CANAUX EXISTANTS CANAL LATÉRAL À L'OISE ET CANAL DU NORD



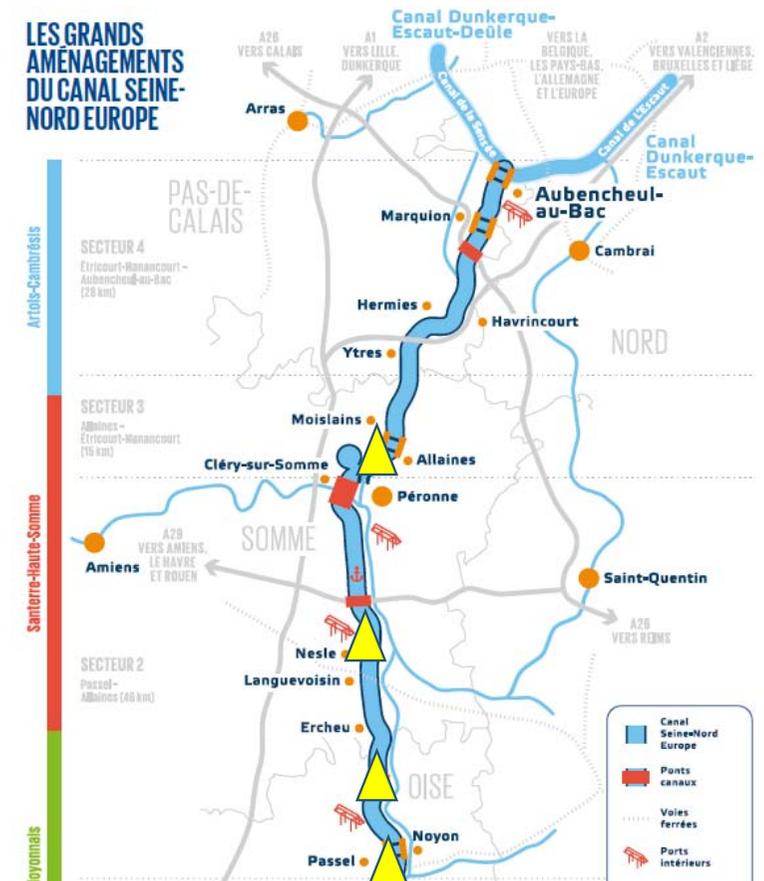
# INCIDENCE DU CHANTIER DU SECTEUR 1 SUR LA NAVIGATION SUR L'OISE / CLO - PLANNING PRÉVISIONNEL

- 2024 / 2025
  - + Construction des ponts de la RD66 et RD40bis : achèvement fin 03/2025
- 2026- 2027-2028
  - + Déconstruction de 7 ponts sur le CLO et l'Oise
  - + Construction des ponts 4 ponts sur le CLO et l'Oise
  - + Excavations sur l'Oise (à partir de mi-2026), puis le CLO bief de Bellerive
  - Restrictions de navigation en certains points entre 2026->2028 – courtes interruptions



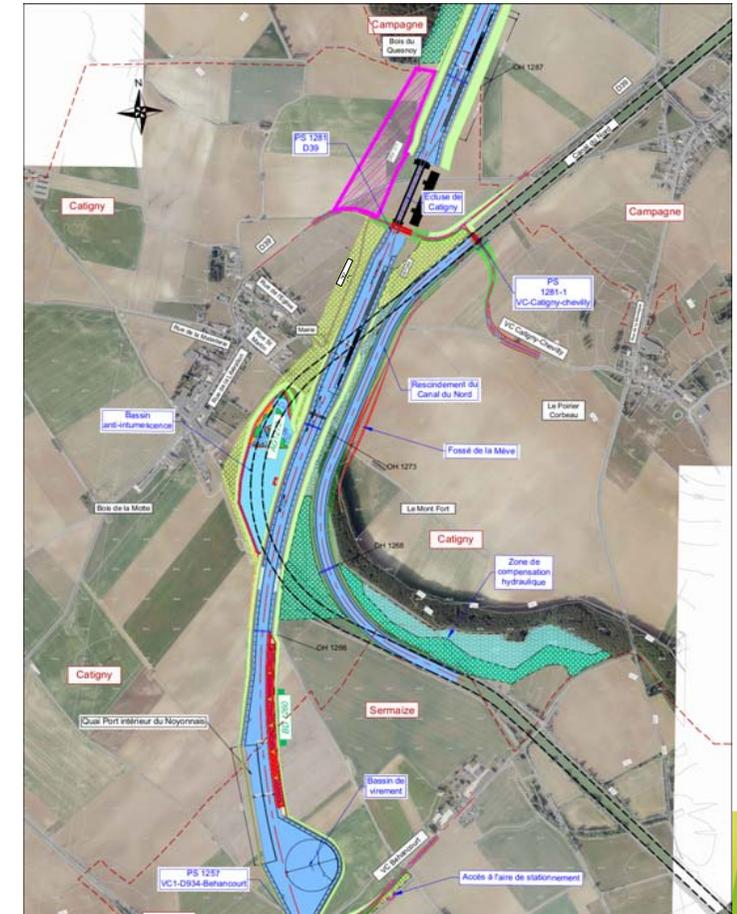
# INCIDENCE DU CHANTIER DES SECTEURS 2 À 4 SUR LA NAVIGATION SUR LE CANAL DU NORD PLANNING PRÉVISIONNEL

- **2025-2026**
- + Restrictions ponctuelles liés aux chantiers des quais travaux (cf. ci-avant)
- **2026 – À PRÉCISER DANS LE CADRE DES ÉCHANGES SCSNE-VNF EN COURS**
- + Finalisation de la construction du quai travaux d'Allaines : 5 semaines de coupure en avril 2026
- **A PARTIR DE 2028 – À PRÉCISER DANS LE CADRE DES ÉCHANGES SCSNE-VNF**
- + Construction des rétablissements des voies ferrées à Pont-l'Évêque et Rouy-le-Petit : restrictions de navigation – courtes interruptions
- + Construction d'un pont à Noyon (RD932e): coupure de nuit (2 à 3 nuits ) en 2028
- + Construction d'un pont à Pont l'évêque (D1032): coupure 2 nuits en 2028
- + Construction d'un pont à Catigny (VC Catigny-Chevilly) : coupure de 2 nuits en 2028
- + Rescindement de Catigny : restriction puis coupure de 1 mois pour connexion de la nouvelle section en 2028 (cf. ci-après)

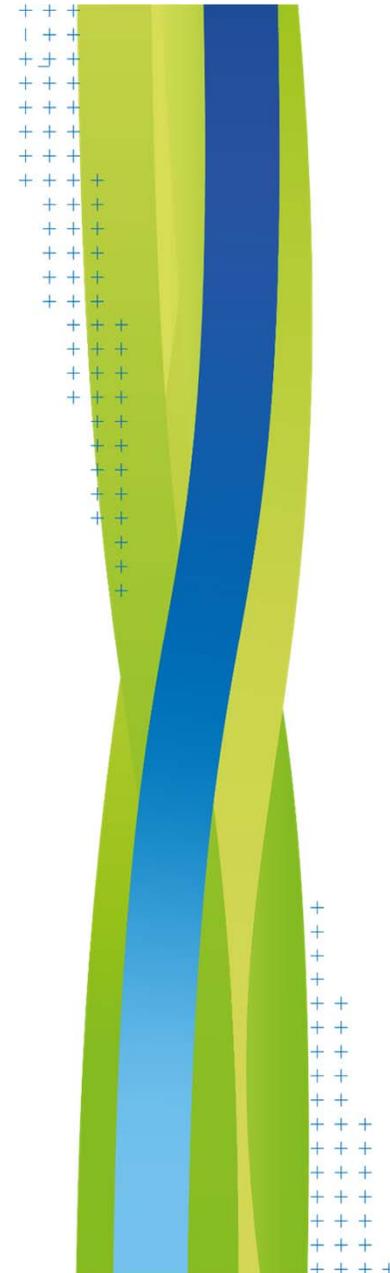


# INCIDENCE DU CHANTIER DES SECTEURS 2 À 4 SUR LA NAVIGATION SUR LE CANAL DU NORD PLANNING PRÉVISIONNEL

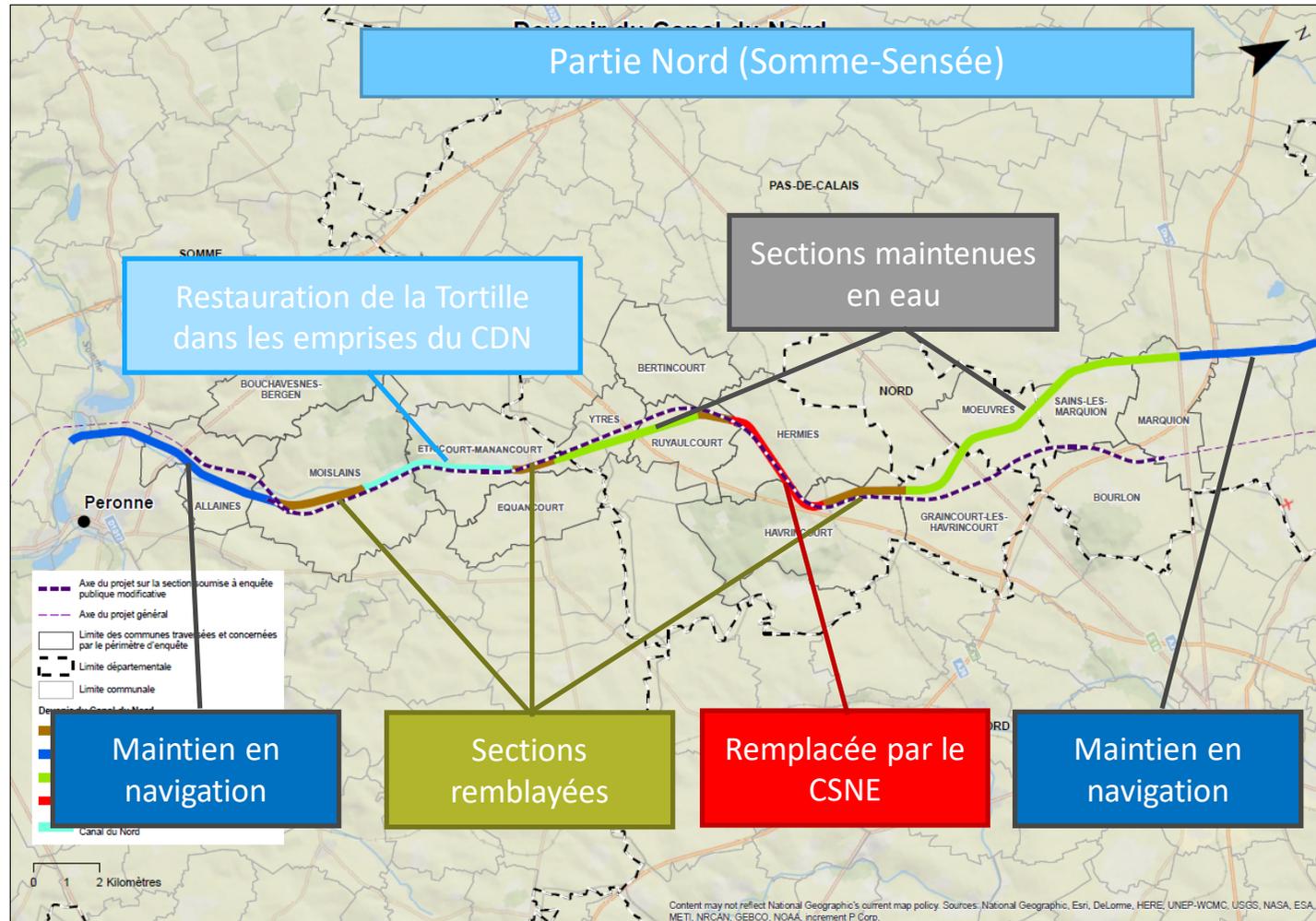
- **2027/2028 :**  
**RESCINDEMENT DE**  
**CATIGNY :**  
**RESTRICTION PUIS**  
**COUPURE DE 1 MOIS**  
**AU 2ÈME SEMESTRE**  
**2028 POUR**  
**CONNEXION DE LA**  
**NOUVELLE SECTION**



# PRÉSENTATION DES MODALITÉS DE RÉALISATION DU CSNE QUI IMPLIQUENT LA FERMETURE AU TRANSIT DU CANAL DU NORD



# INCIDENCE DU CSNE SUR LE CANAL DU NORD SUITE À LA RECONFIGURATION DU PROJET EN 2014/2015 ET DE LA DUP MODIFICATIVE DE 2017

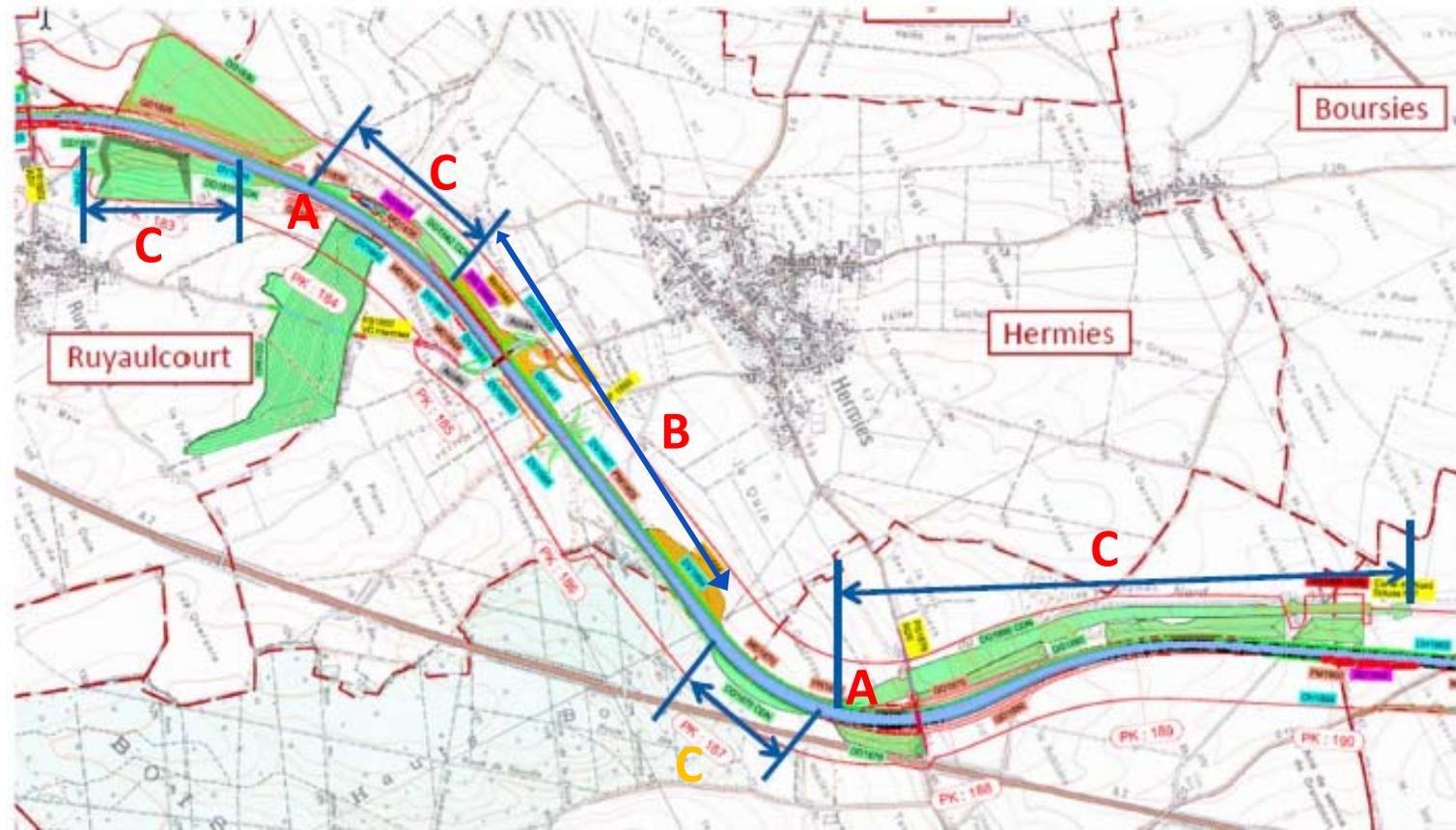


- 1 POINT DE JONCTION : L'ÉCLUSE D'ALLAINES (A)
- 2 ZONES DE COMPLEMENT (B)
- 2 ZONES DE CROISEMENT (C)
- 1 ZONE RENATURÉE AVEC LA TORTILLE (D)



# DANS LE NORD - PAS DE CALAIS SECTEUR RUYAULCOURT-HAVRINCOURT

- 2 ZONES DE CROISEMENT (A)
- 1 ZONE DE CHEVAUCHEMENT (B) SUR ENVIRON 4KM
- 4 ZONES DE COMPLEMENT (C)



## DANS LE NORD - PAS DE CALAIS

## SECTEUR RUYAULCOURT- HAVRINCOURT



## DANS LE NORD – PAS – DE CALAIS SECTEUR RUYAULCOURT- HAVRINCOURT

- 2 ZONES DE CROISEMENT
- 1 ZONE DE CHEVAUCEMENT SUR ENVIRON 4KM
- 4 ZONES DE COMPLEMENT



# LES TRAVAUX À RÉALISER AVANT L'ARRÊT DE NAVIGATION



→ **PRINCIPE RETENU PAR LA SCSNE : RETARDER AU MAXIMUM LA COUPURE DE NAVIGATION**

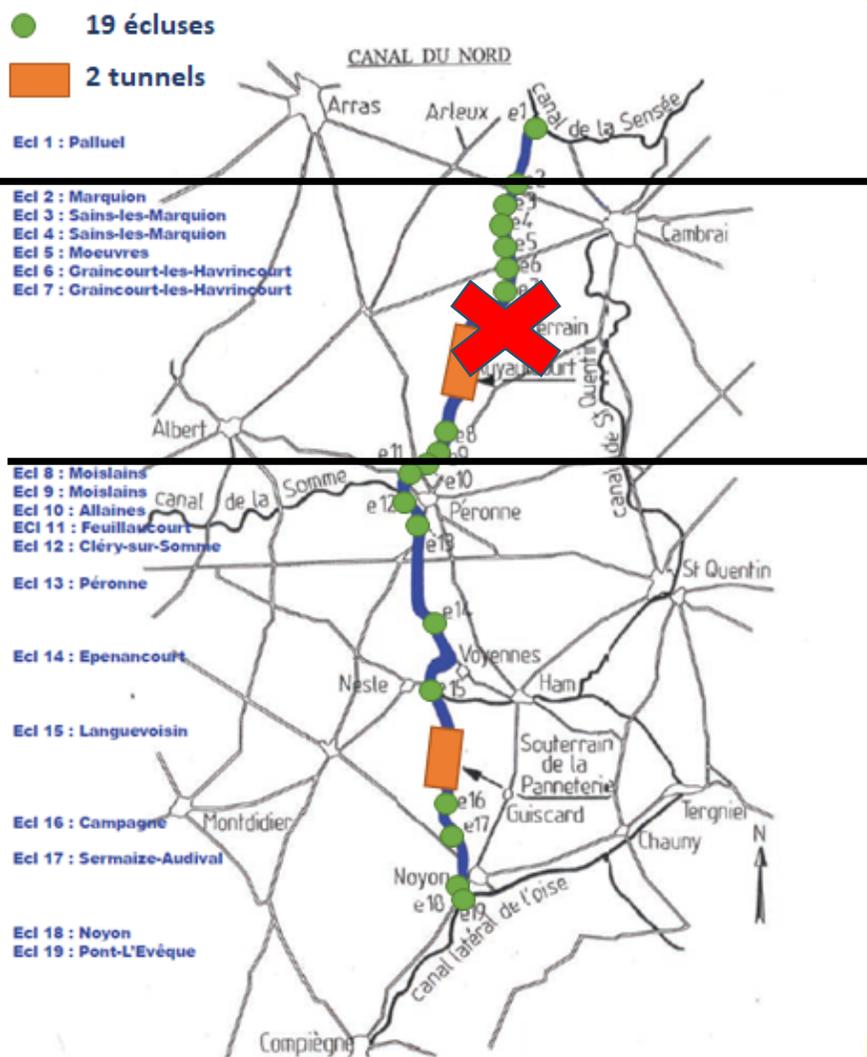
- **LA RÉALISATION DES ZONES DE DÉBLAI SANS INCIDENCE SUR LE TRAFIC**
- **LA RÉALISATION DES ZONES DE REMBLAI, DONT :**
  - + **les remblais des blocs techniques des ouvrages d'art et des rétablissements routiers (VC Hermies, Passage Grande Faune, RD5) sur les communes d'Hermies et d'Havrincourt,**
  - + **une partie des remblais hydrauliques en rive gauche (commune d'Hermies).**
- **LA RÉALISATION DES PONTS : VOIRIE COMMUNALE HERMIES-RUYAULCOURT, PASSAGE GRANDE FAUNE ET RD5 (COMMUNES D'HERMIES ET D'HAVRINCOURT)**
- **LE DRAGAGE DE LA ZONE DE CHEVAUCHEMENT (COMMUNES DE RUYAULCOURT, HERMIES ET HAVRINCOURT)**

→ **COUPURE AU TRANSIT DU CANAL DU NORD**



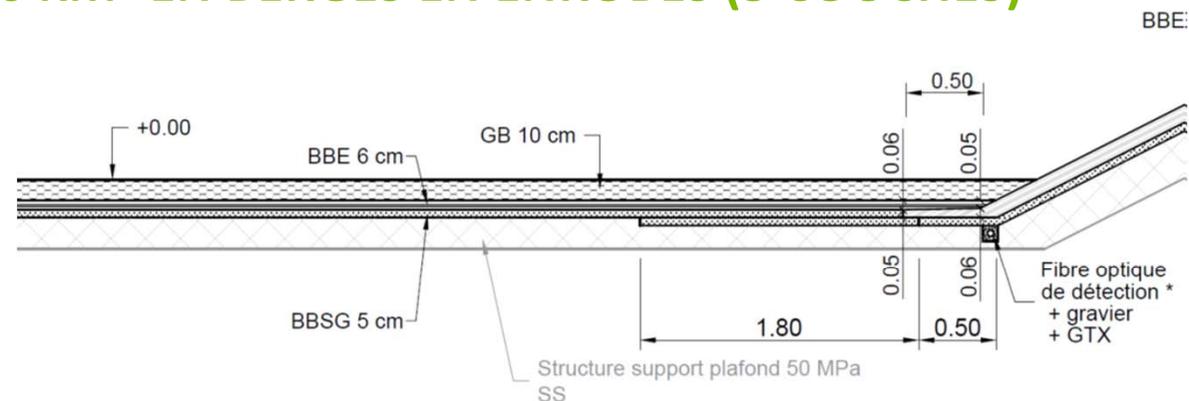
# LA NAVIGATION SUR LE CANAL DU NORD DURANT LA COUPURE ET JUSQU'À LA MISE EN SERVICE DU CSNE

- CANAL DE LA SENSÉE ↔ PORT DE MARQUION (ÉCLUSE 2) : NAVIGATION MAINTENUE
- ÉCLUSE 2 ↔ ÉCLUSE 11 DE FEUILLACOURT : NAVIGATION INTERROMPUE
- ÉCLUSE 11 DE FEUILLACOURT ↔ CANAL LATÉRAL À L'OISE (PONT-L'EVÊQUE) : NAVIGATION MAINTENUE



# DURANT L'ARRÊT DE NAVIGATION

- VIDANGE DU BIEF
- LA RÉALISATION DES TRAVAUX DE TERRASSEMENT : DÉBLAIS > 3 500 000 M<sup>3</sup> AVEC DES PROFILS TRAVAUX HÉTÉROGÈNES
- LA RÉALISATION DE L'ÉTANCHÉITÉ DE L'ENSEMBLE DE LA ZONE (7,4 KM) : ENVIRON 370 000 M<sup>2</sup> DONT 100 KM<sup>2</sup> EN BERGES EN ENROBÉS (3 COUCHES)



Couche d'étanchéité : BBE + BBSG  
Couche de protection : Grave Bitume

# DURANT L'ARRÊT DE NAVIGATION

- LA DÉMOLITION DES 3 OUVRAGES ROUTIERS EXISTANTS SUR LE CDN AU NIVEAU DE LA RD5 ET DE LA RD19E
- LA POSE DES ÉQUIPEMENTS LINÉAIRES
- LA RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

+ PROCÉDURE « CERTIFICAT D'APTITUDE À LA MISE EN EAU »

+ MISE EN EAU PAR PALLIER ET VALIDATION

+ ESSAIS DE NAVIGATION ET MARCHÉ À BLANC

+ OUVERTURE DU CSNE



Planning des procédures  
administratives et  
réglementaires en cours de  
consolidation

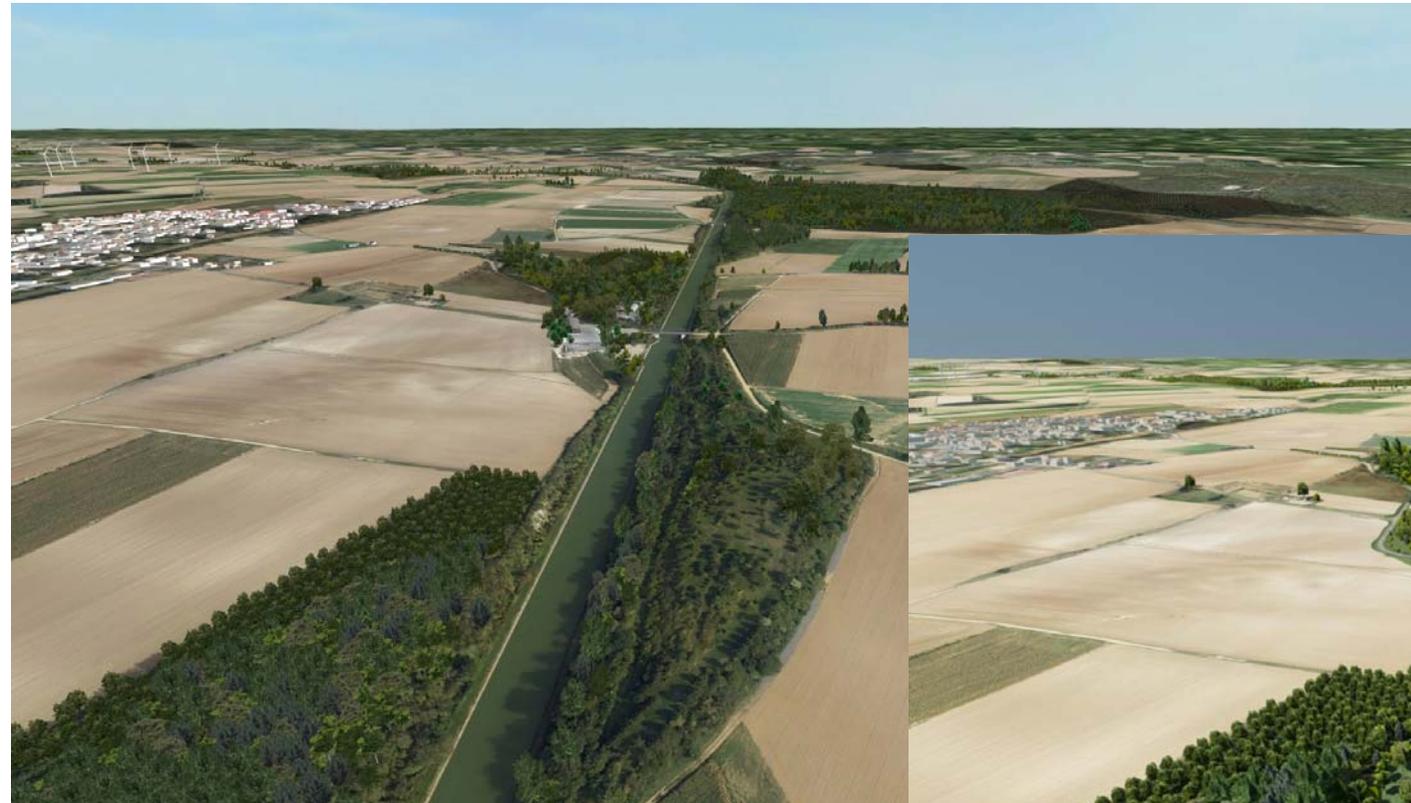
# AVANT / APRÈS INTERVENTION : RUYAULCOURT



Tête Nord du Tunnel de  
Ruyaulcourt



# AVANT / APRÈS INTERVENTION : HERMIES



# AVANT / APRÈS INTERVENTION : HAVRINCOURT



Tranchée d'Havrincourt



## Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe et l'exploitation du canal du Nord



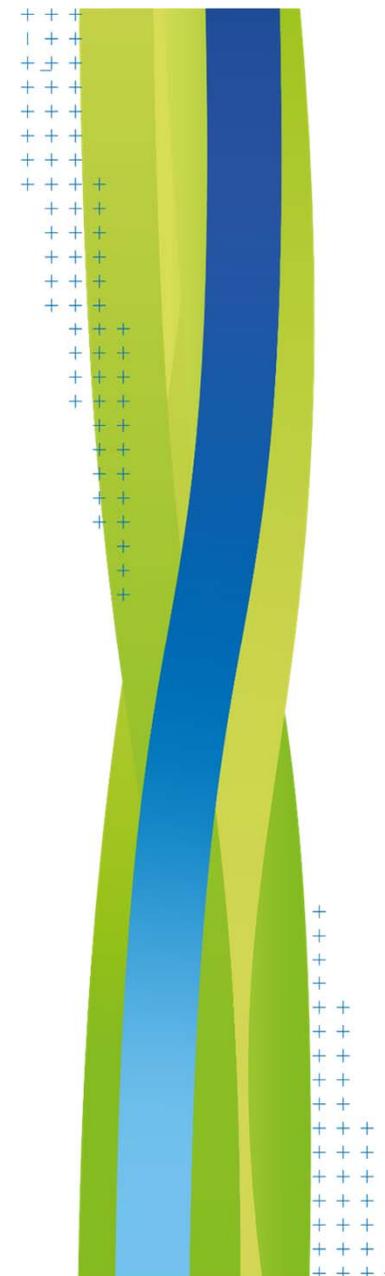
### Temps 2

#### Préparer la fermeture pour préserver les trafics fluviaux

- ➡ La démarche d'anticipation engagée par VNF et la SCsNE
- ➡ Étude de marché – flux Nord / Sud
- ➡ Scénarios alternatifs pour maintenir les flux Nord / Sud le temps du chantier
- ➡ Poursuite des échanges - CALENDRIER



# LA DÉMARCHE D'ANTICIPATION ENGAGÉE PAR VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE NORD EUROPE



# LA DÉMARCHE D'ANTICIPATION ENGAGÉE PAR VNF ET LA SCsNE



## + FAIRE UN ÉTAT DES LIEUX DES FLUX ET DES ACTEURS CONCERNÉS

- Identifier précisément les parties prenantes concernées et analyser l'impact sur leurs activités : chargeurs, transporteurs, autres acteurs de la voie d'eau (en France et hors de France)
- Caractériser et quantifier les flux concernés (origine ou destination le long du CdN, ou quels flux en transit) = étude d'impact économique.
- Imaginer des solutions alternatives en fonction des situations des parties prenantes → Le principe de départ est de viser que l'ensemble des trafics puisse trouver une solution qui assure de récupérer les trafics à l'ouverture de Seine-Escaut

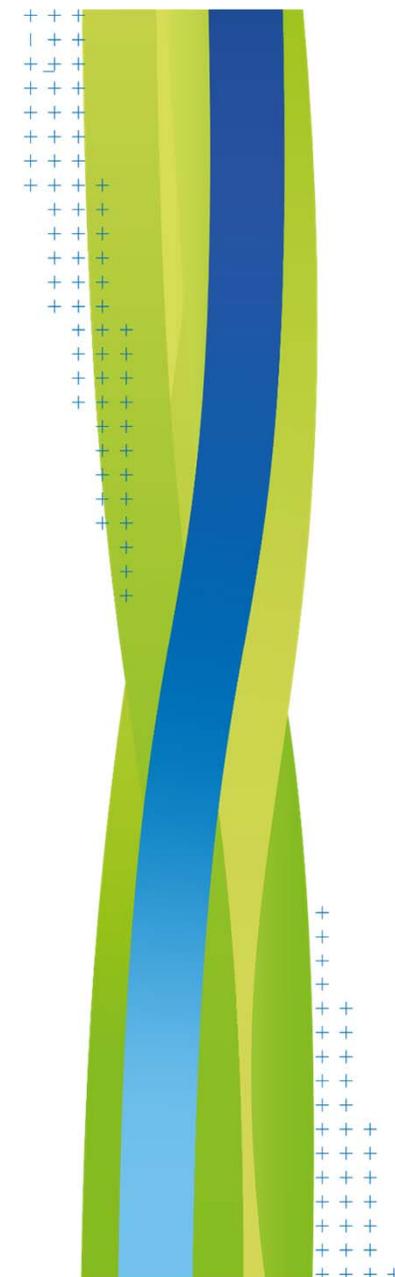
## + DÉFINIR LA MÉTHODE DE DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES :

- Définir la forme de ce dialogue
- Définir le planning de ce dialogue
- S'accorder sur un objectif commun à atteindre

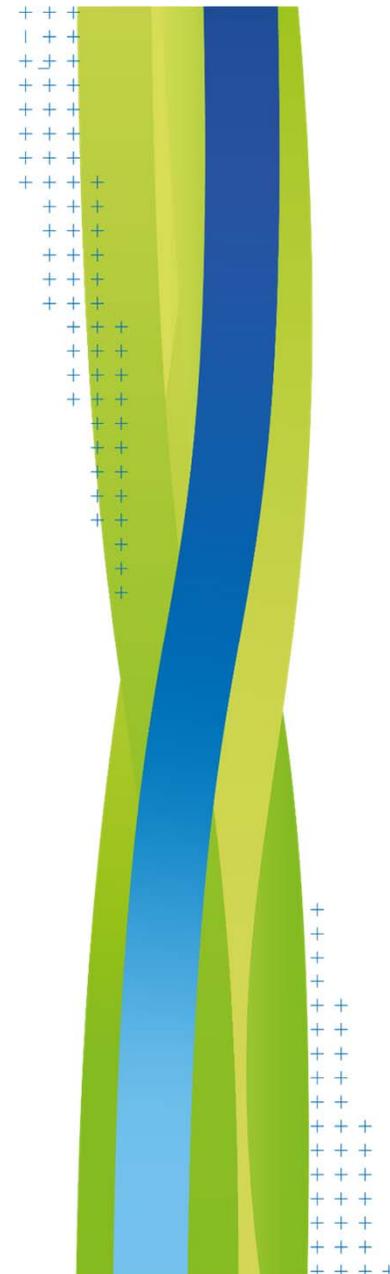




# UNE ÉTUDE DE MARCHÉ AU PLUS PROCHE DES ACTEURS FLUVIAUX



- 1<sup>ère</sup> étape : identifier les trafics & clients impactés
- 2<sup>ème</sup> étape : imaginer des alternatives possibles & évaluer la faisabilité **technique**
- 3<sup>ème</sup> étape : évaluer la pertinence **économique des alternatives**
- 4<sup>ème</sup> étape : convenir des suites à donner :
  - Modalités d'information & d'échange
  - Conditions techniques à garantir d'ici à 2029.



## 1<sup>ÈRE</sup> ÉTAPE : IDENTIFIER LES TRAFICS & CLIENTS IMPACTÉS

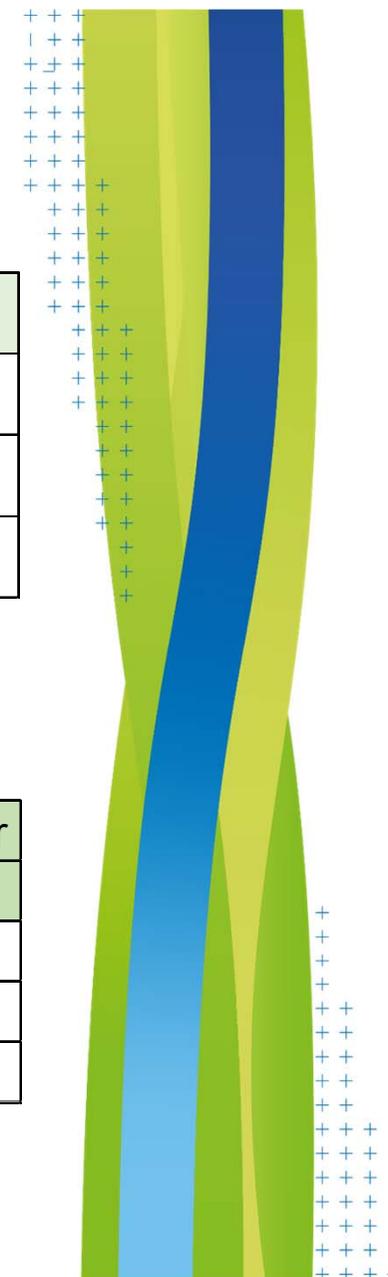
Des flux sur **tout le canal du Nord**  
en baisse ces dernières années :

	2019	2023
nombre de voyages	10 740	6375
tonnage transporté	3,3 millions de tonnes	2,3 millions de tonnes
nombre de bateaux	513	392

Remarque : analyse à affiner avec les trafics sur la section Marquion-Allaines

Des transports faits majoritairement  
par des **petits bateaux** :

nombre de voyages de bateaux par tranche de longueur		
longueur	année 2019	par jour
10 à 40 m	8 060	28
40 à 59 m	1 560	5
60 à 90 m	1 120	4





## 1<sup>ÈRE</sup> ÉTAPE : IDENTIFIER LES TRAFICS & CLIENTS IMPACTÉS

Quelles sont les **principales** relations transport ? 1) du **nord vers le sud**

- Quels tonnages annuels pour chaque relation,
- Quelles origines & destinations,
- Sont-elles faisables par un autre itinéraire ?

### **Env. 20 relations transport de la Belgique vers la France**

- 5 depuis Anvers, pour env. 100 000 tonnes par an
- 5 depuis le Tournaisis, pour env. 150 000 tonnes par an
- Env. 5 depuis Gand, pour env. 70 000 tonnes par an
- 2 depuis l'est de la Wallonie, pour env. 40 000 tonnes par an

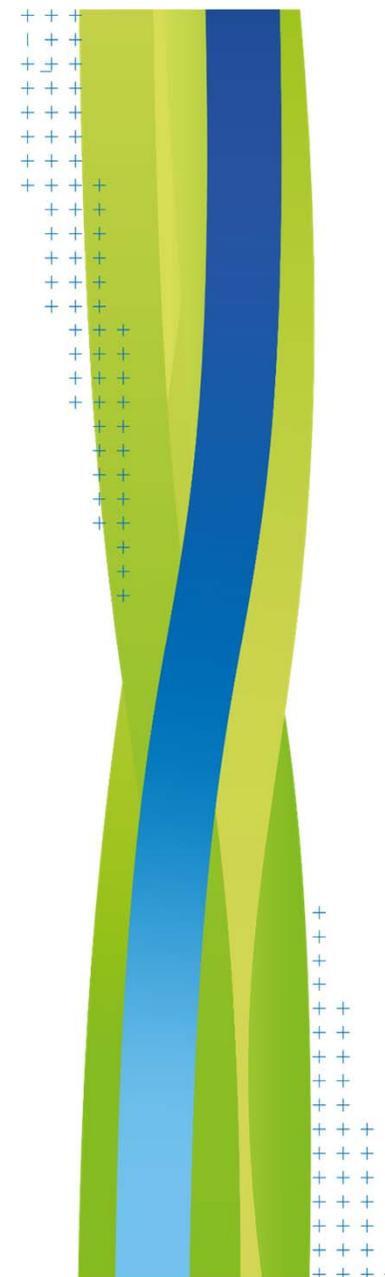
### **4 relations transport Des Pays-Bas vers la France**

Pour environ 120 000 tonnes par an

### **Env. 10 relations transport Des Hauts de France vers la Seine-Oise**

- 4 depuis le Pas-de-Calais pour env. 80 000 tonnes par an
- 2 du Nord pour env. 30 000 tonnes par an
- 2 du sud de la Picardie pour env. 60 000 tonnes par an

Soit environ **650 000 tonnes par an** de trafic identifié





## 1ÈRE ÉTAPE : IDENTIFIER LES TRAFICS & CLIENTS IMPACTÉS

Quelles sont les **principales** relations transport ? 1) du **sud vers le nord**

- Quels tonnages annuels pour chaque relation,
- Quelles origines & destinations,
- Sont-elles faisables par un autre itinéraire ?

5 relations transport de la Seine & Oise vers les **Pays-Bas**, pour env. 150 000 tonnes par an

- 2 de l'Île-de-France pour env. 75000 tonnes par an
- 2 des environs de Péronne pour env. 55000 tonnes par an
- 1 du nord-ouest de Reims pour 15 à 20 000 tonnes par an.

13 relations transport de la Seine & Oise vers la **Belgique** pour env. 250 000 tonnes par an

- 3 de l'ouest et sud de Paris vers Anvers, pour env. 80 000 tonnes par an
- 2 de l'Oise vers Bruxelles, pour env. 70 000 tonnes par an
- 4 de l'Île-de-France vers l'est de Bruxelles et les alentours de Charleroi pour env. 50 000 tonnes par an
- 4 de l'Île-de-France et l'Oise vers Roulers, pour env. 55000 tonnes par an

3 de la Seine & Oise vers Les **Hauts de France** pour env. 120 000 tonnes par an

Soit environ **520 000 tonnes par an** de trafic identifié.



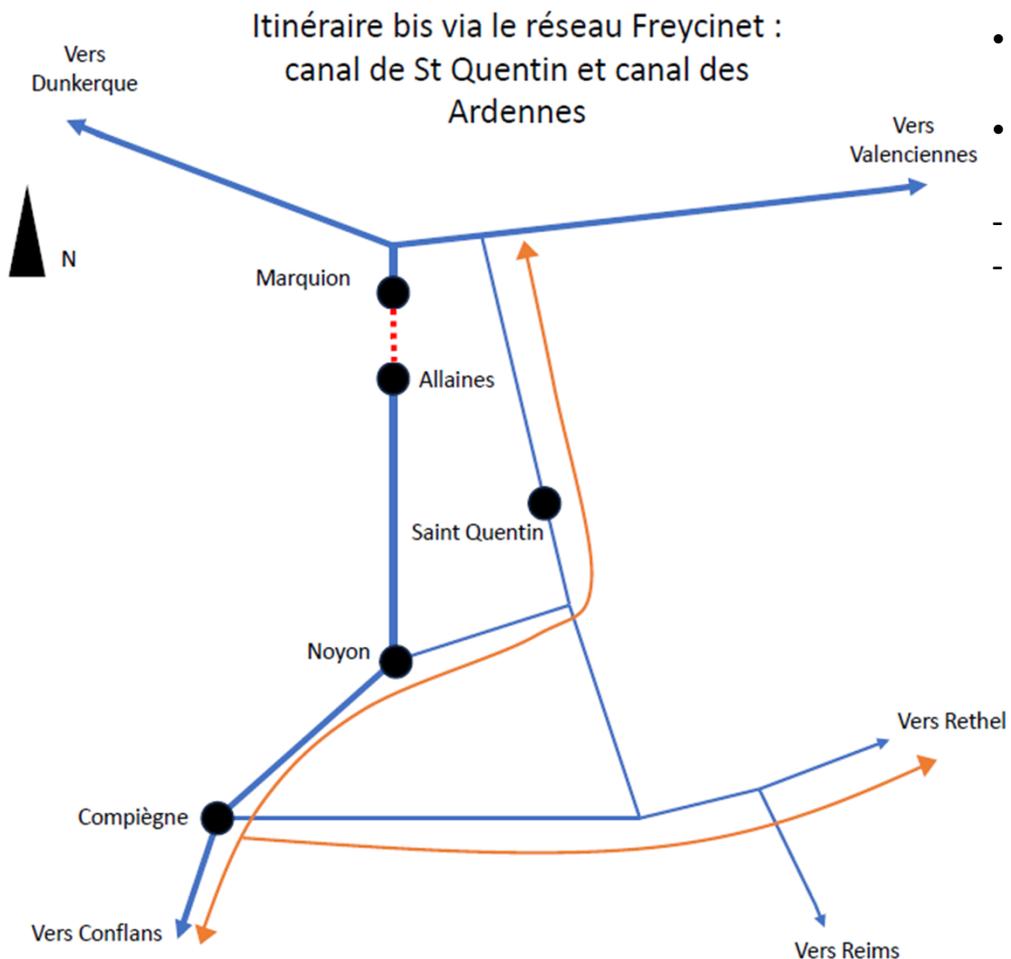


# IMAGINER DES ALTERNATIVES POSSIBLES ET ÉVALUER LEUR FAISABILITÉ TECHNIQUE

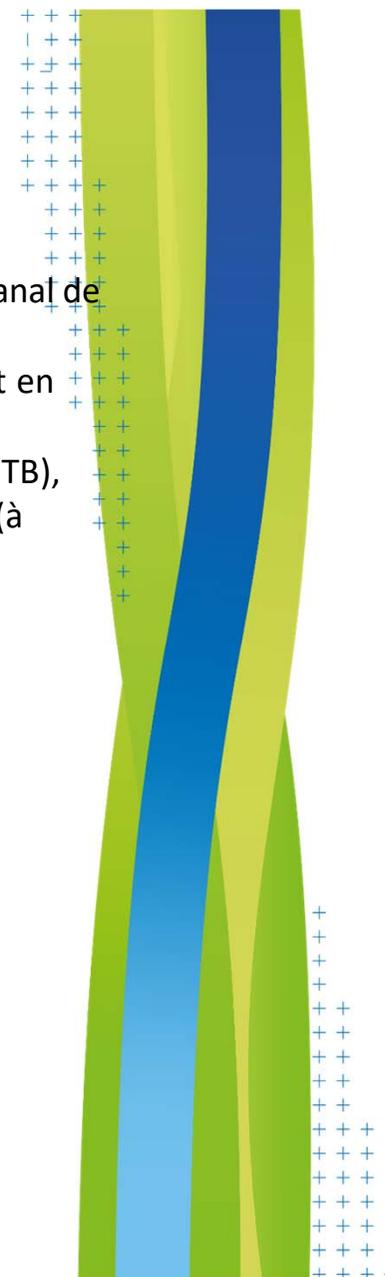
**41** Réunion sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe et l'exploitation du canal du Nord • 04 mars 2025



## 2<sup>ÈME</sup> ÉTAPE : ÉVALUER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE D'ALTERNATIVES POSSIBLES



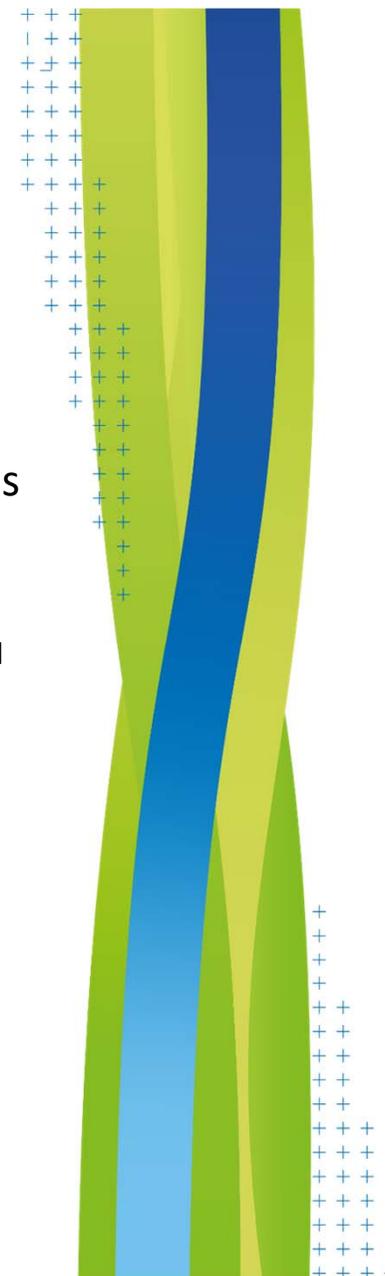
- Vérifier la possibilité du report sur le canal de St-Quentin
- Vérifier la capacité de la flotte Freycinet en exploitation :
  - Sous pavillon belge : 55 unités (source ITB),
  - Sous pavillon français : env. 200 unités (à vérifier avec la DGITM).



## Canal de St-Quentin – points de vigilance

### Le passage spécial de Riqueval :

- en 2029, en mode passage libre (les bateaux traverseront avec leurs propres propulsions sans les toueurs)
- ce mode d'exploitation permet de faire passer environ 6 à 7 bateaux de fret par jour, ou le double en plaisance, nombre suffisant en période normale)
- VNF maintient en état de fonctionnement les deux toueurs pour faire face aux jours de grandes affluences pendant le chômage du canal du nord les bateaux avec un toueur
- Sinon tous les bateaux passeront en passage libre, ce qui limitera la capacité de traversée du tunnel de Riqueval



### Canal de St-Quentin – points de vigilance

Certaines écluses méritent d'être rénovées notamment les portes qui manquent d'étanchéité.

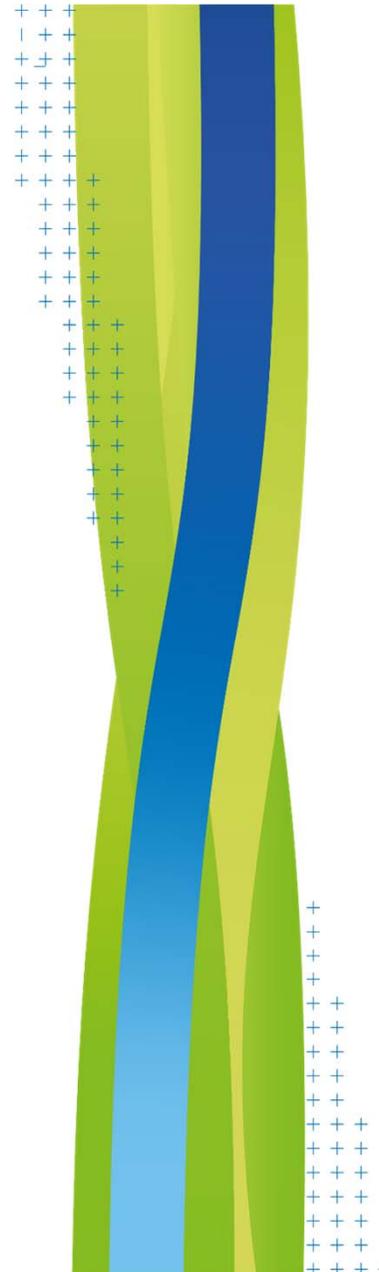
- Enjeu important car il faudra limiter la consommation d'eau pour permettre le passage de bateaux supplémentaires lors des périodes de tensions sur la ressource en eau.
- Ambition initiale : réparer une écluse par an entre 2024 et 2029 pour traiter les écluses les plus dégradées. Coût : **800 000 € par an**. Projet de dépense pluriannuel à sécuriser.
- Sans ces réparations, risque d'avarie sur une écluse avec fermeture du CSQ le temps de la réparation - qui peut être assez long si une porte est très dégradée et en périodes de restrictions de mouillage pour pénurie d'eau en raison des fuites (passages d'eau du bief amont vers le bief aval)



### Canal de St-Quentin – points de vigilance

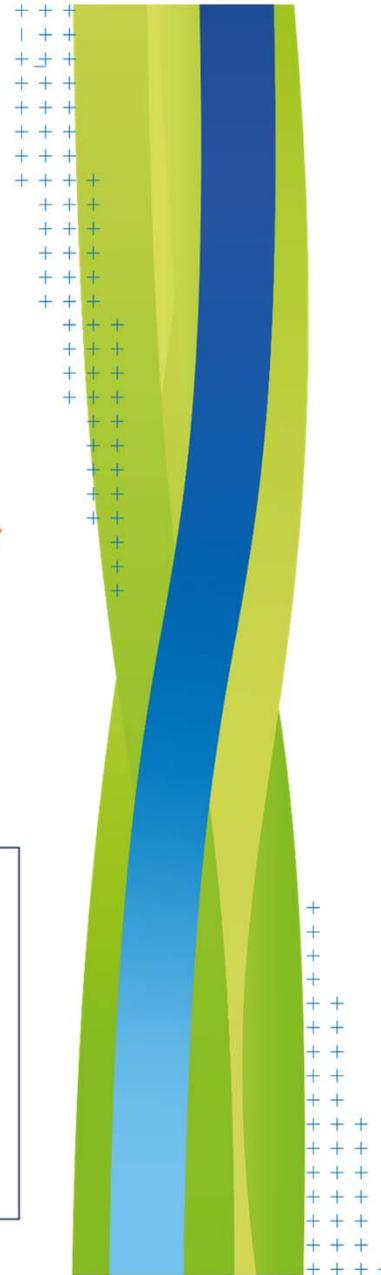
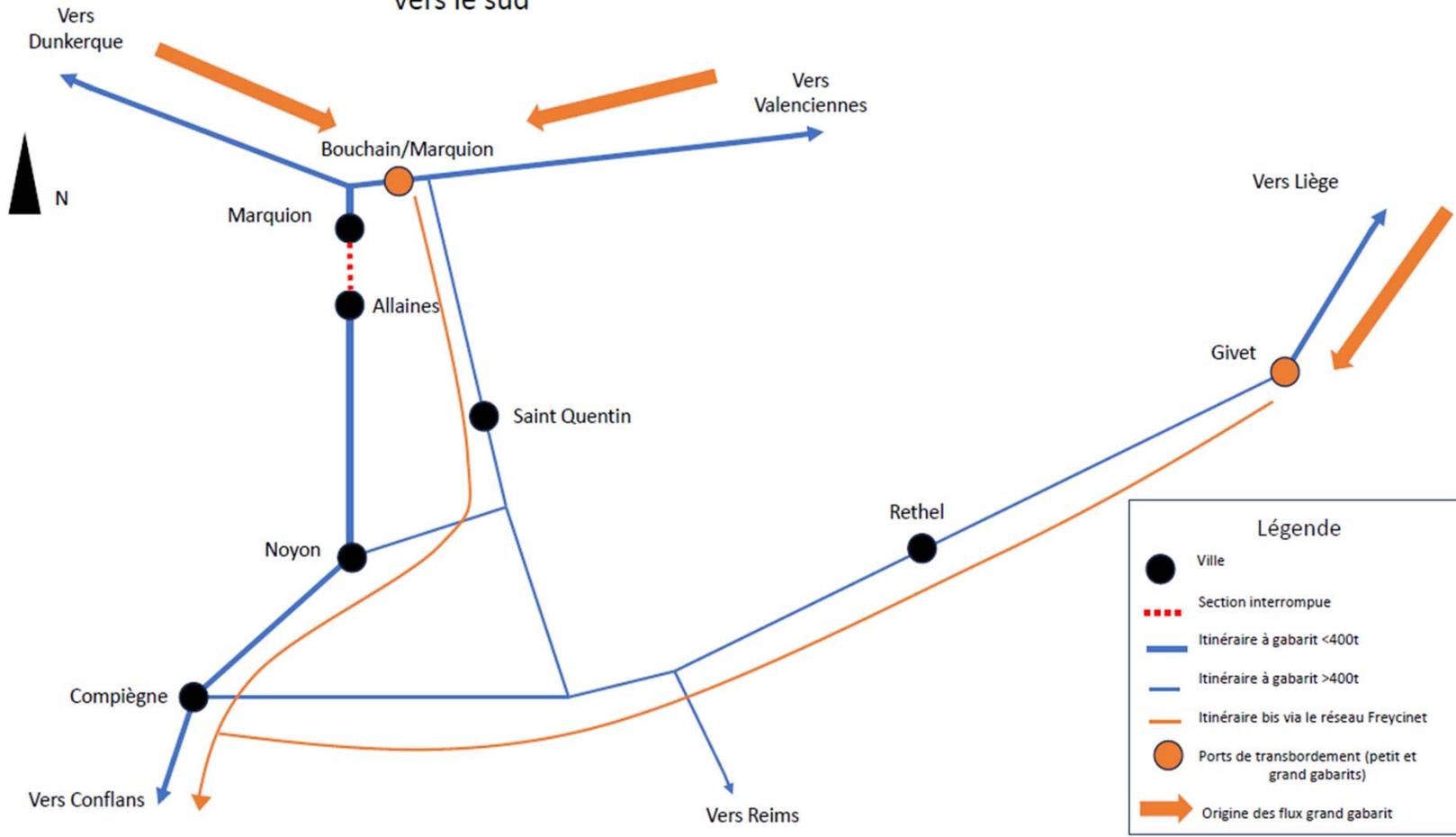
#### Besoin de personnel supplémentaire :

- Besoin **d'estimer le nombre de bateaux supplémentaires prévus** : nécessaire pour estimer les besoins en personnels supplémentaires itinérants pour dépanner les écluses automatiques et faire le travail d'entretien/exploitation supplémentaire nécessaire (ex : enlèvement des algues).
- A date, réduction de personnel prévue à Saint-Quentin. Mais le projet de modernisation - y compris le réarmement des écluses à distance - devrait permettre de faire face au besoin (il restera du personnel sur le canal de St-Quentin).
- Résumé : incertitude sur les **besoins avérés de renforts ponctuels**. Sinon, risque de temps de dépannages longs (un seul itinérant devra gérer tout le réseau seul avec parfois des pannes simultanées) et potentiellement des périodes de fermeture, le temps de faire l'entretien nécessaire.



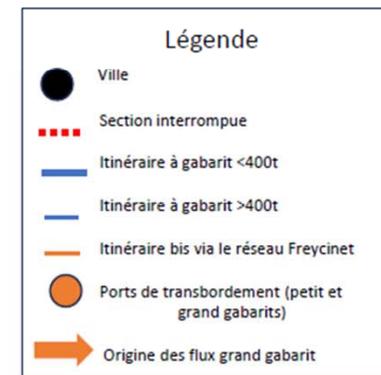
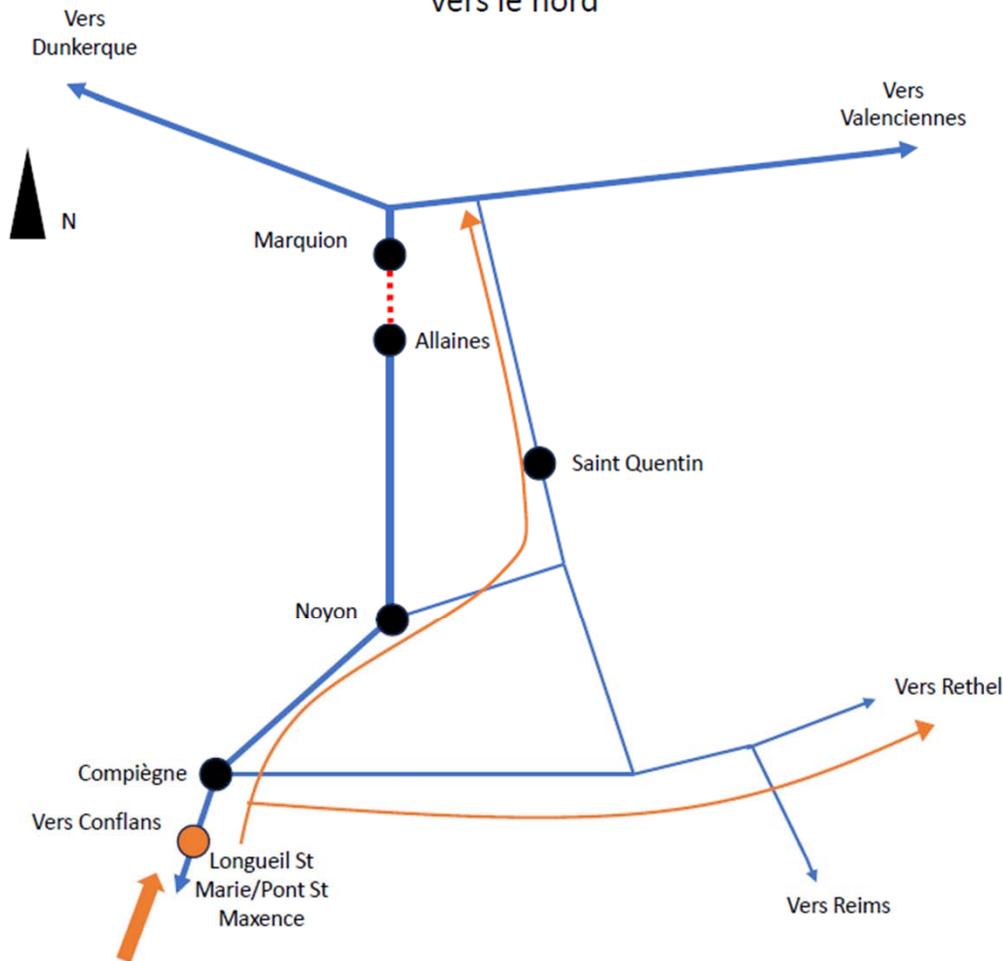
## 2ÈME ÉTAPE : ÉVALUER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE D'ALTERNATIVES POSSIBLES

Solution « multi gabarits » flux du nord vers le sud



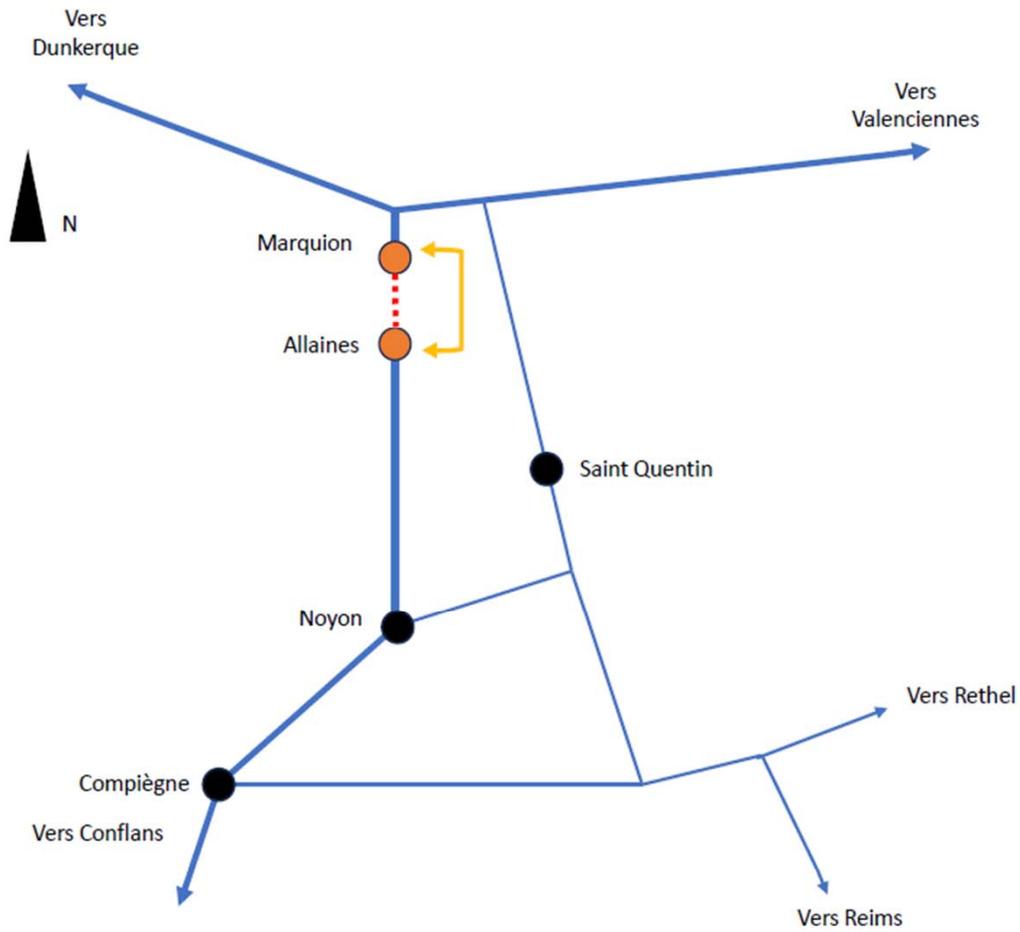
## 2ÈME ÉTAPE : ÉVALUER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE D'ALTERNATIVES POSSIBLES

Solution « multi gabarits » flux du sud vers le nord



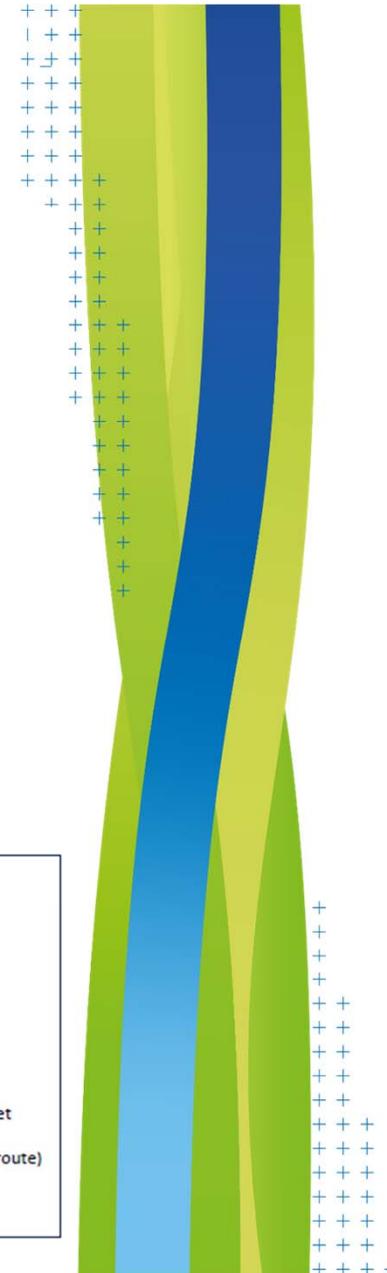
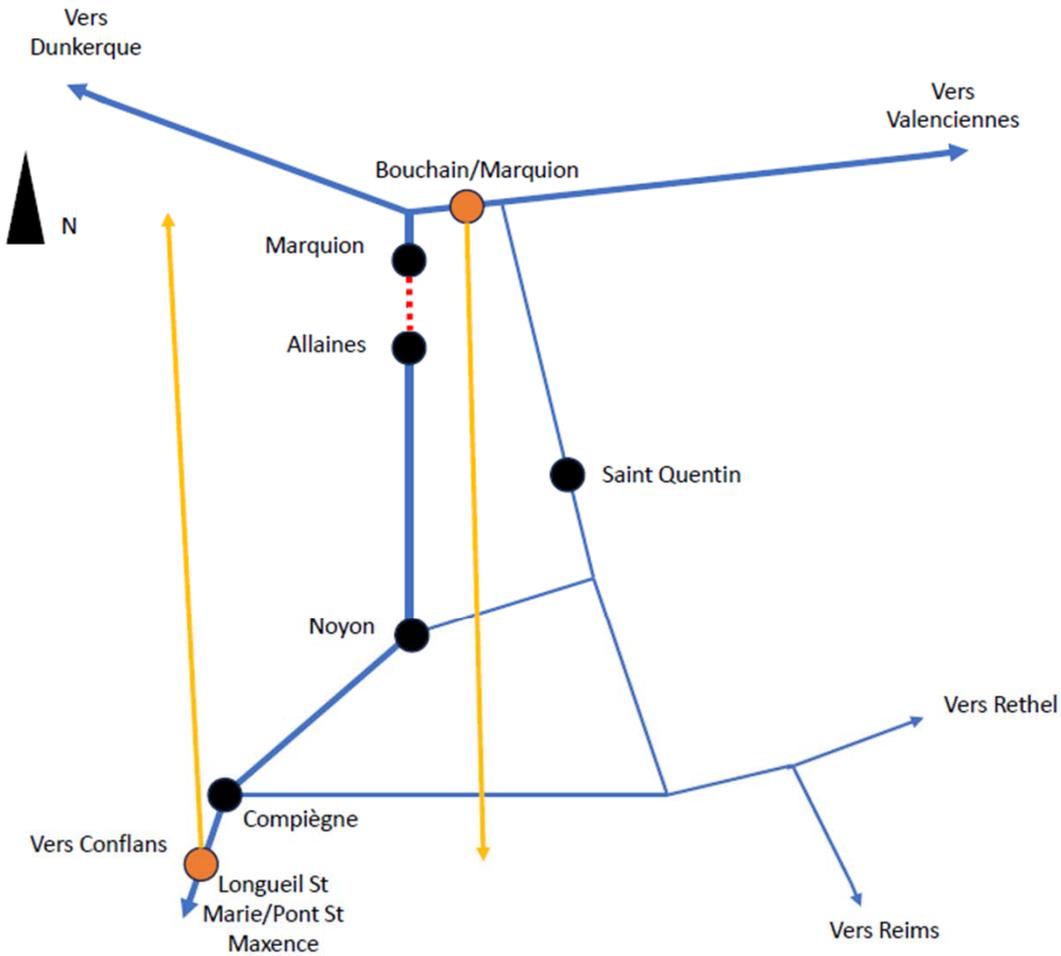
## 2ÈME ÉTAPE : ÉVALUER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE D'ALTERNATIVES POSSIBLES

Solution fleuve route 1



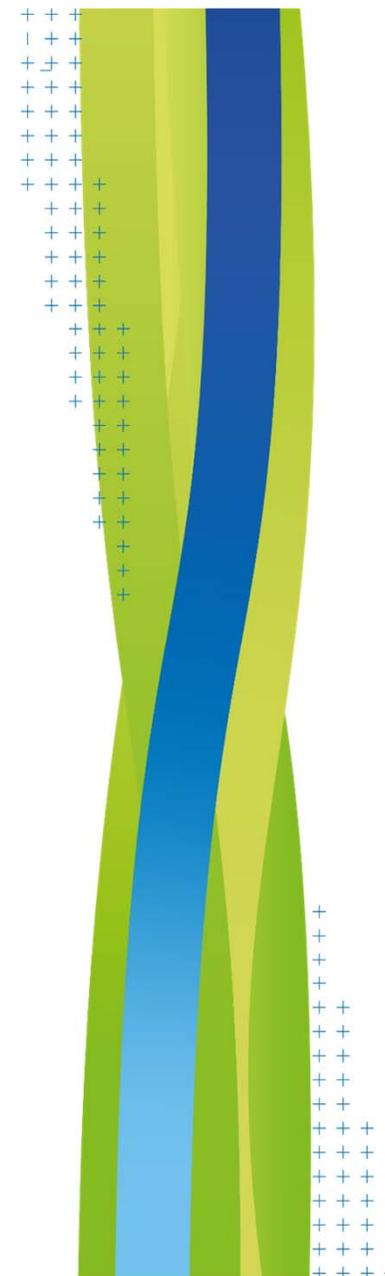
## 2ÈME ÉTAPE : ÉVALUER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE D'ALTERNATIVES POSSIBLES

### Solution fleuve route 2



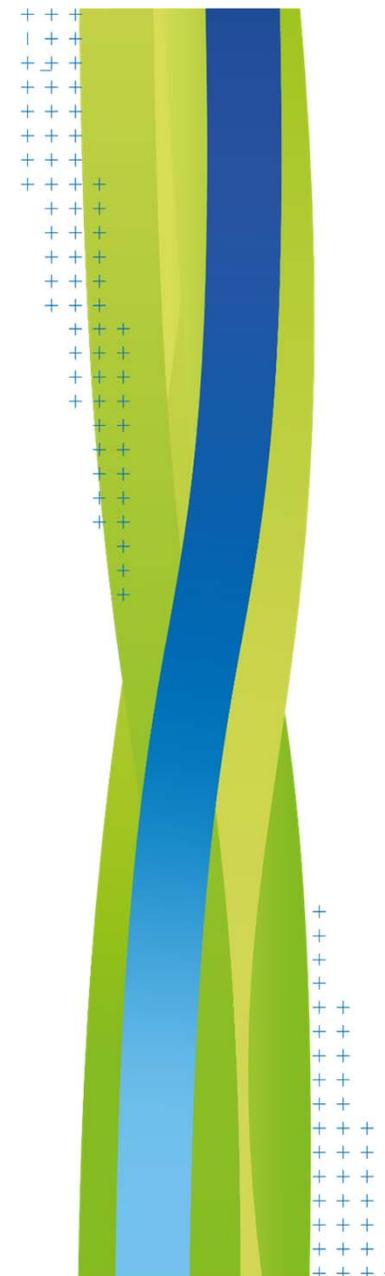
Pour chacune de ces +/- 50 relations transport :

- Estimer le prix de fret fluvial (diverses sources dont entretiens avec les chargeurs & transporteurs fluviaux volontaires)
- Evaluer et comparer entre elles le coût des solutions alternatives à offrir au canal du Nord fermé :
  - Transport par péniches Freycinet par les trois itinéraires possibles (canal de St-Quentin, canal de la Sambre à l'Oise ou Aisne + canal des Ardennes),
  - Transbordement péniche-camion (x2) à Allaines et Marquion,
  - **Alternative ferroviaire ? (cf partenariat SNCF Réseau-VNF)**



# POURSUITE DES ÉCHANGES – CALENDRIER –

- **PRINTEMPS 2025 : POURSUITE D'ÉCHANGES PONCTUELS DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DE SOLUTIONS ALTERNATIVES**
  - **AUTOMNE 2025 : PROPOSITION D'UNE RÉUNION DE SYNTHÈSE DE CETTE DÉMARCHE D'ANTICIPATION ET SUITES**
- OBJECTIF COLLECTIF QUE CHACUN AIT LA VISIBILITÉ NÉCESSAIRE 3 ANS AVANT LA COUPURE AU TRANSIT DU CANAL DU NORD**





**MINISTÈRE  
DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET  
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE**

#LeCanalAvecMoi

**SOCIÉTÉ  
DU CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE**

**Partenaires financiers**



**MERCI DE VOTRE  
PARTICIPATION**

