CANAL SEINE-NORD EUROPE

DOSSIER DE PRESSE

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

C’est parti !

Octobre 2022

Partenaires financiers

Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Région Hauts-de-France

Région îledeFrance

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Nord le Département est là

OISE LE DÉPARTEMENT

62 Pas-de-Calais Mon Département

somme LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

www.canal-seine-nord-europe.fr

SOMMAIRE

Les Rencontres du Canal 3
Les étapes franchies et celles à venir 3
Les défis à relever 5

1. Le Canal Seine-Nord Europe, nouvelle ligne de vie 7
1.1. L'essentiel du Canal 7
1.1.1. Les chiffres clés 7
1.1.2. La carte 8
1.1.3. Le calendrier 9
1.2. La Gouvernance 10
1.2.1. Les financeurs 11
1.2.2. La SCSNE, maître d'ouvrage 11
1.3. Le Canal sur le territoire 12
1.3.1. Trois territoires qui accueillent le Canal 12
1.3.2. Dialogue, concertation, proximité 13
1.4. Le réseau Seine-Escaut 13
1.5. Des bénéfices prometteurs 14

2. Un Canal engagé 16
2.1. Sécurité 16
2.1.1. Sécurité des infrastructures 17
2.1.2. Sécurité des personnes 17
2.2. Éco-performance 18
2.3. Innovation 18
2.4. Partenariat et participation 19

3. Un chantier XXL 19
3.1. Gestion responsable du chantier 19
3.1.1. Les principaux objectifs 20
3.1.2. Les 5 mesures clés pour un chantier responsable 20
3.2. une gestion économe de l'eau 21
3.3. Une démarche de sourcing avec les entreprises 22

4. La Démarche Grand Chantier, une chance pour tous 23
4.1. Optimiser les retombées pour le territoire… 23
4.2. … grâce à des initiatives partenariales ciblées 24

LES RENCONTRES DU CANAL

A l'occasion des 5 ans de la mobilisation pour le #OuiAuCanal des élus et des acteurs économiques, à Péronne le 15 septembre 2017, la Société du Canal Seine-Nord Europe et les partenaires du projet se réunissent autour des institutionnels, des entreprises et du grand public pour échanger sur les avancées et les défis à relever pour réussir collectivement le Canal Seine-Nord Europe.

LES ETAPES FRANCHIES ET CELLES A VENIR

En 5 ans, le Canal Seine-Nord Europe est passé du stade de projet à une réalité de plus en plus concrète sur les territoires générant une dynamique qui apportent des premières retombées, avec déjà près de 500 personnes mobilisées.

En 5 ans, des étapes fondamentales ont été franchies :

- Avec la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), établissement public local depuis avril 2020, une maîtrise d'ouvrage publique adaptée à un grand projet au XXIème siècle s'est structurée autour de 4 principes d'actions :
  - La sécurité, tant dans la conception de l'ouvrage que dans la réalisation du chantier et de ses abords, de ses compagnons et des riverains,
  - L'éco-performance, c'est-à-dire l'alliance de la performance économique et de la performance écologique dans les choix de conception et de réalisation,
  - Le partenariat et la participation, en plaçant le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes territoriales aux cœur de la conduite du projet et en mobilisant les forces vives du territoire : acteurs économiques, établissements d'enseignement et de recherche,
  - L'innovation, que ce soit pour la conception de l'ouvrage qui se finalise et pour la phase chantier qui débute.
- Le financement du Canal Seine-Nord Europe a été acté lors de la signature le 22 novembre 2022 à Nesle de la convention de financement ;
- Les études détaillées ont été menées dans le cadre d'une large concertation permettant de préciser la consistance définitive des aménagements, de créer les conditions de leur acceptation sur le terrain et de définir les modalités de leur réalisation ;
- Les procédures foncières, très largement engagées, sont conduites dans un esprit de respect des propriétaires et des occupants en privilégiant systématiquement l'accord amiable ; dans le même

temps, les Départements mettent en œuvre l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental pour maintenir le potentiel économique des exploitations ;

- Les aménagements environnementaux compensatoires ont débuté (plus de 10 000 arbres plantés) et s'accélèrent (165 hectares de restauration de zones humides, de conversion de boisement…sont en cours sur les plus de 1 100 hectares prévus) avec l'ambition, in fine, d'un gain de biodiversité ;
- L'autorisation environnementale du secteur 1 dans la vallée de l'Oise a été obtenue le 8 avril 2021 après deux ans de procédures donnant le feu vert au démarrage des travaux préparatoires qui montent aujourd'hui en puissance avec l'engagement des grands travaux. Les procédures ont été engagées cette année pour les autres secteurs avec l'objectif d'aboutir à une autorisation au mois de mars 2024 ;
- La démarche Grand Chantier, dispositif partenarial exceptionnel pour préparer le chantier et optimiser ses retombées économiques et sociales, s'est structurée autour de ces 5 dispositifs régionaux (emploi, formation, insertion, développement économique et accueil du chantier) et de sa déclinaison sur le terrain avec les contrats territoriaux de développement. Elle porte ses premiers fruits.

En 5 ans, tout ceci a été rendu possible par :

- **La mobilisation des territoires :**

Avec le Canal Seine-Nord Europe, première grande réalisation d'aménagement du territoire de dimension européenne pilotée par les Collectivités locales, les élus de la Région Hauts-de-France et des Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme ont pour ambition de tracer leur nouvelle ligne de vie ;

- **L'engagement constant de l'Europe :**

Depuis octobre 2013 et la déclaration de Tallinn, l'Europe a placé la liaison Seine-Escaut – dont le Canal Seine-Nord Europe est le maillon central – au cœur des priorités de sa politique de développement du réseau de transport multimodal européen. Elle a confirmé cet engagement le 27 juin 2019 en prenant une « décision d'exécution » qui fixe le cadre et les objectifs de mise en œuvre des aménagements des sections de Seine-Escaut, dont le Canal Seine-Nord Europe, pour une mise en service en 2030. Pour atteindre cet objectif, les maîtres d'ouvrages des différentes sections du réseau - la SCSNE et Voies navigables de France (VNF), le Service public de Wallonie et De Vlaasme Waterweg en Flandres – sont rassemblés au sein d'un groupement européen et coopèrent efficacement ;

- **Le partenariat entre les Collectivités territoriales et l'Etat :**

Membre du conseil de surveillance de la SCSNE, l'Etat est aux côtés des Collectivités territoriales qui pilotent le projet. Tout en assurant son rôle régalien, vigilant à ce que la conception et la construction du Canal apportent toutes les garanties de sécurité et de respect de la législation et la réglementation, l'Etat agit sur les territoires en facilitateur pour accompagner la réussite du Canal. En outre, initiateur de la démarche Grand Chantier dès 2015, l'Etat (préfet de la région Hauts-de-France) assure aujourd'hui, dans cette phase opérationnelle, le co-pilotage avec la Région Hauts-de-France.

En cette rentrée 2022, les grands travaux débutent et vont monter progressivement en puissance jusqu'en 2025, date à laquelle le chantier battra son plein sur l'ensemble du linéaire du Canal jusqu'en 2030, année de mise en service de l'ensemble du réseau Seine-Escaut.

Sur le Secteur 1 long de 18 kilomètres entre Compiègne et Passel (Oise) :

- 2022 :
  - Finalisation des travaux des deux quais de Ribécourt et de Pimprez
  - Les premiers grands travaux commencent le mois de septembre 2022. Quatre types de travaux vont ainsi se lancer :
    - Une nouvelle route à Pimprez avec un franchissement du Canal créant une liaison entre la RD 40 et la RD 932, bouclant ainsi le contournement de Ribécourt
    - Trois nouveaux ponts sur la RD 66 entre Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt enjambant successivement l'Oise rescindée, le Canal Seine-Nord Europe et le canal latéral à l'Oise. Les deux ponts existants sur le canal latéral à l'Oise et l'Oise naturelle seront déconstruits.
    - Le déplacement de la rivière Oise : pour libérer la place nécessaire au Canal Seine-Nord Europe entre Thourotte et Montmacq, le cours de l'Oise doit être déplacé vers l'est. Les travaux de création du nouveau lit de la rivière dureront 24 mois.
      - un tronçon de 650 m en aval, au sud-ouest de Montmacq
      - un tronçon de 2,9 km entre le pont de la voie communale Thourotte – Montmacq et celui de la RD 66 au nord de Montmacq
    - Deux ouvrages hydrauliques :
      - un déversoir entre le nouveau lit de l'Oise et le futur Canal pour contribuer à la lutte contre les inondations
      - un siphon enterré pour faire passer le ru du Moulinet
- 2023 : début de la construction de l'écluse de Montmacq
- 2024 : début des travaux de terrassement du Canal et des autres rétablissements routiers.

Sur les 89 kilomètres des secteurs 2, 3, 4 entre Passel (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord)

- 2022-2023 : accélération des aménagements environnementaux
- 2022-2024 : archéologie préventives
- 2022-2024 : procédure d'autorisation environnementale avec une enquête publique prévue au 2ème semestre 2023 et poursuite des acquisitions foncières
- 2023 : finalisation des études de Projet et lancement des principaux marchés de travaux (écluses, TOARC)
- 2024-2025 : engagement des travaux principaux après l'obtention de l'autorisation environnementale prévue au mois de mars 2024.

LES DEFIS A RELEVER

L'enjeu de ce rassemblement du 15 septembre, et des événements organisés dans chaque département de la Région, est à la fois de partager et faire prendre conscience de la réalité et des enjeux du Canal Seine-Nord Europe et de mobiliser de façon plus large les habitants du territoire et les entreprises pour que la réalisation du Canal soit une belle réussite collective.

Les défis à relever sont nombreux ; défis technique et environnemental mais aussi défi humain autour de l'emploi, la formation, l'insertion par l'activité économique, le développement économique sur le territoire et l'accueil du chantier en harmonie avec la vie des territoires.

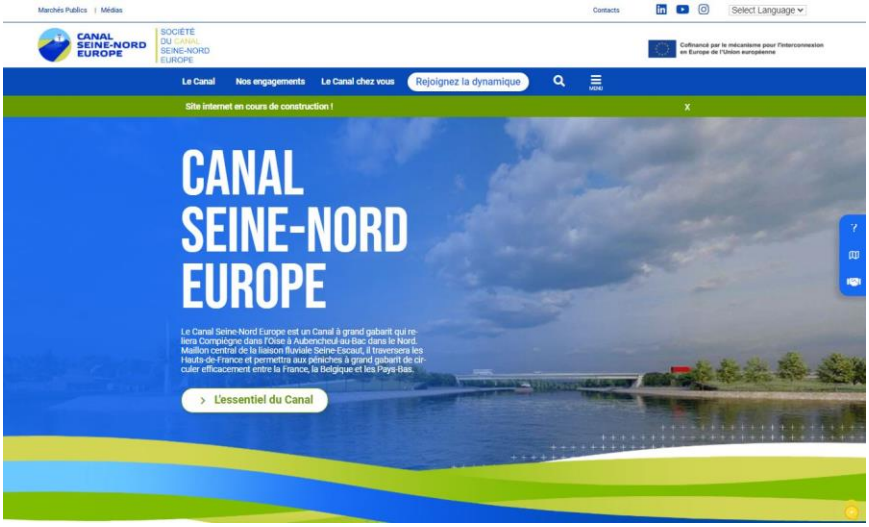
A cette occasion, plusieurs outils de sensibilisation, d'information, de communication auprès des différents publics sont lancés et mis à disposition des partenaires pour qu'ils soient acteurs de cette réussite collective :

- Un clip vidéo pour attirer l'attention et rappeler que le Canal Seine-Nord Europe, c'est parti !
- Un film pour faire la pédagogie du Canal, présenter ses enjeux et ses objectifs et donner envie à chacun de prendre part à cette réalisation exceptionnelle,
- Pour aller plus loin, une vidéo expliquant les différentes étapes du projet,
- Des vidéos illustrant les opportunités de formation mises à disposition de tous ceux qui souhaitent se préparer à participer au chantier,
- Des vidéos témoignages des personnes qui ont d'ores et déjà bénéficié des clauses d'insertion par l'activité économique (CIAE) des marchés de la SCSNE,
- Des dépliants à destination des personnes en activité ou en recherche d'emploi désireuses d'en savoir plus sur les possibilités qui seront offertes par le Canal,
- Des dépliants à destination des entreprises pour les aider à saisir les opportunités liées au Canal,
- La mise à la une - sur le site du C2RP Carif-Oref des Hauts-de-France - des formations (initiales, continues, par alternance) en lien avec le Canal.

www.canal-seine-nord-europe.fr : un site internet dédié au grand public

Le site internet du Canal Seine-Nord Europe fait peau neuve. La SCSNE et les partenaires du projet ont imaginé une plateforme moderne, enrichie dans ses contenus et adaptée aux usages du web.

C'est en mobilisant tout le monde dès aujourd'hui que le projet répondra aux enjeux qui l'attend. L'internaute est donc invité à « Rejoindre la dynamique » pour découvrir les opportunités qui s'offrent à lui, qu'il soit chef d'entreprise, demandeur d'emploi, lycéen, étudiant ou en reconversion professionnelle, en parcours d'insertion ou professionnel de l'accueil. Tous les outils sont ainsi mis à sa disposition.



1. LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, NOUVELLE LIGNE DE VIE

Long de 107 kilomètres, le Canal Seine-Nord Europe reliera Compiègne dans l'Oise à Aubencheul-au-Bac dans le Nord. Ce projet de Canal à grand gabarit connectera les bassins fluviaux de l'Europe du Nord au bassin de la Seine en créant le trait d'union manquant entre les deux.
Il concrétisera le réseau Seine-Escaut et permettra aux marchandises de circuler sur un vaste réseau long de 1 100 kilomètres et desservant les territoires grâce aux ports intérieurs reliés aux ports maritimes français et belges, créant ainsi un grand corridor économique et écologique.

1.1. L'ESSENTIEL DU CANAL

1.1.1. Les chiffres clés

107 km entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac

54 mètres de large et **4,5 mètres** de profondeur

3 ponts-canaux dont un ouvrage de 1 330 mètres franchissant la Somme

7 écluses dont une écluse de jonction avec le Canal du Nord

64 communes des Hauts-de-France traversées

62 franchissements routiers et ferroviaires

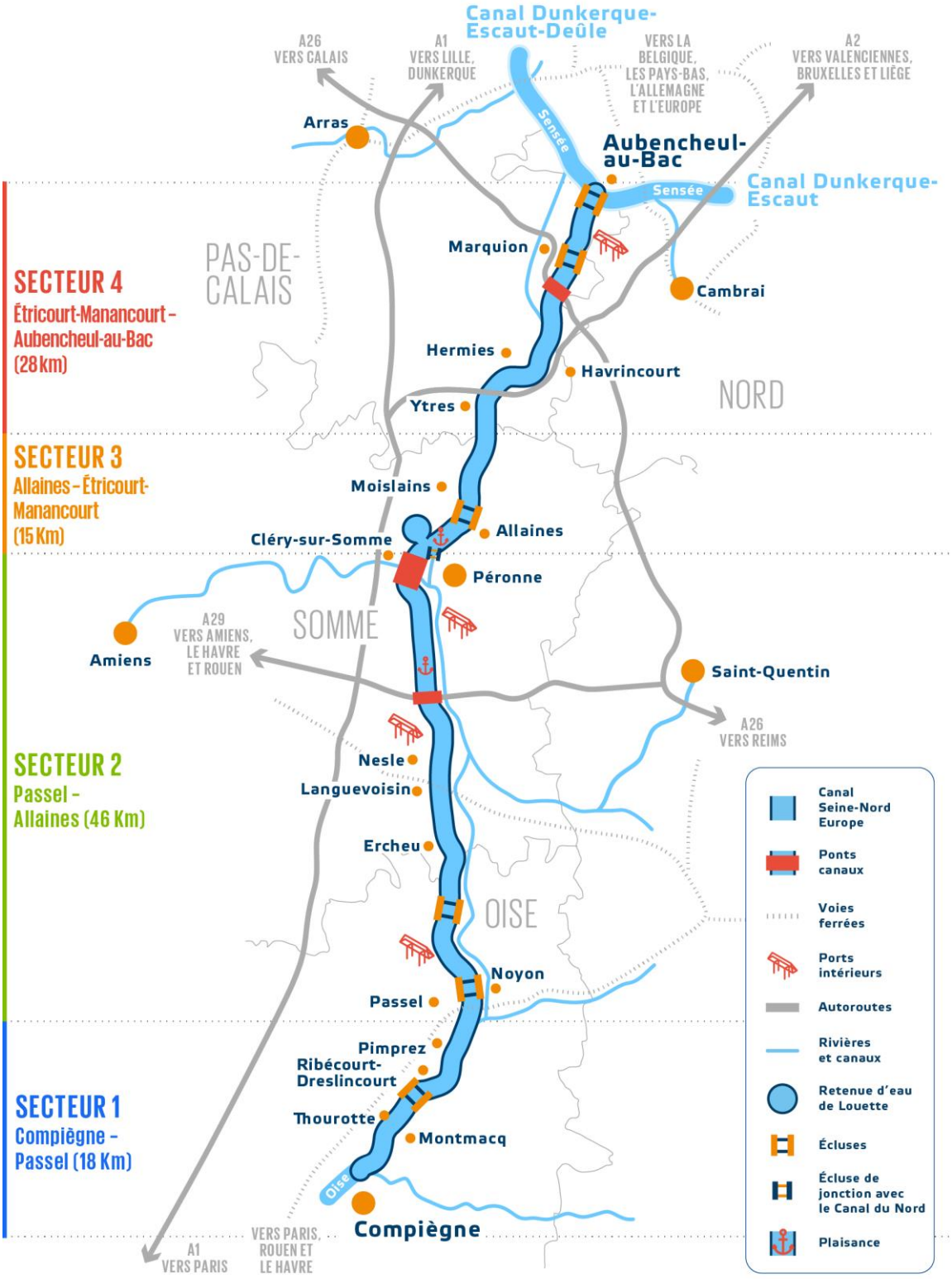
1 retenue d'eau de 14 millions de m^3 au nord de Péronne

10 quais à vocation économique, dont 4 ports intérieurs

Plus de 1 100 hectares de plantations et d'aménagements environnementaux

Jusqu'à 6 000 personnes mobilisées sur le chantier

1.1.2. La carte

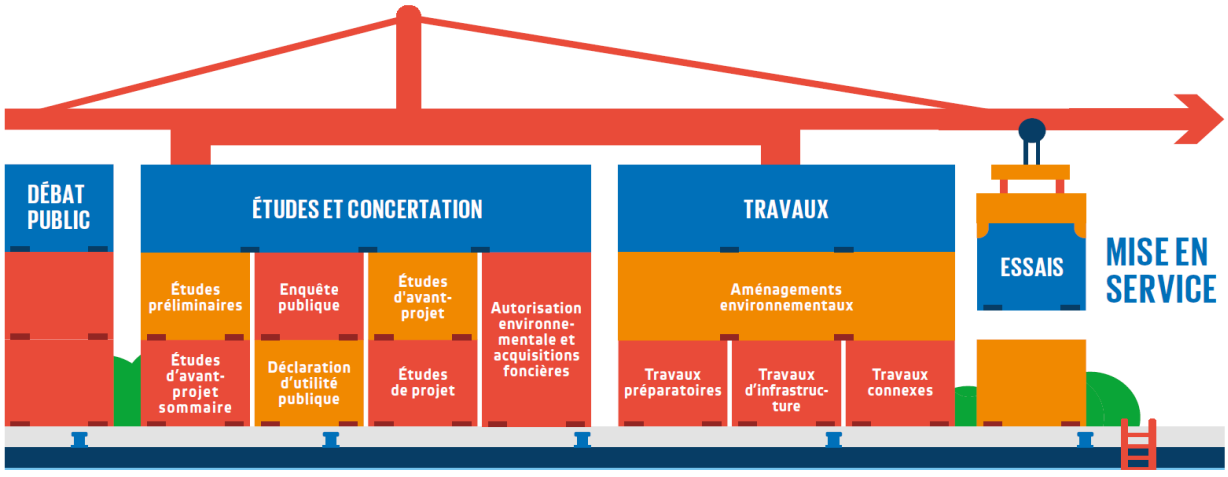

Canal Dunkerque-Escaut-Deûle
A26 VERS CALAIS
A1 VERS LILLE, DUNKERQUE
VERS LA BELGIQUE, LES PAYS-BAS, L'ALLEMAGNE ET L'EUROPE
A2 VERS VALENCIENNES, BRUXELLES ET LIÈGE
Arras
Sensée
Aubencheul-au-Bac
Sensée
Canal Dunkerque-Escaut
PAS-DE-CALAIS
SECTEUR 4
Étricourt-Manancourt - Aubencheul-au-Bac (28 km)
Marquion
Cambrai
Hermies
Havrincourt
NORD
Ytres
SECTEUR 3
Allaines - Étricourt-Manancourt (15 Km)
Moislains
Allaines
Cléry-sur-Somme
Péronne
SOMME
A29 VERS AMIENS, LE HAVRE ET ROUEN
Amiens
Saint-Quentin
A26 VERS REIMS
SECTEUR 2
Passel - Allaines (46 Km)
Nesle
Languevoisin
Ercheu
OISE
Noyon
Passel
Pimprez
Ribécourt-Dreslincourt
Thourotte
Montmacq
Oise
Compiègne
SECTEUR 1
Compiègne - Passel (18 Km)
A1 VERS PARIS
VERS PARIS, ROUEN ET LE HAVRE
Canal Seine-Nord Europe
Ponts canaux
Voies ferrées
Ports intérieurs
Autoroutes
Rivières et canaux
Retenue d'eau de Louette
Écluses
Écluse de jonction avec le Canal du Nord
Plaisance

1.1.3. Le calendrier

Études de conception technique, hydraulique et environnementale, études des sols (géotechniques, pollutions), archéologie préventive, acquisitions foncières, autorisations réglementaires, aménagements environnementaux, construction du Canal, de ses ouvrages et de ses équipements, … la réalisation du Canal Seine-Nord Europe comprend de nombreuses étapes.

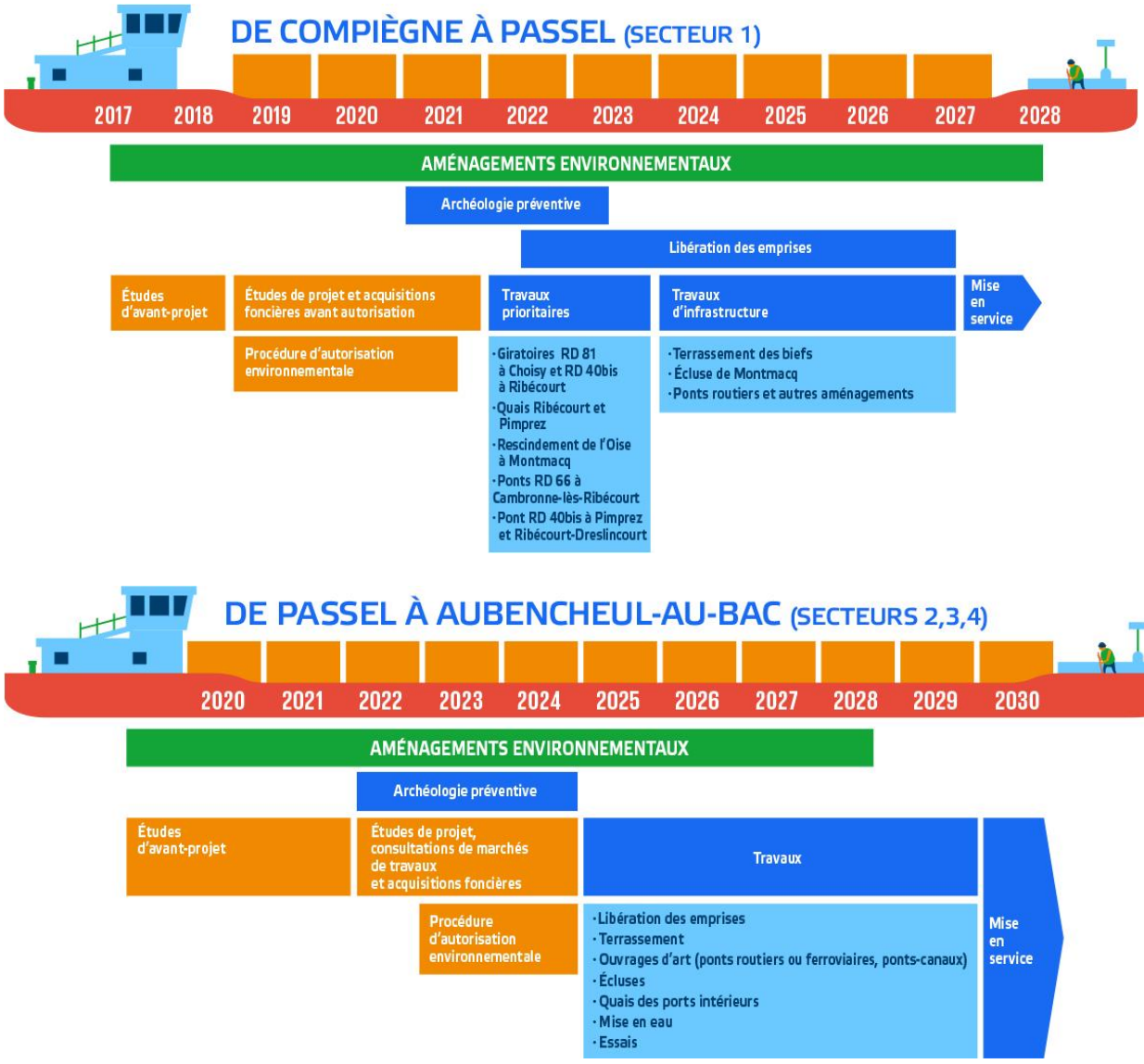
Des études de faisabilité à la mise en service, un grand projet comprend 5 phases principales :

- **Les études préliminaires (EP) puis d'Avant-Projet Sommaire (APS)** confrontent les enjeux environnementaux et techniques afin de définir progressivement (selon la logique « éviter-réduire-compenser ») d'abord un fuseau de passage (1 à 3 km de large au niveau EP) puis un tracé de référence au sein d'une bande d'environ 500 mètres de large (au niveau APS) qui répondent aux objectifs de performance du programme de l'infrastructure. Les études définissent aussi une enveloppe financière prévisionnelle. Elles sont la base de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique obtenue en 2008 pour le Canal Seine-Nord Europe.
- **Les études d'Avant-Projet (AVP)** arrêtent le programme de l'infrastructure et détaillent les grandes composantes du projet (ouvrages et équipements). Elles alimentent la procédure d'Autorisation Environnementale.
- **Les études de Projet (PRO)** décrivent les ouvrages et les travaux à réaliser de manière très détaillée. Elles débouchent sur la rédaction des dossiers de consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.
- **Les travaux préparatoires** visent à libérer les emprises (déboisements ponctuels, dévoiements réseaux…)
- **Les travaux d'infrastructure** correspondent à la réalisation concrète du projet.



Le tracé du Canal Seine-Nord Europe a été divisé en 4 secteurs géographiques et deux secteurs spécifiques (les écluses de Noyon à Oisy-le-Verger et le Pont-Canal de la Somme, chacun répondant à un calendrier précis. Les travaux d'infrastructure démarrent en 2022 dans le secteur 1 (Compiègne-Passel) et en 2024 et 2025 dans les secteurs 2,3 et 4, écluses et Pont-Canal de la Somme. Cette phase de chantier concerne :

- Les opérations de terrassement et le creusement du canal,
- La construction des ouvrages,
- Le rétablissement des voies de circulation,
- La phase de remplissage.



La mise en service du Canal Seine-Nord Europe est prévue en 2030, date qui correspond à l'horizon de l'aménagement de l'ensemble du réseau Seine-Escaut, en France et en Belgique. Cette mise en service se fera après une campagne de contrôles et d'essais de 6 mois environ.

1.2. LA GOUVERNANCE

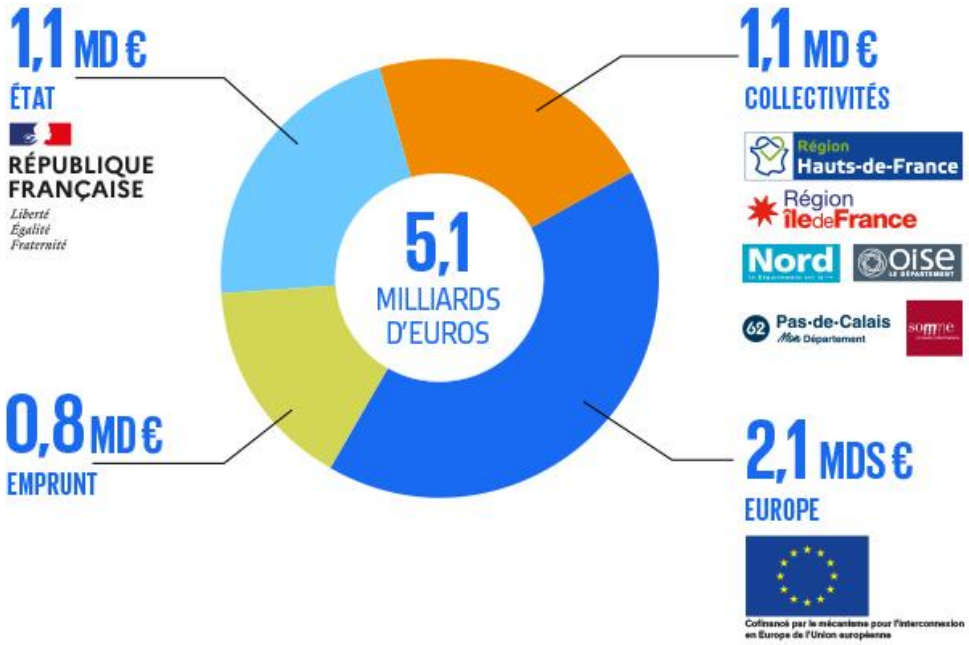
Le Canal Seine-Nord Europe est porté par les grandes collectivités territoriales des Hauts-de-France, en partenariat avec l'Etat et avec le soutien de l'Europe. L'Union européenne a fait de ce grand projet un maillon essentiel du corridor fluvial Mer du Nord – Méditerranée de son réseau de transport multimodal. Son engagement a pris forme dès le 17 octobre 2013 à travers une déclaration commune à Tallinn

(Estonie) du Commissaire européen aux Transports et des ministres français, flamand, wallon et néerlandais. Il a été renforcé par l'adoption, le 27 juin 2019, d'une décision d'exécution en 2019 qui fixe les étapes opérationnelles de la réalisation de la liaison d'ici 2030.

Maître d'ouvrage du projet, la **Société du Canal Seine-Nord Europe** est un établissement public local 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'Etat** et avec le soutien de **l'Europe**. Véritable « chef d'orchestre », il représente un cas unique de décentralisation d'un grand projet européen à l'échelle des territoires.

1.2.1. Les financeurs

L'investissement nécessaire à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe s'élève à 5,1 milliards d'euros. Inscrit dans une convention de financement en 2019, ce budget est réparti entre l'Europe, les collectivités territoriales[1] et l'État français. Il sera bouclé via par un emprunt à hauteur de 800 millions d'euros, remboursé par les recettes d'une taxe nationale à assiette locale incitant au report modal mise en place à partir des dernières de la construction du Canal.



1.2.2. La SCSNE, maître d'ouvrage

Créée juridiquement au mois d'avril 2016 et opérationnelle au mois de mai 2017, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est le maître d'ouvrage du Canal Seine-Nord Europe, elle a pour mission de conduire les études de conception détaillées, les procédures d'autorisation et les travaux de construction

[1] *L'investissement des collectivités est réparti comme suit : Région Hauts-de-France : 382 M€, Région Ile-de-France : 110 M€, Département du Nord : 217 M€, Département du Pas-de-Calais : 141 M€, Département de l'Oise : 108 M€, Département de la Somme : 76 M€, autres acteurs : 63 M€.*

de ce grand projet européen. L'équipe de la SCSNE est composée en septembre 2022 de plus de 70 personnes, basées au siège de la SCSNE à Compiègne dans l'Oise et à Lille dans le Nord.

La particularité de la SCSNE est d'être un établissement public local. Sa gouvernance est constituée par un **Conseil de surveillance**, dont le Président est Xavier Bertrand, Président de la Région Hauts-de-France et la vice-Présidente Nadège Lefebvre, présidente du Conseil départemental de l'Oise. Ce Conseil de surveillance est composé de 30 membres représentant les collectivités, qui disposent de la majorité des sièges, l'État et l'Union européenne qui a voix consultative. Il compte également un député, un sénateur, une personnalité qualifiée et le Directeur général de Voies Navigables de France (VNF), futur exploitant et mainteneur du Canal. Le Conseil de surveillance fixe les grandes orientations pour la conduite du projet et délibère sur les décisions structurantes.

Le **Directoire** de la SCSNE est composé de 3 membres : Jérôme Dezobry, Président du Directoire, Séverine Riche et Vincent Hulot. Ils 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.

1.3. LE CANAL SUR LE TERRITOIRE

1.3.1. Trois territoires qui accueillent le Canal

Le Canal Seine-Nord Europe traverse 64 communes, et **3 territoires géographiques** : le **Compiégnois Noyonnais**, le **Santerre Haute-Somme** et l'**Artois Cambrésis**. Chacun de ces territoires a des caractéristiques propres avec toutefois un point commun, une forte identité agricole qui implique un dialogue permanent avec la Profession.

Ainsi, du sud vers le nord, le Canal s'inscrit d'abord sur 33 kilomètres **dans le département de l'Oise** où il s'insère dans la vallée de l'Oise, avec la réalisation d'une première écluse à Montmacq. Il aborde ensuite la plaine de Noyonnais jusqu'au nord du territoire au moyen de deux grandes marches, les écluses de Noyon et Catigny.

Dans la Somme, le relief peu accidenté du Santerre permet au Canal de constituer un seul et même long bief – portion du Canal entre deux écluses – d'environ 40 kilomètres qui franchit la vallée de la Somme au moyen d'un grand pont-canal. Une nouvelle écluse, à Allaines, donne accès au bief de partage, le plus haut du Canal. Entre le nord de la Somme et le sud du Pas-de-Calais, le relief est plus chahuté et le Canal s'inscrit en fort déblais. Sur cette section, pour partie, il prend la place de l'actuel canal du Nord.

Dans le Pas-de-Calais et le Nord, se tenant à distance des villages, le Canal Seine-Nord Europe amorce sa descente vers la vallée de la Sensée avec les deux plus grandes marches que sont les écluses de Marquion-Bourlon et de Oisy-le-Verger, hautes respectivement de 25,71 mètres et 25 mètres. A l'aval de l'écluse de Oisy-le-Verger, le Canal rejoint le canal de la Sensée qui ouvre vers Dunkerque, Valenciennes, Lille et la Belgique.

1.3.2. Dialogue, concertation, proximité

Engagé dès les premières phases d'études du Canal dans les années 2000, le dialogue territorial, appelé concertation, avec les élus, les acteurs économiques (en particulier la profession agricole), les associations et les habitants des communes traversées par le Canal, s'est poursuivi dès 2017 sur le secteur 1 et dès 2019 sur les autres secteurs, dans le même temps que le démarrage des études d'avant-projet.

Tous les sujets sont abordés, comme la localisation des franchissements (ponts et passages inférieurs sous le Canal), la gestion des matériaux excédentaires avec la localisation des terrains de dépôts, les aménagements écologiques, le paysage, la construction des quais des ports intérieurs ou les usages récréatifs avec l'aménagement de pontons de pêche ou de chemins piétons et de pistes cyclables le long de la voie d'eau.

De très nombreuses réunions et ateliers rassemblent régulièrement les maires, les chefs d'entreprise, les chambres de commerce et d'industrie (CCI), les représentants des agriculteurs, les associations de protection de la nature, les chasseurs, les pêcheurs, les habitants des villes et villages concernés et les riverains du tracé. Ce dialogue est essentiel pour faire connaître, faire comprendre, rendre possible l'acceptation des transformations que le Canal va engendrer et favoriser l'appropriation en nouant des partenariats.

Dans chaque secteur traversé par le canal, un Directeur de territoire est à l'écoute :

- Compiégnois Noyonnais : Lyna Pobeda – compiegnois.noyonnais@scsne.fr
- Santerre Haute-Somme : Ellody Coffin – santerre.hautesomme@scsne.fr
- Artois Cambrésis : Jean-Yves Dareaud – artois.cambresis@scsne.fr

En parallèle s'est engagée une concertation spécifique aux projets de ports intérieurs, pilotés par la Région Hauts-de-France et les intercommunalités.

1.4. LE RESEAU SEINE-ESCAUT

Seine-Escaut est une réalisation emblématique, la plus importante pour le développement du transport fluvial et la navigation intérieure en Europe du début du XXIe siècle.

seine escaut
1ER RÉSEAU EUROPÉEN DE TRANSPORT FLUVIAL

Il s'agit de mettre en réseau au cœur de l'Europe :

- **1 100 kilomètres de voies fluviales à grand gabarit**
- Traversant **2 pays**, la France et la Belgique, et **6 régions** : quatre régions françaises (le Grand Est, les Hauts-de-France, l'Île-de-France et la Normandie) et deux régions belges (la Flandre et la Wallonie)
- Reliant entre eux **3 grands ports maritimes** (Le Havre-Rouen, Dunkerque, Anvers-Zeebrugge), **60 ports intérieurs, 90 ports de plaisance** et **360 communes** installées à proximité de la voie d'eau.

Mis en service en 2030, Seine-Escaut ouvrira une nouvelle porte d'entrée en Europe et irriguera un territoire qui compte plusieurs métropoles, où vivent et travaillent 40 millions de personnes.

Seine-Escaut va voir le jour grâce à :

- **La construction du Canal Seine-Nord Europe, « maillon fluvial manquant » de 107 kilomètres** entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut, et, au-delà, d'autres grands bassins fluviaux européens comme ceux de la Meuse, du Rhin ou du Danube. Dès 2030, cette nouvelle infrastructure fluviale reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escaut en allant de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Sa construction sera complétée par l'aménagement, sous le pilotage de la Région Hauts-de-France, et des intercommunalités[2], de **quatre ports intérieurs** sur les secteurs de Noyon, Nesle, Péronne et Marquion-Cambrai.
- **D'importants programmes de travaux** lancés en France et en Belgique **pour régénérer, agrandir et moderniser des voies navigables existantes** qui seront reliées au Canal Seine-Nord-Europe. Ces programmes visent notamment à adapter les voies à l'augmentation des trafics et à l'évolution des flottes, sécuriser et accélérer l'acheminement des marchandises, optimiser et accroître l'offre de services, renforcer la complémentarité du fluvial avec les autres modes de transport et la multimodalité.

D'après le nouveau bilan socioéconomique du réseau réalisé en 2021, la mise en service de Seine-Escaut aura comme bénéfice une hausse de trafic fluvial de marchandises de **9,8 milliards de tonnes-km**, ce qui représente une augmentation de 25 % quelques années après la mise en service. Ce gain de trafic fluvial permet une réduction du trafic routier de 2,3 millions de poids-lourds en 2035, dont 1 million pour la partie française. A l'horizon **2070**, cette hausse du trafic atteindrait, suivant les prévisions, **17,5 milliards de tonnes-km**.

1.5. DES BENEFICES PROMETTEURS

La réalisation du Canal Seine-Nord Europe représente un très fort potentiel d'emplois directs et indirects : de l'ordre de 6 000 lors de sa construction, plusieurs milliers d'emplois indirects dans les services au chantier.
En 2030, une fois mis en service, le Canal Seine-Nord Europe - et globalement la liaison Seine-Escaut - va irriguer, grâce au maillage des ports intérieurs, l'ensemble des territoires sur un vaste corridor

[2] *Communauté d'Agglomération de Cambrai, Communauté de Communes de l'Est de la Somme, Communauté de Communes de la Haute-Somme, Communauté de Communes Osartis-Marquion, Communauté de Communes du Pays Noyonnais.*

économique et écologique de Dunkerque à l'Ile-de-France et des portes du Grand Est jusqu'au Havre. Une chose est sûre, les bénéfices induits par le canal se chiffrent sur le long cours, dès maintenant avec le démarrage du chantier et jusqu'à son achèvement, puis lors de la phase d'exploitation du canal et de ses ports intérieurs conçus pour garantir de nouveaux débouchés aux entreprises présentes sur les territoires désireuses de profiter de solutions de report modal, ainsi que pour accueillir de nouvelles activités en lien avec les filières utilisatrices du transport fluvial et ferroviaire.

La priorité est de faire profiter les territoires et les entreprises régionales de cette opportunité unique.
La Démarche Grand Chantier est conduite dans cet objectif : tout mettre en œuvre pour saisir chaque opportunité au fil des différentes étapes de son édification, en préparant le territoire en termes d'équipements et de services pour accueillir les personnes qui y travailleront, en soutenant les entreprises locales qui veulent prendre part aux marchés, en maximisant l'emploi pendant et après le canal. Pour y parvenir, les partenaires du projet mettent leurs actions en synergie et s'appuient sur leurs compétences en matière de formation (*Canal Formation, avec la Région Hauts-de-France comme cheffe de fil*), d'insertion (*Canal Solidaire, avec les Départements comme chefs de fil, sous la coordination du Département du Pas-de-Calais*), d'emploi (*Canal Emploi, avec Pôle emploi comme chef de fil*) et de dialogue avec le monde de l'entreprise (*Canal Entreprises, avec la CCI Hauts-de-France et Région Hauts-de-France comme chefs de fil*). Le cinquième dispositif, Canal Accueil (*l'Etat est chef de fil*), a vocation à accompagner les entreprises attributaires pour l'accueil de leurs salariés et de leurs familles au plus près de leur lieu de travail. Cette approche partenariale garantit à l'ensemble des entreprises locales un accompagnement adapté à leurs problématiques spécifiques pour répondre à leurs besoins en recrutement et en formation, mais aussi inclure tous les publics.

Concrétisation de la liaison de l'axe Seine au 20 000 kilomètres de réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe, l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut, sera créateur d'activités en intégrant sur son linéaire le développement de plusieurs interfaces entre le Canal et les territoires desservis au service de la compétitivité des filières économiques présentes. Il sera un moteur d'innovation, autant qu'une source de liens nouveaux entre les territoires, entre les entreprises, mais aussi entre les personnes qui y habitent et y travaillent. Un véritable socle pour la cohésion des territoires et l'unité de toute une région.

Le Canal Seine-Nord Europe favorisera la massification des flux de marchandises et le report modal vers le fluvial, mode de transport vert, associée à une compétitivité accrue entre entreprises et donc à une réduction des coûts de transport.
La création des quatre ports intérieurs, qui sont également des plateformes multimodales d'activité, alimentera le développement économique local avec l'installation de nouvelles activités complémentaires à la voie d'eau et un accès facilité pour de nouvelles filières. Ils offriront aussi des solutions innovantes et durables aux distributeurs comme aux filières industrielles et agricoles dans les espaces situés de part et d'autre du canal. En outre, des connexions aux lignes ferroviaires sont prévues pour assigner aux ports de Nesle et de Cambrai-Marquion une dimension multimodale la plus large possible.
En ce sens, le canal constituera un vecteur de développement économique pour les Hauts-de-France qui a vocation à en faire un hub logistique de premier plan au cœur de l'Europe. Levier d'innovation, il constitue un catalyseur de la modernisation de la flotte en offrant une forte visibilité pour les acteurs économiques en termes de croissance de la demande.

Dans un contexte d'accélération du réchauffement climatique et à l'aune des engagements français et européens en faveur de la neutralité carbone, le transport fluvial se révèle comme une des voies à

privilégier pour développer la mobilité durable des marchandises et agir pour le climat. Le Canal Seine-Nord Europe a été conçu au plus près des objectifs de développement durable fixés par l'Europe :

- Un tracé et une insertion locale définis précisément au fur et à mesure des études et concertations menées pour limiter au maximum les impacts dans le cadre de la démarche « Eviter-Réduire-Compenser »,
- Un impact des travaux intégralement compensé et même un objectif de gain de biodiversité à terme grâce à plus de 1 100 hectares des mesures compensatoires,
- Des aménagements environnementaux prévus non seulement pour préserver les corridors (passages pour la faune) écologiques mais aussi pour favoriser le développement d'espèces variées (végétales et animales) grâce à la création de berges lagunées (25 km) et d'annexes hydrauliques (17 hectares),
- Des milieux humides restaurés (prairies humides, roselières, mares...), des boisements créés ou reconvertis,
- Un canal économe en eau qui préserve les nappes phréatiques et assure le maintien des débits et de la qualité de l'Oise.

2. UN CANAL ENGAGÉ

Tout au long du chantier, la **sécurité** des ouvrages et des personnes est inscrite comme la première priorité de la Société du Canal Seine-Nord Europe. Cette exigence est un engagement partagé par l'ensemble des maîtres d'œuvre, des entreprises et sous-traitants impliqués dans la construction.
Projet résolument ancré dans son époque, il a été conçu sous le signe de l'**innovation,** de **l'éco-performance et du partenariat**, et ce, dans toutes les dimensions et à toutes les étapes de sa conception.
En outre, avec l'objectif d'insuffler une forte dynamique régionale autour du Canal, la démarche Grand Chantier permet de **mobiliser de nombreux acteurs** du territoire autour des questions d'emploi, de formation et d'insertion, et globalement d'opportunités pour les habitants et les entreprises.

Ce cercle vertueux a vocation à se poursuivre avec la mise en service de la voie d'eau.

2.1. SÉCURITE

La sécurité des infrastructures et des personnes demeure la priorité absolue de la Société du Canal Seine-Nord Europe. A ce titre, la sécurité sur et autour du chantier du Canal Seine-Nord Europe est l'affaire de tous et de tous les instants.

La politique prévention, adoptée par le Conseil de Surveillance le 24 juin 2022, encadre le déploiement d'une démarche de prévention organisée, suivie et planifiée avant, pendant et après la réalisation des marchés de travaux autour de 10 objectifs opérationnels.

Au sens de la Société du Canal Seine-Nord Europe, la notion de prévention décrit l'ensemble des actions, des attitudes et comportements qui tendent à éviter la survenue de maladies ou de traumatismes ou à maintenir et à améliorer la santé et la sécurité du personnel. Elle a l'objectif impératif de prévenir tous les risques sécurité que la construction du Canal Seine-Nord Europe engendre.

2.1.1. Sécurité des infrastructures

Cet engagement transparaît dans l'attention particulière portée à la conception des ouvrages qui rythmeront le Canal : écluses, ponts, retenue d'eau, etc. Les critères techniques de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) respectent strictement la réglementation applicable à ce type d'ouvrages. Le projet bénéficie en outre de l'expertise de spécialistes rassemblés au sein du Comité scientifique et technique. L'instruction en cours du dossier d'autorisation sur les secteurs entre le Noyonnais et le Cambrésis intègre les aspects liés à la sécurité des digues et ouvrages hydrauliques que comprend le Canal. Dans ce cadre, les conditions de réalisation de ces ouvrages et la définition des mesures de surveillance et d'intervention seront préalablement soumises au Comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques (CTPBOH). Créé en 1966 et placé auprès du Ministre chargé de l'environnement, le CTPBOH est constitué d'experts choisis en fonction de leurs compétences techniques particulières dans le domaine des ouvrages hydrauliques (hydrologie, hydraulique, géologie, géotechnique, exploitation des ouvrages, risques naturels…).

Au-delà de la conception, lors de l'exploitation, la SCSNE s'engage aussi pour la fiabilité des infrastructures, l'ergonomie et la simplicité de la maintenance des ouvrages et l'intégration notamment de dispositifs de surveillance en temps réel.

2.1.2. Sécurité des personnes

Le chantier de construction fait l'objet d'une attention conséquente, avec une politique de prévention des risques, adoptée par le conseil de surveillance au mois de juin 2022, exigeante à tous les niveaux. La SCSNE, ses maîtres d'œuvre, les entreprises et préfectures travaillent main dans la main sur ces questions quotidiennes.

Cette vigilance intégrée dès la conception permettra, après la construction, d'assurer la sécurité des personnes lors de la navigation ou le long du Canal. Aux abords des écluses et sur les ports intérieurs, par exemple, les mariniers et les équipes chargées de l'exploitation du Canal Seine-Nord Europe disposeront de nombreux équipements pour garantir la sécurité de chacun. Et en de nombreux points du tracé, des voies d'accès seront aménagées pour permettre l'intervention des services de secours.

2.2. ÉCO-PERFORMANCE

L'un des objectifs du maître d'ouvrage vise à allier performance économique et écologique : il s'agit de trouver le meilleur équilibre entre la performance technique, la performance environnementale et le coût (objectif fort de maîtrise des coûts et de respect du budget alloué dans la convention de financement).

2.3. INNOVATION

D'un point de vue technique, les équipes de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) ont conçu des ouvrages à la fois performants et économes en matériaux, en eau et en énergie.

Ainsi, à Marquion, dans le Pas-de-Calais, un prototype de mur d'écluse permet de tester une solution de parois minces (bajoyers) renforcées par des talus de terre, afin de limiter le recours à des matériaux neufs ou provenant d'ailleurs. À Cizancourt, dans la Somme, la SCSNE expérimente un procédé d'étanchéité naturelle à base de terres fines (des limons, présents sur le territoire) et de craies prélevés lors du creusement du tracé. Le mélange sera appliqué sur le fond et les talus du canal pour assurer une étanchéité équivalente à 40 centimètres d'argile.

La SCSNE souhaite aussi mettre en œuvre un « chantier connecté » permettant de suivre efficacement son déroulé notamment en termes de respect des prescriptions (par exemple sur la traçabilité des matériaux).
En entraînant les Hauts-de-France dans une démarche profondément durable en cohérence avec les objectifs du programme rev3 de la Région, le Canal Seine-Nord Europe anticipe un modèle de développement adapté aux enjeux climatiques et énergétiques du 21e siècle.

A propos de la Région Hauts-de-France et rev3
Face aux transitions économiques, sociales et environnementales, la Région Hauts-de-France s'est engagée depuis 2013 dans une démarche ambitieuse : devenir une région pionnière en matière d'économie décarbonée, durable et connectée, en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France et l'ADEME. Cette dynamique, appelée rev3 constitue l'un des fils rouges de la politique régionale et vise à créer de la richesse et des emplois durables sur les territoires des Hauts-de-France. Pour réussir, la Région s'est dotée d'une mission appelée Mission rev3, présidée par Frédéric Motte. Les équipes de la Mission rev3 mettent tout en œuvre pour développer les filières dites stratégiques telles que l'électromobilité, les énergies renouvelables et l'économie circulaire... et accompagner les porteurs de projets. La Région souhaite accompagner les acteurs dans le développement de leur projet et encourager l'implication de chaque habitant dans la démarche.

2.4. PARTENARIAT ET PARTICIPATION

La Société du Canal Seine-Nord Europe fait du partenariat un principe directeur de la mise en œuvre du projet et développe un dialogue permanent avec les acteurs territoriaux et les habitants. Outre la concertation menée pour aboutir à une conception des aménagements la plus partagée (cf. partie 1.3.2), le partenariat concerne des thèmes et prend des formes diversifiées.

Il convient de citer en premier lieu le dialogue avec la profession agricole. L'enjeu est d'abord de limiter l'emprise finale et les perturbations en phase travaux. La SCSNE a repris l'ensemble des engagements pris dans les phases antérieures du projet et, avec la Profession agricole, a renforcé et adapté cette coopération en vue du chantier. Ainsi, la remise en culture d'une majorité de terrains de dépôts de matériaux excédentaires fait également partie des engagements de la SCSNE. Pour optimiser la restitution de terres de bonne qualité agronomique, la SCSNE et les agro-pédologues des Chambres d'agriculture ont établi le guide « Technosolutions ». Signé au mois de mai 2022, il établit des prescriptions techniques pour la réalisation des sites de dépôts et aussi pour les sites d'occupations temporaires (installations de chantier notamment) des terres agricoles. Les entreprises chargées des travaux seront tenues de suivre ces prescriptions.

Le partenariat se déploie également auprès des jeunes et des organismes scientifiques et techniques avec l'Education nationale, l'Université de technologie de Compiègne, UniLaSalle et le CEREMA. La SCSNE et la Fédération régionale des travaux publics mènent également des actions communes en particulier pour la promotion des métiers des travaux publics.

Le dialogue mené durant la phase de conception se poursuivra pendant tout le chantier. Proximité, information, écoute, réactivité sont les lignes directrices de l'action de la SCSNE et de ses exigences vis-à-vis de ses prestataires et partenaires. Ceci est un engagement inscrit dans les contrats territoriaux de développement élaborés avec l'Etat et les Collectivités locales dans le cadre de la démarche Grand Chantier.

Plus d'informations sur la Démarche Grand Chantier dans le chapitre 4

3. UN CHANTIER XXL

3.1. GESTION RESPONSABLE DU CHANTIER

La Société du Canal Seine-Nord-Europe (SCSNE) a l'ambition de faire un projet emblématique de la transition écologique et énergétique et à l'écoute des enjeux territoriaux. **La gestion des déblais et des flux de matériaux est un défi environnemental et sociétal majeur**, et la construction du Canal Seine-Nord Europe va générer des volumes de terrassements très importants, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions de mètres cubes, et nécessiter des approvisionnements de matériaux extérieurs (chaux, liants, granulats, aciers) et de quelques millions de tonnes.

Le Conseil de surveillance de la SCSNE a approuvé le 1er octobre 2020 un **schéma d'approvisionnement des matériaux et de gestion des déblais** qui définit la stratégie pour en maîtriser les impacts économiques, sociétaux et environnementaux **depuis la phase des études de conception jusqu'à la réalisation des travaux.**

3.1.1. Les principaux objectifs

Ses principaux objectifs s'articulent autour des principes d'éco-performance, de partenariats et d'innovation qui conduisent la réalisation du projet :

- Optimiser les mouvements des terres et organiser une gestion des déblais rationnelle, économe et respectueuse de l'environnement et des territoires en recherchant et en sécurisant toutes les voies de réemploi, d'aménagement, de dépôt et de valorisation,
- Développer et accompagner les synergies avec les territoires et les acteurs du projet afin de préparer le chantier en amont des travaux et valoriser les opportunités offertes,
- Inciter à l'usage de la voie d'eau et du rail pour massifier les flux et réduire l'impact des transports liés au chantier,
- Organiser le suivi opérationnel des travaux pour mesurer l'atteinte des objectifs, évaluer et adapter si besoin la stratégie en cours de réalisation du projet.

3.1.2. Les 5 mesures clés pour un chantier responsable

Mesure 1. Optimiser la conception du projet et favoriser le réemploi afin de réduire les volumes de déblais excédentaires et limiter l'impact sur les terres agricoles.
Le réemploi des terres naturelles extraites sur le chantier du Canal Seine-Nord Europe permet de réduire les mises en décharge, les extractions de matières premières et les transports. La SCSNE a lancé une étude afin de substituer les produits de carrière ou manufacturés utilisés pour réaliser la couche d'étanchéités et de protection du fond du canal par des limons et des craies traités avec certains additifs (bentonite, kaolinite, liants hydrauliques…).

En pratique… A Cizancourt dans la Somme, une expérimentation a permis de tester ce procédé grandeur nature dans un bassin d'essai de 400 m². Pendant 12 mois, fibres optiques, sondes et fils électriques ont mesuré la résistance, la perméabilité et le comportement des digues périphériques. Des essais mécaniques (tenue à l'érosion) ont également été réalisés. Les premiers résultats sont très positifs:

- *La couche d'étanchéité composée de limons extraits sur place répond aux objectifs de perméabilité attendus*
- *Les limons ou craies additionnés de liant offrent une résistance mécanique suffisante pour une utilisation en couche de protection.*

Mesure 2. Favoriser la valorisation des terres excédentaires

- En implantant les zones de dépôts de matériaux à l'agriculture en concertation avec la profession agricole et en privilégiant leur remise en culture selon un protocole strict défini avec les Chambres d'agriculture pour restituer des terres de bonne qualité agronomique,

- En développant des synergies avec les porteurs de projets connexes (ports intérieurs, travaux connexes à l'aménagement foncier, comblement de canal désaffecté, requalification de délaissés, de friches ou de décharges…),
- En étudiant la formulation d'éco-matériaux à destination des filières de valorisation sous forme de matière ;

En pratique… La Société du Canal Seine-Nord Europe et l'Entente Oise-Aisne ont signé une convention de mise à disposition de 400 000 m3 de matériaux excavés sur le Secteur 1 du Canal (18,6 km de Compiègne à Passel dans l'Oise) pour les besoins de l'Entente Oise-Aisne, pour son projet d'augmentation des capacités de stockage des crues à proximité de Longueil-Sainte-Marie. Les matériaux seront acheminés préférentiellement par la voie d'eau. Retrouvez l'actualité sur le site internet.

Mesure 3. Limiter les distances de transport des déblais et matériaux de construction en privilégiant la proximité des ressources et des usages

En pratique… Chacune des écluses du Canal Seine-Nord Europe a été pensée par les équipes de la Société du Canal Seine-Nord Europe pour respecter des critères environnementaux ambitieux : pour limiter l'utilisation de matériaux nouveaux, les murs des écluses, appelés bajoyers, seront composés de béton et de matériaux locaux comme les limons traités. Cette solution innovante fait l'objet d'un programme d'essais grandeur nature à proximité de Marquion : un mur d'écluse y a été construit !

Mesure 4. Favoriser la massification des transports en partenariat avec les acteurs de la logistique du ferroviaire et du fluvial, les fournisseurs et les entreprises

- En préparant les infrastructures logistiques (une dizaine de quais, plateformes de déchargement, zones de stockage),
- En aidant les entreprises de travaux à anticiper les besoins de transport et en les incitant par l'insertion de clauses contractuelles dans les marchés ;

En pratique… La SCSNE et VNF se sont associées pour permettre à tous les futurs acteurs de mieux comprendre les métiers de la voie d'eau et leur mode d'utilisation. Ils mettent ainsi à disposition une note de synthèse qui a pour objectif de permettre à tous une meilleure connaissance du transport par la voie d'eau. Vous y trouverez quelques retours d'expérience, des hypothèses de transport, les capacités d'emport et l'organisation du secteur fluvial, et la construction des chaines de construction.

Pour plus d'informations :

- Schéma d'approvisionnement des matériaux et de gestion des déblais
- Etude relative à l'utilisation du fluvial pour le chantier du Canal

3.2. UNE GESTION ECONOME DE L'EAU

La période de sécheresse sévère qui touche notre pays cet été est une illustration du réchauffement climatique à l'œuvre. Si les experts s'accordent à considérer qu'il n'y aura pas moins d'eau sur une année complète, celle-ci tombera de manière moins régulière avec des épisodes fréquents et longs sans précipitation et plus de périodes de précipitations intenses (type épisodes méditerranéens).

Depuis les premières études, il s'agit d'un sujet central de la conception du Canal Seine-Nord Europe. L'alimentation et la gestion de l'eau du Canal Seine-Nord Europe repose sur quatre grands principes :

- Concevoir et construire un canal économe en eau pour limiter au strict nécessaire les besoins d'alimentation en eau (étanchéité de la cuvette et recyclage de l'eau des éclusées),
- Ne pas prélever dans les nappes phréatiques et alimenter le canal par la rivière Oise dont le débit est suffisant à plus de 90% du temps pour remplacer les pertes définitives,
- S'affranchir des périodes d'étiage de l'Oise, en stoppant les prélèvements directs dans la rivière et assurer l'exploitation du canal grâce à une retenue d'eau construite à proximité du bief de partage (le plus haut du canal) et remplie dans les périodes où l'eau de l'Oise continuera d'être abondante,
- Ne pas modifier l'alimentation des canaux existants.

Les études se sont affinées au fil des années en prenant en compte les données officielles les plus précises relatives aux perspectives du réchauffement climatique (GIEEC, RexHySS). Les résultats des modélisations mettent en évidence la robustesse du schéma d'alimentation en eau du canal. Ainsi, grâce à la disponibilité des eaux de l'Oise et à la sécurité apportée par la retenue Louette, l'alimentation en eau du canal est garantie avec une probabilité d'interruption de la navigation inférieure à deux fois par siècle.

S'agissant du primo-remplissage du canal et de la retenue d'eau, celui-ci s'opèrera sur une période qui englobera deux hivers. Le remplissage initial du canal (21,5 millions de m3) prendra entre 3 et 4 mois et demi en fonction de l'hydrologie de l'Oise. Pour une année exceptionnelle comme 1976, le remplissage se prolongerait sur une période de 7 mois. Le remplissage de la retenue Louette (14 millions de m3) prendra environ 4 mois. Pour une année exceptionnelle comme 1976, il prendrait plutôt 5 mois et demi.

Selon les données hydrologiques disponibles à fin août, l'étiage 2022 - même s'il est sévère - ne remet pas en cause les données sur lesquelles s'appuie le schéma d'alimentation en eau. On observe par exemple que l'étiage 2022 sur l'Oise arrive un mois plus tard que celui de 1976 et que les débits mesurés sur les mois de juillet et août sont légèrement plus favorables qu'en 1976. Compte-tenu du niveau de sécurité pris en compte, l'année 2022 n'est donc pas susceptible de remettre en cause le dimensionnement du schéma d'alimentation en eau du canal.

Les critères de dimensionnement du schéma d'alimentation eau seront présentés de manière détaillée lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale des secteurs du canal entre Noyon et Aubencheul-au-Bac qui est prévue à l'automne 2023, après instruction, en cours, du dossier de demande par les services de l'Etat.

3.3. UNE DEMARCHE DE SOURCING AVEC LES ENTREPRISES

Dans le cadre du principe de dialogue avec le monde de l'entreprise validé par le Conseil de surveillance lors de l'adoption de la politique Achat, la Société du Canal Seine-Nord Europe a mis en place une démarche de sourcing (sourçage). L'objectif est, en amont des consultations, de comprendre la réalité du marché, d'anticiper les difficultés des entreprises à répondre aux besoins et d'être à l'écoute des suggestions des entreprises ou de leurs fédérations professionnelles.

Ainsi, depuis 2018, des échanges réguliers avec les professions amenées à travailler sur le Canal Seine-Nord Europe sont organisés et permettent de créer une relation de partenariat avec les entreprises.

Pour plus d'informations :

- La politique achat de la Société du Canal Seine-Nord Europe
- Les démarches de sourcing de la Société du Canal Seine-Nord Europe
- La plateforme CCI Business Hauts-de-France dédiée au Canal Seine-Nord Europe qui permet aux entreprises de se référencer et de faire connaitre leurs savoir-faire et compétences
- Le portail des entreprises de la Région Hauts-de-France qui présente les dispositifs et accompagnements répondant aux problématiques/besoins des entreprises, notamment celles intéressées par le Canal Seine-Nord Europe

4. LA DEMARCHE GRAND CHANTIER, UNE CHANCE POUR TOUS

Le Canal Seine-Nord Europe bénéficie d'un dispositif exceptionnel, réservé aux grands projets d'aménagement du territoire comme ce fut le cas notamment pour le tunnel sous la Manche. **Ce dispositif, appelé Démarche Grand Chantier, permet d'anticiper et d'accompagner la réalisation du futur Canal pour en optimiser les retombées économiques et sociales. Il mobilise le tissu économique et les compétences des territoires, pour que l'ensemble des habitants en bénéficient pendant et après sa réalisation, grâce à la création d'emplois pérennes.**

DÉMARCHE GRAND CHANTIER CANAL SEINE-NORD EUROPE

4.1. OPTIMISER LES RETOMBEES POUR LE TERRITOIRE…

Aménager un canal de 107 kilomètres est un défi colossal qui va mobiliser pendant 8 ans jusqu'à 6 000 personnes directement et des milliers d'autres pour faciliter l'approvisionnement et l'accueil du chantier. La Démarche Grand Chantier aide les habitants et les entreprises des Hauts-de-France à profiter de cette opportunité historique en termes d'emploi et de développement économique. L'ensemble du territoire bénéficie de l'élan économique créé par le Canal Seine-Nord Europe.

Couvrant toutes les phases du projet, la Démarche Grand Chantier consiste à **identifier et à anticiper les besoins en main d'œuvre et en services** liés à la réalisation du canal. Elle mobilise ensuite le tissu économique local et les compétences du territoire. Elle propose également des **offres de formation** répondant aux profils recherchés pour le chantier, tout en mettant l'accent sur **l'insertion professionnelle**. Elle facilite enfin la vie des salariés dans le périmètre du chantier, en organisant et en valorisant les services du quotidien.

4.2. … GRACE A DES INITIATIVES PARTENARIALES CIBLEES

La Démarche Grand Chantier est co-pilotée par l'État et la Région Hauts-de-France et associe tous les partenaires locaux de l'emploi, de la formation, de l'insertion et du développement économique.
Sa mise en œuvre s'effectue au plus près des territoires, en lien avec les acteurs locaux. **Trois comités territoriaux ont été institués sous l'égide de l'Etat et de la Région : en Artois Cambrésis, Santerre Haute-Somme et Compiégnois Noyonnais**. Ils réunissent les élus et les institutions concernés. Chargés de décliner la Démarche Grand Chantier, ces comités sont chargés de préparer l'aménagement en bord à canal, le développement économique pendant le chantier et après le chantier ainsi que la bonne articulation entre les travaux et la vie du territoire, à travers la signature de contrats territoriaux de développement.

La Démarche Grand Chantier articule 5 dispositifs thématiques pour 3 enjeux :

- **Accompagner les entreprises** avec Canal Entreprises
- **Développer l'emploi local et l'insertion professionnelle** avec Canal Emploi, Canal Formation et Canal Solidaire
- **Participer au développement du territoire en lien avec les besoins du chantier** avec Canal Accueil

Il s'agit d'une opportunité exceptionnelle qui va bénéficier aux territoires et **jusqu'à 6 000 personnes au plus fort du chantier**, dont **environ 3 000 personnes recrutées spécialement pour le canal**. Parmi elles, des professionnels à recruter et des personnes à former : demandeurs d'emploi, jeunes et adultes en insertion, ou actifs en reconversion. Pour creuser le canal, environ 1 000 conducteurs de poids lourds, d'engins et des ouvriers seront recrutés. Pour construire les ponts et les écluses, environ 500 coffreurs, et ferrailleurs génie civil, ainsi que des soudeurs seront embauchés. Pour rétablir les routes, environ 300 ouvriers spécialisés en voirie et réseaux divers, et constructeurs de routes seront notamment recrutés. Des mécaniciens, grutiers, avitailleurs, monteurs, topographes, ouvriers spécialisés en espaces verts ou encore écologues, seront également embauchés pour la construction du chantier. Le tout supervisé par environ 300 personnels d'encadrement.

Pour plus d'informations :

- Dossier de presse « Saisir les opportunités du chantier »
- Kit des compétences recherchées
- Vidéo - A la découverte des emplois du Canal
- Motion design les étapes de réalisation du Canal

A propos des partenaires et leur implication pour ce projet :
https://www.canal-seine-nord-europe.fr/les-acteurs/les-financeurs/

NOTES

CONTACTS PRESSE

- **SCSNE - Aurélia Poletti, Responsable communication**
  Aurelia.Poletti@scsne.fr - 06 83 83 56 59
- **Région Hauts-de-France :**
  Peggy Collette-El Hamdi, Chef du service presse
  Peggy.Collette@hautsdefrance.fr – 03 74 27 48 38 / 06 75 93 38 28
  Clémence Biat, Attachée de presse
  Clemence.biat@hautsdefrance.fr – 03 74 27 48 04 / 07 88 15 93 35
- **Département du Nord : Anaïs Vandevenne, Attachée de presse**
  Anais.Vandevenne@lenord.fr - 03 59 73 00 28 / 06 76 88 28 05
- **Département de l'Oise :**
  David Rondeau, Directeur de la Communication
  David.rondeau@oise.fr - 06 30 75 65 90
  Grégory Mesnil - Gregory.mesnil@oise.fr - 06 15 24 36 62
- **Département du Pas-de-Calais : Luc Charpentier - Chef du bureau presse**
  03 21 21 91 27
- **Département de la Somme : Éloïse Devred**
  E.devred@somme.fr - 03 22 71 81 33 - 06 11 46 81 18
- **Préfecture des Hauts-de-France :**
  Pref-communication@nord.gouv.fr
- **CCI Hauts-de-France : Nathalie Delelis**
  N.delelis@hautsdefrance.cci.fr - 03 20 63 78 99
- **Pôle emploi Hauts-de-France : Céline Caillé**
  Celine.caille@pole-emploi.fr - 06 23 15 40 49

À PROPOS DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Société de projet et maître d'ouvrage, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été constituée en 2016 sous la forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial de l'État. Elle est devenue Établissement Public Local le 1er avril 2020. Le président du Conseil de surveillance est Xavier Bertrand, sa vice-présidente est Nadège Lefebvre. Son Directoire est présidé par Jérôme Dezobry.

Partenaires financiers

Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Région Hauts-de-France · Région îledeFrance · RÉPUBLIQUE FRANÇAISE · Nord · Oise · Pas-de-Calais Mon Département · somme

SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

www.canal-seine-nord-europe.fr