



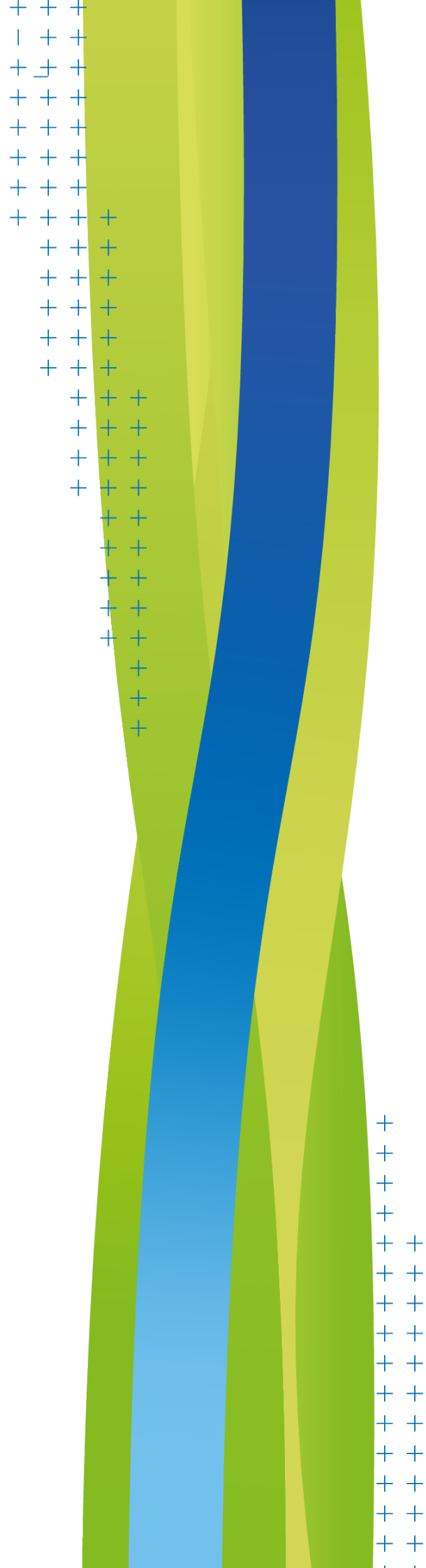
**CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE**

# Réunion publique à Villers- Carbonnel

Compte-rendu

18/10/2022

SOCIÉTÉ  
DU CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE



## SOMMAIRE

<b>1. Présentation générale et actualité du projet.....</b>	<b>3</b>
1.1. Présentation .....	3
1.2. Temps d'échange avec le public.....	4
<b>2. Le Canal dans la Somme, dans l'est de la Somme .....</b>	<b>5</b>
2.1. Présentation .....	5
2.2. Temps d'échange avec le public.....	6
<b>3. La démarche Grand Chantier Canal Seine-Nord Europe.....</b>	<b>10</b>
3.1. Présentation .....	10
3.2. Temps d'échange avec le public.....	10

**Le mardi 18 octobre 2022, de 18h30 à 20h30, à Villers-Carbonnel**

**Participants** : 40 personnes

### **Intervenants :**

Pierre-Yves BIET, SCSNE, Directeur Partenariats et Territoires

Éric LE VACON, maître d'œuvre ONE, Directeur des études secteur 2

Ellody COFFIN, SCSNE, Directrice du Territoire Santerre-Haute-Somme

### **Modération :**

Aurélie PICQUE, agence Parimage

# 1. PRESENTATION GENERALE ET ACTUALITE DU PROJET

## 1.1. PRESENTATION

**Pierre-Yves BIET**, Directeur Partenariats et Territoires de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) commence l'intervention en remerciant le maire de Villers-Carbonnel, Grégory ORR, ainsi que Ludovic LEGRAND, maire de Biaches, présents à la réunion.

**Aurélié PICQUE**, modératrice, présente ensuite les intervenants en tribune et le déroulement de la réunion :

- Présentation générale et actualité du projet
  - Le Canal dans l'Est de la Somme et à Villers-Carbonnel
  - La démarche Grand Chantier du Canal Seine-Nord Europe
- Chaque point est suivi par un temps d'échange avec le public.

La présentation du projet débute avec la diffusion d'un film.

*NB : Le [film](#) est disponible sur la chaîne Youtube du Canal Seine-Nord Europe.*

**Pierre-Yves BIET** présente le projet dans sa globalité. Il commence par aborder la question du financement du Canal Seine-Nord Europe. Il rappelle que le Canal est le maillon d'un réseau fluvial important, et que cela explique pourquoi une grande part du financement du projet est assurée par l'Union Européenne. *Cf diapositive 6.*

Il décrit ensuite l'organisation du pilotage du Canal Seine-Nord Europe. Voies Navigables de France (VNF) ont conduit les premières études et la concertation dans les années 1990 et 2000 ; le projet a ensuite été à l'arrêt avant d'être relancé en 2017 après une série de discussions entre l'Etat et les collectivités des Hauts-de-France. La maîtrise d'ouvrage a alors été confiée à la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), sous la direction de Xavier BERTRAND, Président du conseil régional des Hauts-de-France. La SCSNE a le statut d'établissement public local. *Cf diapositive 7.*

Il présente ensuite les différentes phases du chantier. Un nouveau lit de la rivière Oise va être créé sur environ quatre kilomètres, ainsi que le premier rétablissement de voies de circulation. La phase d'études détaillées est en cours actuellement. La Société du Canal Seine-Nord Europe réalise également une archéologie préventive dans le secteur de Villers-Carbonnel. Les autorisations environnementales devraient être délivrées à l'horizon 2024, de manière à débiter les chantiers au deuxième semestre de 2024 – début 2025. *Cf diapositives 8-9.*

Il continue avec une étude comparée entre le Canal du Nord et le Canal Seine-Nord-Europe qui permet de comprendre la nécessité d'une nouvelle infrastructure. *Diapositives 10-13.*

Enfin, il présente l'alimentation en eau du Canal (*diapositives 13-16*), sur l'agriculture (*diapositives 17-19*), et sur l'environnement (*diapositives 20-21*).

## 1.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### *Le financement du Canal Seine-Nord Europe*

**Question** : *En ce qui concerne l'aspect financier, le budget pour ce projet est de cinq milliards d'euros. Ce budget risque de doubler voire tripler avec l'inflation. Est-ce que le retour sur investissement a été estimé ?*

**Réponse de Pierre-Yves BIET** : Le budget total est de 4,2 milliards d'euros. La convention de financement définitive signée en 2019 repose sur la base de 5,1 milliards d'euros. Une hypothèse d'inflation de 1,5% a été prise. Sur les premières années, les indices d'inflation étaient très faibles, voire négatifs dans le domaine du bâtiment et des travaux publics. Depuis la reprise post-covid et la guerre en Ukraine, la dynamique économique a évolué. Les élus qui pilotent le projet sont attentifs à ces évolutions, et étudient les chiffrages avec rigueur afin de respecter l'enveloppe déterminée par la convention de financement, afin que l'argent public soit bien employé.

Le retour sur investissement a fait l'objet d'une série d'études de rentabilité économique. L'intérêt du projet est le gain économique permis par le report modal effectué. Le transport fluvial est aussi un mode plus écologique : les émissions de CO2 sont trois à quatre fois inférieures aux émissions routières. Cette évaluation écologique a donc des effets importants sur le long terme.

**Question** : *Je suis cheminot ; dans le secteur ferroviaire, l'argent public est dilapidé. Il semble évident que l'enveloppe du budget du Canal sera dépassée.*

**Réponse de Pierre-Yves BIET** : La SCSNE travaille dans un cadre financier défini par la convention de financement. Il s'agit d'un déterminant des leviers d'actions que nous avons en notre possession. Dans notre domaine de compétences, nous faisons le maximum pour rester dans ces chiffres.

### *Les opportunités d'emploi*

**Question** : *La SCSNE a-t-elle sa propre main d'œuvre, ou bien est-il prévu d'employer à l'échelle locale ?*

**Réponse de Pierre-Yves BIET** : L'enjeu est qu'un maximum d'entreprises sur le territoire puissent prendre part au projet. Dans ce type de chantier, des grandes entreprises sont nécessairement mobilisées. Les établissements régionaux et PME seront aussi concernés : cela est inscrit dans la Démarche Grand Chantier, un dispositif d'accompagnement des entreprises et de leur personnel mis en place par la SCSNE. Au plus fort du chantier, on estime que 6000 emplois seront mobilisés dont 3000 à former et recruter spécialement pour le chantier. Il s'agit d'un défi pour la SCSNE qui demandera une communication et un recrutement importants. La Région finance des formations, et Pôle Emploi oriente les personnes intéressées. Une section professionnelle va notamment être ouverte au Lycée de Saint-Quentin pour les métiers en lien avec le Canal.

# 2. LE CANAL DANS LA SOMME, DANS L'EST DE LA SOMME

## 2.1. PRESENTATION

**Ellody COFFIN** détaille le projet dans la Somme et plus particulièrement dans l'Est de la Somme. Il se divise en trois secteurs de travaux. Celui qui concerne Villers-Carbonnel, Biaches, Barleux et Eterpigny est le secteur 2, qui accueille le Pont-Canal de la Somme. *Cf diapositive 24.*

Elle effectue un rappel sur le calendrier du projet. *Cf diapositive 25.*

Elle présente ensuite les aménagements environnementaux et paysagers prévus sur le territoire. Elle ajoute que le Canal Seine-Nord Europe aura aussi un usage récréatif permis par la mise en place de différentes infrastructures : pontons de pêche, pistes cyclables, etc. *Cf diapositive 26-28.*

**Pierre-Yves BIET** commente la [maquette 3D](#) du projet. *Cf diapositive 29.*

**Eric LE VACON** présente le tracé et les aménagements du Canal Seine-Nord Europe de Saint-Christ Briost à Biaches, avec notamment l'escale de plaisance de Saint-Christ Briost. *Cf diapositives 30-32.*

Il présente ensuite les aménagements prévus à Villers-Carbonnel. *Cf diapositive 33.*

Il détaille l'enjeu de la voie ferrée Chaulnes-Péronne, qui n'est plus en service mais reste dans le domaine ferroviaire. Son tracé sera légèrement décalé vers le Nord et passera sous le Canal. *Cf diapositives 34-37.*

Il présente également les aménagements prévus à Eterpigny, avec deux franchissements : la RD1029 et la RD1017. *Cf diapositive 37-39.*

Il continue avec la présentation du Canal à Péronne et le grand remblai de la Motte. *Cf diapositives 40-55.*

Enfin il présente le Canal à Barleux et à Biaches. *Cf diapositives 56-59.*

**Ellody COFFIN** indique que les ports intérieurs sont portés par la Région Hauts de France et la Communauté de Communes. Pour celui de Nesle, c'est la Communauté de communes de l'Est de la Somme et pour celui de Péronne, c'est la Communauté de communes de la Haute-Somme. Un syndicat mixte sera créé entre la Région et les intercommunalités concernées afin d'en assurer la gestion. *Cf diapositives 60-61.*

Elle présente enfin le Pont-Canal de la Somme, qui traverse toute la vallée de la Somme et vise à préserver l'espace naturel sensible traversé. *Cf diapositives 62-68.*

## 2.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### *Les circulations routières*

**Question :** *Qu'avez-vous prévu pour les chemins qui seront supprimés et pour en assurer la continuité ?*

**Éric LE VACON :** La totalité des voiries interceptées, qu'il s'agisse de voies communales ou de routes départementales, font l'objet d'un rétablissement. A la demande des élus locaux et des acteurs agricoles, certains rétablissements routiers ont été fusionnés afin de limiter l'impact sur le foncier. De plus, tous les projets de rétablissement ont été présentés au public lors de l'enquête d'utilité publique et certains de ces tracés ont été ajustés en fonction des remarques des habitants. Enfin, certaines portions de rétablissement des voies communales seront reprises dans le cadre de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental, en corrélation avec le nouvel aménagement parcellaire.

**Question :** *Une grande péniche peut stocker l'équivalent du chargement de 220 camions. Quel sera l'impact sur la circulation routière à Péronne ?*

**Elody COFFIN :** L'infographie illustre le report modal. Cela ne signifie pas que 220 camions viendront décharger une péniche mais que les plus gros des bateaux pourront contenir jusqu'à l'équivalent du transport de marchandises de 220 camions. Le chemin de fer est une alternative parallèle puisque les trains permettront d'acheminer les marchandises sur les distances intermédiaires.

**Pierre-Yves BIET :** A l'échelle française, on estime qu'un an après la mise en service du canal, près d'un million de poids lourds vont basculer de la route à la voie d'eau. Il s'agit d'une estimation globale sur le territoire. Sur les ports en particulier, je doute que les convois déchargent leur marchandise au même lieu. Les flux seront diffus et réguliers.

**Question :** *A la suite de la réalisation des études d'impact sur le trafic routier de la RD 1029, quelles augmentations du trafic sont envisageables en lien avec le port intérieur ?*

**Pierre Yves BIET :** En ce qui concerne les activités liées aux quais, les résultats seront montrés par l'étude de modélisation des trafics, encore en cours. Nous avons dans le secteur deux voies de circulation privilégiées qui seront utilisées pour limiter au maximum les déplacements dans les villages.

### *Pistes cyclables, chemins piétons et pontons de pêche*

**Question :** *Y-aura-t-il un accès prévu pour les vélos ou les piétons au Pont-Canal ?*

**Elody COFFIN :** Le Pont-Canal sera praticable à pied ou à vélo. Une réflexion est également menée pour la réalisation d'un ponton handi-pêche sur le Canal. Des discussions sont en cours entre la SCSNE, le Département, la Région et les intercommunalités afin d'articuler tous les projets de mobilités douces sur le territoire. Le Conseil Départemental mène une réflexion sur les futurs itinéraires cyclables autour du Canal Seine-Nord Europe et du Pont-Canal de la Somme dans le cadre de son projet « Vallée de Somme,

Vallée idéale ». En parallèle, la Région Hauts de France travaille un itinéraire de Véloroute Canal Seine-Nord Europe sur l'ensemble des départements traversés. En outre, certains projets locaux comme celui du circuit de randonnée de Villers-Carbonnel viennent compléter l'offre future.

**Pierre-Yves BIET** : Une piste cyclable permettra de rejoindre les chemins de service du Pont-Canal avec un accès au nord du Pont-Canal. Ce sera ainsi un moyen de découvrir le fleuve et le paysage de la vallée de la Somme sous un angle nouveau.

**Ellody COFFIN** : Les décisions d'aménagement du Canal Seine-Nord Europe sont faites en étroite proximité avec les élus locaux.

**Question** : *Peut-on développer des projets de routes cyclables dans les communes n'étant pas en bordure du Canal ?*

**Ellody COFFIN** : Les élus locaux peuvent s'emparer du sujet. L'arrivée du Canal pourrait être l'occasion de repenser le système d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire, afin de relier les pistes cyclables du Canal avec les réseaux existants. La maîtrise d'ouvrage de tels projets ne relève pas de la SCSNE.

**Pierre-Yves BIET** : Le contrat territorial de développement permet de consigner les autres projets connexes au Canal, sur lesquels les collectivités territoriales et l'Etat interviennent.

**Question** : *La pêche est le loisir principal autour de Villers-Carbonnel. Quels aménagements seront prévus dans le Canal ?*

**Éric LE VACON** : Le Canal prévoit deux chemins de service, un sur chaque berge. Ces chemins seront accessibles au public et notamment aux pêcheurs. De plus, sur l'ensemble du Canal, des pontons de pêche seront mis en service, accessibles depuis la route avec des parkings. Nous développerons deux types de modèles : les pontons « standards », et les pontons « handi-pêche ». Tous ces points ont été discutés avec les fédérations de pêche.

**Ellody COFFIN** : La diapositive « les modes doux » (Cf diapositives 28-29) présente cinq pontons de pêche dans le secteur de Villers-Carbonnel et de Biaches.

**Pierre-Yves BIET** : La pêche est autorisée tout le long du Canal ; les pontons sont avant tout des installations de « confort ». Il y a 1,50 mètre d'espace entre le plan d'eau et les chemins de service, exploitable dans la mesure où cela n'entraîne pas de conflits d'usage.

### ***L'environnement humain et naturel***

**Question** : *Y a-t-il des remontées prévues en cas de chutes d'animaux ou d'humains dans le Canal ?*

**Éric LE VACON** : Le Canal est une berge, en talus raide, et peut donc présenter des difficultés pour remonter si l'on tombe dedans. Deux types d'aménagements ont donc été prévus :

- Des sorties d'eau pour la faune, prévues pour adoucir la berge par différents dispositifs (dalles en béton horizontales, ...) et un traitement du revêtement pour que celui-ci soit agrippant.
- Des escaliers de sortie d'eau tous les 50 mètres, utilisables par les humains et la faune.

**Pierre-Yves BIET** : L'infrastructure est totalement transparente de ce point de vue.

**Éric LE VACON** : Des berges lagunées sont aussi prévues, qui sont un aménagement peu profond qui peut faire office de sortie d'eau.

**Question** : *Avez-vous réalisé des études sur le bruit ?*

**Pierre Yves BIET** : Le niveau sonore est doublement encadré par la réglementation. Une réglementation s'applique aux infrastructures sur le Canal (les écluses par exemple), qui ne peuvent dépasser un certain niveau de décibels (65 décibels de nuit). Compte tenu des études réalisées, l'infrastructure ne dépassera pas les seuils réglementaires. Une seconde réglementation stricte s'applique aux bateaux qui naviguent sur le Canal, qui ne peuvent émettre plus de 75 décibels à 20 mètres de distance. Les mesures réalisées en 2015 et 2020 nous ont fait constater que les bruits émis sont effectivement en-deçà des seuils maximums autorisés. De plus, les bateaux qui navigueront sur le Canal sont en grande majorité des modèles récents, et donc plus silencieux. Le modèle le plus fréquent émet en moyenne 41 décibels. Par ailleurs, les habitations seront éloignées du futur Canal, ce qui diminuera d'autant plus le bruit. Le Canal ne sera donc pas de nature à perturber le cadre de vie.

**Question** : *Existe-t-il un risque de pollution lumineuse ?*

**Pierre Yves BIET** : Le Canal ne sera pas éclairé, mais les écluses le seront. L'objectif est d'éviter un effet de halo lumineux. On ne constatera donc pas de pollution lumineuse particulière.

### **Le trafic fluvial**

**Question** : *Sur le Rhin, certaines écluses permettent le passage de deux bateaux à la fois. Est-ce que ce sera le cas sur le Canal Seine-Nord Europe ?*

**Pierre-Yves BIET** : Sur le Rhin, certaines écluses font plus de 220 mètres de long et 24 mètres de large. Le Rhin est une artère fluviale majeure en Europe. Sur le Canal Seine-Nord Europe, on prévoit moins de tonnage de trafic. Nous laissons toutefois la possibilité de doubler certaines écluses pour permettre le passage de 38 millions de tonnes de cargaison, si le trafic fluvial et la rentabilité économique le justifient.

**Question** : *A combien de péniches par jour peut-on s'attendre ?*

**Pierre-Yves BIET** : Nous prévoyons le passage de 17 millions de tonnes de cargaison par jour, soit une cinquantaine de bateaux par jour. Cela correspond à environ quatre fois plus que ce que nous connaissons aujourd'hui sur le Canal du Nord : deux fois plus de bateaux, ceux-ci étant deux à trois fois plus grands.



### **Les coûts de réalisation du projet**

**Question** : *Compte tenu des coûts de terrassement et du prix du carburant, comment comptez-vous tenir le budget prévu ?*

**Pierre-Yves BIET** : Pour l'instant, nous ne sommes pas en possession de tous les devis. Nous avons passé les premiers marchés pour les travaux dans la Vallée de l'Oise sans difficultés. Les entreprises adaptent leurs prix à leur environnement économique. On sait que les prix des entreprises évoluent avec la situation, d'où notre vigilance accrue sur les coûts.

**Question** : *En ce qui concerne les appels d'offre, allez-vous nécessairement prendre l'offre la moins chère ? Cela pourrait avoir un impact sur la qualité de l'ouvrage, et donc sur sa sécurité.*

**Pierre-Yves BIET** : Nous choisirons la meilleure offre, et non la moins coûteuse. Nos critères sont à la fois les atouts techniques et financiers de l'offre. La réglementation est stricte sur le projet afin que le Canal soit entièrement sécurisé.

### **Le devenir du Canal du Nord**

**Question** : *Que va devenir le Canal du Nord ?*

**Pierre-Yves BIET** : Dans ce secteur, le canal du Nord est latéral à la Somme. Celui-ci restera en service, en tant qu'il s'agit d'un maillon dans un itinéraire global. Le département qui est propriétaire de la Somme a fait savoir qu'il souhaitait reprendre la gestion de la partie qui aujourd'hui est arrêtée à la navigation entre XXX et XXX (1 :44). Il reste cette section intermédiaire entre Languevoisin et le secteur de Cléry. VNF s'est prononcé sur cette section en affirmant que l'itinéraire principal deviendra le Canal Seine-Nord Europe une fois en service. Dans la partie du canal latéral, il n'y aura pas de changement. La section Nord, restera navigable. Une nouvelle écluse permettra la jonction entre les deux canaux. A partir d'Allaines jusqu'au Pas de Calais, le canal ne sera plus en fonction et sera comblé. Cela permettra une réhabilitation de la rivière Tortille ( ??).

### **Les travaux**

**Question** : *Avez-vous une estimation du nombre de mètres cube de terre déplacés dans le cadre du projet ?*

**Pierre-Yves BIET** : Environ 700 millions de mètres cubes de terres seront déplacés dans le cadre de la réalisation du Canal et ses aménagements connexes.

**Question** : *Quel est le planning des travaux dans le territoire Artois Cambrésis ?*

**Pierre-Yves BIET** : Le planning est le même que celui du Canal dans la Somme, avec le même niveau d'avancement des études et des procédures. Le démarrage des travaux, en fonction des secteurs, aura lieu entre fin 2024 et début 2025.

# 3. LA DEMARCHE GRAND CHANTIER CANAL SEINE-NORD EUROPE

## 3.1. PRESENTATION

**Pierre-Yves BIET** indique que des fiches métiers vont être créées, disponibles en ligne sur le site internet de la SCSNE. Différentes opportunités sont prévues : emploi, formation, hébergement, etc.

Il souligne par ailleurs, concernant qu'une des grandes emprises chantier dans le secteur sera située sur les futures emprises du port intérieur de Péronne. Aucune terre agricole ne sera administrée pour la mise en place des emprises chantier.

*Cf diapositives 70-75.*

## 3.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

*Pas de questions.*