

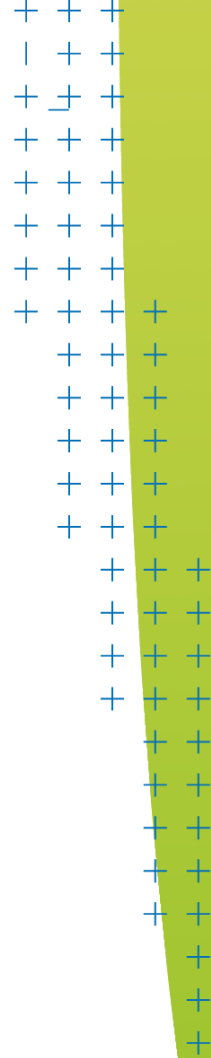


**CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE**

# Réunion publique à Cléry-sur- Somme

Compte-rendu

27/09/2022



# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<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 et le Pont-Canal de la Somme</b> .....	<b>5</b>
2.1. Présentation .....	5
2.2. Temps d'échange avec le public.....	5
<b>3. l'environnement et l'acoustique du Canal</b> .....	<b>8</b>
3.1. Présentation .....	8
3.2. Temps d'échange avec le public.....	8
<b>4. Le calendrier et la démarche Grand-Chantier</b> .....	<b>8</b>
4.1. Présentation .....	8
4.2. Temps d'échange avec le public.....	9

**Le mardi 27 septembre 2022, de 18h30 à 20h30, à la salle polyvalente de Cléry-sur-Somme.**

**Participants : 30**

**Intervenants :**

Pierre-Yves BIET, SCSNE, Directeur Partenariats et Territoires

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

David BECART, SCSNE, Directeur Environnement

Eric VACHET, SCSNE, Directeur du Pont-Canal de la Somme

# 1. PRESENTATION GENERALE ET ACTUALITE DU PROJET

## 1.1. PRESENTATION

**Aurélie PICQUE** présente le déroulement de la réunion, ainsi que les intervenants. La soirée est organisée en 3 grands temps :

- Présentation générale et actualité du projet
- Le Canal dans la Somme et le Pont-Canal de la Somme
- Le calendrier du projet et la démarche grand chantier.

Elle commence par la présentation d'un film.

*NB : Le film est disponible sur la chaîne Youtube du Canal Seine-Nord Europe.*

**Pierre-Yves BIET** prend la parole pour rappeler que la concertation avec les habitants est un élément essentiel dans la mise en place du projet, d'autant plus que différents ouvrages emblématiques seront construits dans le secteur de Cléry-sur-Somme. Il donne ensuite quelques repères sur le déroulement général du projet.

*Cf. diapositive 7.*

Il rappelle que la SCSNE assure la maîtrise d'ouvrage du projet. Les membres du conseil de surveillance de la SCSNE sont essentiellement des élus locaux et régionaux. Le rôle du maître d'ouvrage, constitué d'une équipe de 70 personnes environ réparties entre Compiègne (siège) et Lille, est avant tout le pilotage de marchés de conception et de travaux, dont le chantier mobilisera jusqu'à 6000 emplois.

*Cf. diapositive 8.*

Les études dans le territoire Santerre-Haute-Somme sont actuellement dans une phase de conception détaillée. Le dossier d'autorisation environnementale a été déposé auprès des services de l'Etat au 1<sup>er</sup> semestre 2022 et fera l'objet d'une enquête publique au second semestre 2023. Les travaux principaux démarreront en 2025 dans le département de la Somme, avec pour objectif une mise en service du Canal en 2030.

*Cf. diapositive 10.*

**David BECART** développe ensuite le sujet de l'alimentation en eau du Canal. *Cf. diapositives 14-17.*

**Ellody COFFIN** présente le sujet des terres agricoles. *Cf. diapositives 18-20.*

Elle continue en évoquant le thème de l'environnement. *Cf. diapositives 21-22.*

## 1.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### La mise en eau du Canal

**Participant :** *La mise en eau se fera-t-elle au fur et à mesure de l'avancement des travaux ou bien en une seule fois ?*

**Réponse de David BECART :** La mise en eau est progressive. Les différents biefs du Canal seront mis en eau progressivement. Les règles concernant la mise en eau sont très strictes (vitesse, paliers), et celle-ci s'étalera temporellement sur deux hivers.

**Pierre-Yves BIET** précise que la partie de la Vallée de l'Oise qui est fonctionnellement autonome sera opérationnelle en premier, et avec l'objectif d'une mise en service avant le reste du Canal, courant 2028. Il souligne que cela permettrait aux bateaux de gagner une heure et demie sur leur trajet entre Compiègne et le sud de Noyon.

### L'alimentation en eau du Canal

**Participant :** *Avez-vous étudié le taux d'évaporation du Canal en cas de températures élevées ?*

**Réponse de David BECART :** Oui, une modélisation très fine a été établie en partant de données relevée entre 1960 et 2020. Les pertes liées à l'évaporation seront compensées par un prélèvement dans l'Oise ou dans le bassin de Louette. Le maintien de l'eau dans le Canal a été étudié à partir de modélisations prenant en compte une marge de sécurité importante, basée sur la sécheresse de 1976. Par ailleurs, les modélisations montrent que le Canal serait resté navigable dans les conditions de cet été, comme lors de l'été 1976 grâce aux apports de la retenue Louette.

**Participant :** *Il faut prendre en compte les sécheresses à venir également (6L/km<sup>2</sup>/jour), si l'eau est prise ailleurs pour compenser les pertes.*

**Réponse de David BECART :** Il s'agit de l'hypothèse que nous avons prise comme référence. Les cinquante prochaines années seront effectivement des années d'évolution climatique ; c'est pourquoi nous avons pris une marge de 20% relative à cette évaporation. De plus, les apports des pluies ne sont pas pris en compte dans la modélisation. Nous utilisons l'année 1976 comme année dimensionnante, car bien que la chaleur enregistrée en 2022 soit plus importante, l'évaporation remarquée était la même.

# 2. LE CANAL DANS LA SOMME ET LE PONT-CANAL DE LA SOMME

## 2.1. PRESENTATION

**Elody COFFIN** effectue un rappel général sur le Canal dans la Somme, qui s'étend sur 45 km de tracé, traversant 26 communes, et nécessitant la création de 25 établissements routiers. Le projet comprend également deux ports intérieurs, une escale de plaisance et un port de plaisance. Cléry-sur-Somme est dans le secteur de travaux accueillant le Pont-Canal de la Somme, à l'interface du secteur 2 venant de l'Oise et du secteur 3 en direction du Nord-Pas-de-Calais.

*Cf. diapositive 24*

Elle détaille par la suite les étapes en cours sur l'ensemble du tracé en Santerre - Haute-Somme et présente le calendrier du projet.

*Cf. diapositive 25*

**Éric VACHET** présente ensuite le Pont-Canal de la Somme en débutant par la diffusion d'un [film](#). Cet ouvrage permet d'enjamber le fleuve Somme. Il ajoute qu'il s'agira du plus long pont-canal du monde (1330m de long, 45m de large, 30m de hauteur, chemins latéraux de 4,5m de large de part et d'autre accessibles aux mobilités douces), le plus long pont-canal se trouvant actuellement en Allemagne à Magdebourg (~900m). Sont aussi prévus au sein d'un marché global de conception-réalisation les avant-ports Nord et Sud et des zones d'attente. La RD938 sera rétablie sous le Pont-Canal en prévoyant des trottoirs multifonction de 1,50m pouvant accueillir les cyclistes chacun dans un sens.

*Cf diapositives 26-45.*

## 2.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### Sécurité et sûreté du Pont-Canal

**Participant** : *Comment appréhendez-vous la sécurité du Pont-Canal notamment par rapport à d'éventuels actes terroristes ? Quels sont les dangers potentiels pour un habitant de Halles, vivant à proximité du futur Canal, comprenant 40 kilomètres de bief, et ne disposant pas de portes sectionnelles ?*

**Réponse d'Éric VACHET** : Il faut distinguer la sécurité de la sûreté. La sécurité est relative à l'accident, tandis que la sûreté est relative à l'acte malveillant. Nous avons réalisé une étude de danger évaluant les risques de rupture des ouvrages. Par une modélisation des cas de rupture-types, nous avons étudié les aléas possibles, les risques engagés, et les probabilités d'occurrence. Des barrières de sécurité seront mises en place, avec un niveau d'exigence extrêmement élevé. Les probabilités sont de 100 milliardièmes voire un milliardième de cas d'occurrence d'une rupture de l'ouvrage. En ce qui concerne la sûreté, il nous est impossible de prévoir absolument tous les aléas. C'est vrai pour le Canal comme pour tout autre

ouvrage. Cependant, l'Etat met en place des dispositifs pour garantir la meilleure sûreté possible pour chacun des ouvrages présents sur le Canal Seine-Nord Europe.

**Réponse de Pierre-Yves BIET :** La sûreté est une exigence de premier ordre. Toutes les autorisations pour réaliser le Canal seront délivrées une fois que l'Etat aura donné son accord par rapport aux exigences de sûreté qui passe notamment par une conception sûre et pérenne. Les portes sectionnelles ne sont, après évaluation, pas la meilleure réponse à cet enjeu. Vous pourrez par ailleurs consulter les cas de figure et conséquences possibles dans l'étude de danger, incluse dans le dossier d'enquête publique environnementale d'ici fin 2023.

### **Le chantier du Pont-Canal**

**Participant :** *La RD938 traversant aussi le village, sera-t-il prévu de favoriser le Canal du Nord déjà présent pour acheminer les matériaux afin de limiter le trafic routier ? Si ce n'est pas le cas, est-ce que la SCSNE a prévu des mesures sécuritaires ?*

**Maire de Cléry-sur-Somme :** La traversée de Cléry-sur-Somme est une question importante. Il nous faudra également préserver les habitants des villages avoisinants de la circulation des camions.

**Réponse d'Éric VACHET :** Il y aura, nécessairement, un accroissement du flux de poids lourds. Mais nous ferons en sorte d'assurer une communication soutenue avec la mairie et les riverains pendant les phases importantes, de réguler la circulation, de respecter toutes les préconisations de sécurité et d'encourager la logistique non-routière, via les quais sur le canal du Nord proches du chantier que la SCSNE va (ré)aménager. Notre objectif est de massifier tous les volumes et de favoriser les acheminements et évacuations par la voie d'eau. Nous mettrons aussi en place des systèmes de primes/pénalités, afin d'inciter l'utilisation de la logistique non-routière.

**Participant :** *Il existe toujours un centre de déminage à Cléry-sur-Somme. Quelles sont les mesures prises à ce sujet, et quelles sont les répercussions possibles sur la sécurité du projet ?*

**Maire de Cléry-sur-Somme :** Ce sujet a déjà été traité par le Secrétariat Général pour l'Administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI), qui relève de l'Etat. Celui-ci a la charge de récupérer l'ensemble des munitions non-éclatées. Ce site est *a priori* hypersécurisé, et aucun risque n'est possible aujourd'hui. Il s'agit d'un travail de professionnels qui ne dépend pas de la SCSNE.

### **L'insertion du Pont-Canal**

**Participant :** *Quelle est la référence quand vous parlez de 30m de hauteur pour le Canal ? Les arbres ne seront pas assez hauts pour cacher l'ouvrage depuis les Halles.*

**Réponse d'Éric VACHET :** Nous prenons les étangs comme base de référence, ils sont considérés comme le point le plus bas. Le projet initial incluait des écrans de 7 mètres de haut afin de protéger les bateaux du vent ; cependant nos dernières études aérodynamiques ont démontré que des écrans multifonction servant également de garde-corps d'1,5 mètres suffisaient. Pour autant, s'il sera discret dans le paysage compte tenu de la végétation de la vallée, il n'y a pas d'intention de camoufler le Pont-Canal qui

constituera un élément d'attrait exceptionnel du territoire et qu'il s'agit de valoriser. Le Pont-Canal sera aussi un espace récréatif (belvédère d'observation, etc.) qui offrira des points de vue inédits sur la vallée.

**Participant :** *Concernant l'architecture du Pont-Canal, le choix esthétique peut-il être fait par les habitants de Cléry et des alentours ?*

**Réponse d'Éric VACHET :** Cette procédure nécessite, par rapport aux exigences de sécurité juridique, de ne pas être influencée par des éléments extérieurs. D'où l'existence d'un cadre extrêmement confidentiel, une anonymisation des contenants, etc. Nous réfléchissons à la manière d'informer la population le mieux possible. Les élus pourraient être conviés à des réunions de présentation des esquisses dans un cadre sécurisé et disposer de la faculté d'émettre des avis en séance. Le maître d'ouvrage demeurera cependant souverain dans son choix qui repose sur une analyse croisée de nombreux paramètres de jugement.

**Réponse de Pierre-Yves BIET :** La partie architecturale pèsera de manière importante dans le choix du candidat car la SCSNE est consciente de l'enjeu que cela représente.

### **La navigation sur le Pont-Canal**

**Participant :** *Du point de vue de la consommation énergétique des bateaux dans le secteur du Pont-Canal, quelle est l'estimation du temps de traversée d'un bateau avec et sans attente ?*

**Réponse d'Éric VACHET :** Le temps de traversée du pont dépend de la taille du bateau et sera d'environ quinze minutes. Il faut noter qu'en navigation fluviale, la dimension capacitaire est plus importante en termes de logistique ; l'important n'est pas d'être rapide, mais de respecter le « juste-à-temps » prescrit par le client. La traversée du Pont-Canal est comparable au passage d'une écluse de chute nulle, avec un temps d'attente éventuel qui reste raisonnable. Il y aura, en moyenne, un bateau toutes les trente minutes. Leur déplacement sera rythmé par l'écluse d'Allaines, et non directement à l'entrée du Pont-Canal. Il n'y aura donc pas de problème de congestion.

### **Le sujet de la faune**

**Participant :** *Quel sera l'impact écologique du Canal Seine-Nord Europe sur la faune, compte tenu de ses dimensions importantes ? A partir du printemps, de nombreux animaux (chevreuils, etc.) demeurent piégés dans le Canal du Nord et se noient, faute de la présence de remontées.*

**Réponse de David BECART :** Il n'y aura effectivement pas de clôtures, nous avons eu un raisonnement inverse. Le Canal est un centre d'intérêt pour la faune locale et il est conçu différemment du Canal du Nord, avec des berges plus adoucies et des sorties d'eau aménagées tous les 50 mètres en quinconce sur chaque berge, permettant à la faune de ne pas y rester bloquée. Des berges lagunées et annexes hydrauliques seront également connectées au Canal dans cette zone, et seront des points d'intérêt pour la biodiversité. Nous cherchons à ne pas isoler l'infrastructure de son environnement.

# 3. L'ENVIRONNEMENT ET L'ACOUSTIQUE DU CANAL

## 3.1. PRESENTATION

**David BECART** présente ensuite les mesures environnementales accompagnant le projet et la zone de compensation de Cléry-sur-Somme.

*Cf diapositives 47-52.*

Il fait ensuite un point sur l'acoustique en phase chantier et post-travaux. **Pierre-Yves BIET** ajoute que les émissions sonores des bateaux se sont améliorées en quinze ans (constaté par mesures faites en 2005 et en 2020), et que les bateaux qui navigueront sur le Canal, bien que plus grands, seront globalement plus discrets qu'aujourd'hui. Le Canal reste dans tous les cas éloigné de la zone urbanisée. Les cartes des études de bruit seront aussi présentées dans le dossier d'autorisation environnementale mis à l'enquête publique.

*Cf diapositives 53-57.*

## 3.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Pas de questions.

# 4. LE CALENDRIER ET LA DEMARCHE GRAND-CHANTIER

## 4.1. PRESENTATION

**Pierre-Yves BIET** présente le calendrier prévisionnel du projet.

*Cf diapositive 59.*

Il développe ensuite la perspective des travaux, avec un premier aperçu des mesures.

*Cf diapositive 60.*

Il précise que l'information de la population, au cours du chantier, est une priorité pour la SCSNE, et continue avec une description de la démarche Grand Chantier qui vise à optimiser les retombées économiques et sociales du chantier pour les territoires, ses habitants et ses entreprises.

*Cf diapositive 61.*



Il évoque les perspectives d'emploi du chantier, ainsi que du Canal Seine-Nord Europe sur le long terme.  
*Cf diapositives 62-63.*

## 4.2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### Le financement du projet

**Participant :** *Avez-vous des inquiétudes particulières par rapport au financement du Canal, notamment avec l'inflation actuelle ?*

**Réponse de Pierre-Yves BIET :** L'essentiel de nos appels d'offres ne se réalise pas en ce moment où l'inflation est très forte liée à la reprise économique post Covid et la guerre en Ukraine. La situation peut évoluer. Notre rôle en tant que maître d'ouvrage est de conduire le projet et notamment de mener l'ensemble des procédures d'appel d'offres de manière rigoureuse pour limiter au maximum les surcoûts. Des analyses de risque sont faites, avec des mesures pour prévenir ces risques, afin de respecter le programme, les délais et les coûts. Les membres de notre conseil de surveillance sont à la fois très vigilants au respect de ces objectifs et déterminés à mener le projet à son terme pour l'avenir des Hauts-de-France.

### Le devenir du Canal du Nord

**Participant :** *Que vont devenir le Canal du Nord et le Canal de la Somme ?*

**Réponse de Pierre-Yves BIET :** Le Canal du Nord possède une section sur laquelle il assure la continuité du Canal de la Somme reliant Cléry à Saint-Valéry-sur-Somme d'une part et la section rejoignant le Canal de Saint-Quentin d'autre part (projet de réouverture de cette dernière section dans le cadre d'une reprise par le Département de la Somme – discussions en cours avec VNF). De plus, le Canal du Nord permet de rejoindre le Nord-Pas-de-Calais via l'écluse de jonction au SCSNE à Allaines. A l'époque de la concertation sur le Canal Seine-Nord Europe, Voies navigables de France s'était engagé à organiser un dialogue avec les élus et acteurs économiques (professions agricoles, chambre de commerce, etc.) afin de réfléchir au devenir de ces canaux existants. Des réunions se sont tenues depuis 2020 et ont permis de dessiner un futur possible pour le Canal du Nord. Comme indiqué, la partie latérale à la Somme aurait vocation à perdurer, puisqu'elle fait partie d'un itinéraire fluvial global permettant de joindre d'autres réseaux de canaux.

### L'information

**Participant :** *Y-aura-t-il une prochaine réunion à Cléry-sur-Somme pour faire état de l'avancement des travaux ?*

**Réponse d'Ellody COFFIN :** Vous avez récemment reçu une lettre d'information. Ce procédé va continuer et sera un moyen de communication privilégié par la SCSNE. Il est probable que les prochaines réunions d'information se déroulent en 2023.

**Réponse de Pierre-Yves BIET** : L'enquête environnementale, déjà évoquée, doit se dérouler au second semestre 2023. Vous aurez accès, par cet intermédiaire, à toute l'information nécessaire. Nous compléterons cette enquête, probablement par un journal vous permettant un premier niveau d'information. L'enquête sera l'occasion d'informer et de recueillir vos suggestions, avant que l'Etat ne finalise l'instruction de l'autorisation environnementale.

En conclusion, toutes les informations sur le projet peuvent être retrouvées sur le site internet du Canal Seine-Nord Europe : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>