

Rapport Développement durable

2022/2023

Niveau de confidentialité : Public

Date de mise à jour : 14/09/2023

Émetteur	Direction	Type doc	Num. <i>(4 chiffres)</i>	Ind. <i>(1 lettre 2 chiffres)</i>	Titre simplifié <i>(24 caractères max)</i>
CSNE	DENV	RAPP	0001	A01	Rapport développement durable 2022-2023



SOMMAIRE

Préambule	4
Introduction	5
1. Les autorisations	11
1.1. La déclaration d'utilité publique	11
1.2. La procédure d'autorisation environnementale unique	12
1.3. Les DAE ferroviaires.....	13
1.4. Les autres procédures environnementales	13
2. Les outils de pilotage.....	14
2.1. La démarche HQE	14
2.2. La concertation	15
2.3. L'observatoire du Paysage.....	18
2.4. La démarche grand chantier.....	20
3. L'innovation	22
3.1. La gestion de l'eau	22
3.2. Le bilan carbone	23
3.3. L'éco-conception	25
4. Les travaux	27
4.1. La sécurité du chantier, affaire de tous et de tous les instants	27
4.2. L'archéologie	27
4.3. Les mesures compensatoires	29
4.4. Les travaux du secteur 1.....	32
5. L'emploi.....	38
6. Perspectives.....	39
La sécurité du chantier	39
L'enquête publique environnementale	39
Une démarche HQE Infrastructures durables © qui se poursuit	39





La poursuite des travaux du secteur 1 et la préparation des travaux sur les autres secteurs	40
La déclinaison concrète de la politique innovation	40
La montée en puissance des recrutements pour le chantier	40



PREAMBULE

Le Canal Seine-Nord Europe, grand projet d'aménagement du territoire alliant performance technique, respect de l'environnement et sécurité, va relier Compiègne, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord, d'ici 2030. Ce **canal à grand gabarit de 107 kilomètres** de long et de 54 mètres de large est un maillon essentiel de la liaison fluviale Seine-Escaut, qui connectera le réseau français aux 20 000 km de voies européennes. La liaison Seine-Escaut fait l'objet de la décision d'exécution de la Commission Européenne UE2019/1118 du 27 juin 2019, publiée au Journal Officiel de l'Union Européenne. Cette décision, en cours de révision, fixe le périmètre géographique, les principaux jalons et la gouvernance du projet



Figure 1 : schéma du réseau fluvial nord-Europe

En qualité de maître d'ouvrage, la Société du Canal Seine-Nord Europe est responsable de la construction du Canal Seine-Nord Europe jusqu'à son transfert à son exploitant : VNF, Voies Navigables de France.

INTRODUCTION

Le Canal Seine-Nord Europe est un Canal à grand gabarit qui reliera Compiègne dans l'Oise à Aubencheul-au-Bac dans le Nord. Maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut, il traversera les Hauts-de-France et permettra aux péniches à grand gabarit de circuler efficacement entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. Une présentation générale du projet est accessible sur le site Internet de la SCSNE (<https://canal-seine-nord-europe.fr/>).

La sectorisation

Le CSNE est sectorisé en 4 secteurs géographiques (du sud au nord) :

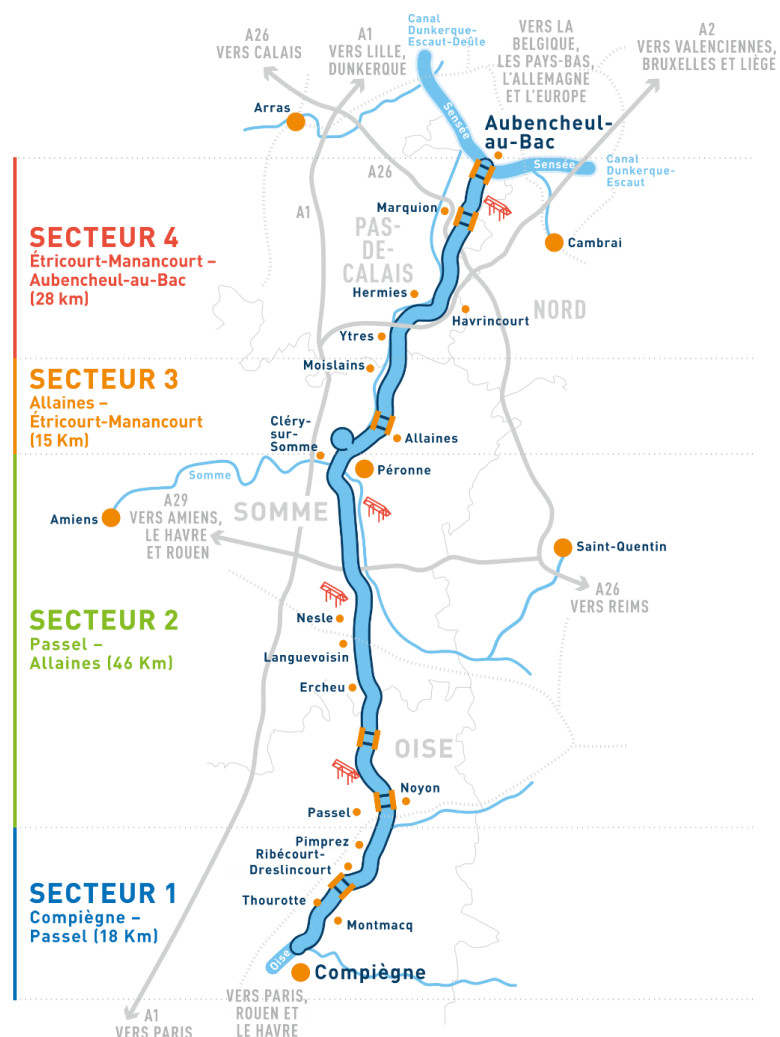


Figure 2 : secteurs géographiques du projet

A cela, s'ajoute 2 secteurs fonctionnels :

- Le secteur 5 : il regroupe l'ensemble des 6 écluses (hors celle du secteur 1)
- Le secteur 6 : spécifique au pont canal de la Somme, il est réalisé dans le cadre d'un marché de conception-réalisation, en cours de consultation.

Le financement

La convention de financement et de réalisation du 22 novembre 2019 signée à Nesle, prévoit les mécanismes de financement nécessaires à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. Cette convention de financement prévoit un coût du projet de 5,1 milliards d'euros (hypothèses d'inflation de 1,5%), et un financement réparti entre l'Europe, les collectivités territoriales et l'État français.



Figure 3 : diagramme de répartition des financements



Figure 4 : Signature de la convention de financement le 22 novembre 2019

Le calendrier du projet

VNF premier maître d'ouvrage du projet du CSNE a conduit les études préliminaires et d'**études d'avant-projet sommaire (APS)** jusqu'en 2006 afin de définir les caractéristiques techniques du projet. Le dossier d'enquête publique a été réalisé en 2006, pour une première enquête publique en 2007 et une signature de la Déclaration d'Utilité Publique le 11 septembre 2008. La reconfiguration du projet menée de 2013 à 2015 a conduit une déclaration d'utilité publique modificative en 2017. Cette modification porte en particulier sur la modification du bief de partage. La DUP de l'ensemble du canal a été prorogée jusqu'en 2027 par décret du 25 juillet 2018.

La Société du Canal Seine Nord Europe qui a repris la maîtrise d'ouvrage du projet en 2017 a conduit les études de conception avec un échelonnement différent selon les secteurs.

Pour le secteur 1, les études d'**Avant-Projet (AVP)** se sont déroulées en 2017 et 2018, le **dossier d'autorisation environnementale (DAE)** a été déposé en avril 2019 pour un arrêté d'autorisation environnementale obtenu le 8 avril 2021. Les études de **Projet (PRO)**, se sont terminées au deuxième semestre 2021. Des travaux d'aménagements environnementaux sont réalisés depuis 2017. Depuis 2021, ont été lancés les premiers travaux d'envergure avec la construction de deux quais, et le rescindement de l'Oise entre Montmacq et Cambronne les Ribécourt ainsi que la construction de 4 ouvrages.

Pour les secteurs 2, 3 et 4 et écluses, les études d'AVP se sont déroulées de novembre 2019 au premier semestre 2021 et le Dossier de demande d'autorisation environnementale déposé en mars 2022, est en cours d'instruction. Les travaux préparatoires, notamment les premières mesures compensatoires et les opérations d'archéologie préventive, ont débuté dès 2022. Les travaux de terrassement et de génie civil suivront à partir du second semestre 2024.

Du fait des effets de la crise sanitaire et des délais d'instruction de l'autorisation environnementale, la mise en service du Canal Seine-Nord Europe initialement prévue fin 2028 est désormais prévue en 2030.

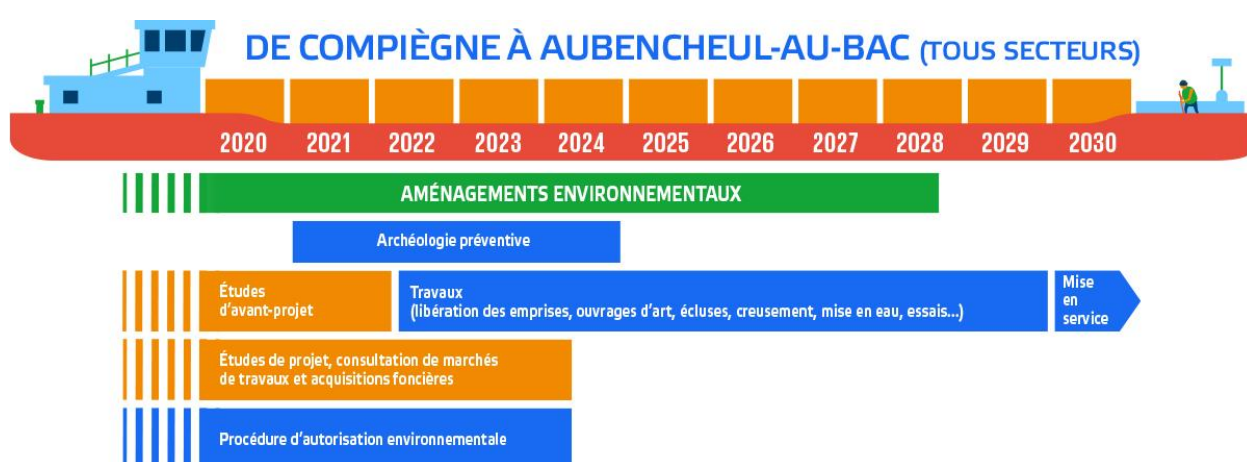


Figure 5 : planification des différentes phases du projet

La SCSNE s'est engagée à produire un rapport Développement durable à chaque fin de phase ou annuellement. Ce rapport présente, de façon synthétique, les actions de développement durable pour la période septembre 2022 à août 2023. Il concerne les réalisations des phases ACT (Accompagnement à la passation des contrats de travaux) du secteur 1 et PRO des secteurs 2, 3, 4 et 5 Ecluses, de la phase APS du Pont Canal de la Somme ainsi que le dépôt du dossier d'autorisation environnementale (DAE) pour ces secteurs. Ce rapport s'inscrit dans les 4 priorités d'action de la SCSNE, qui vise à faire du canal seine nord Europe une infrastructure s'inscrivant pleinement dans la transition énergétique :

- Sécurité du chantier
- Ecoperformance : il s'agit d'assurer à la fois la performance écologique et économique du chantier et du projet,
- Partenariat et participation : il s'agit d'associer l'ensemble des parties prenantes, au projet
- Innovation : faire du canal seine nord Europe un levier d'innovation.

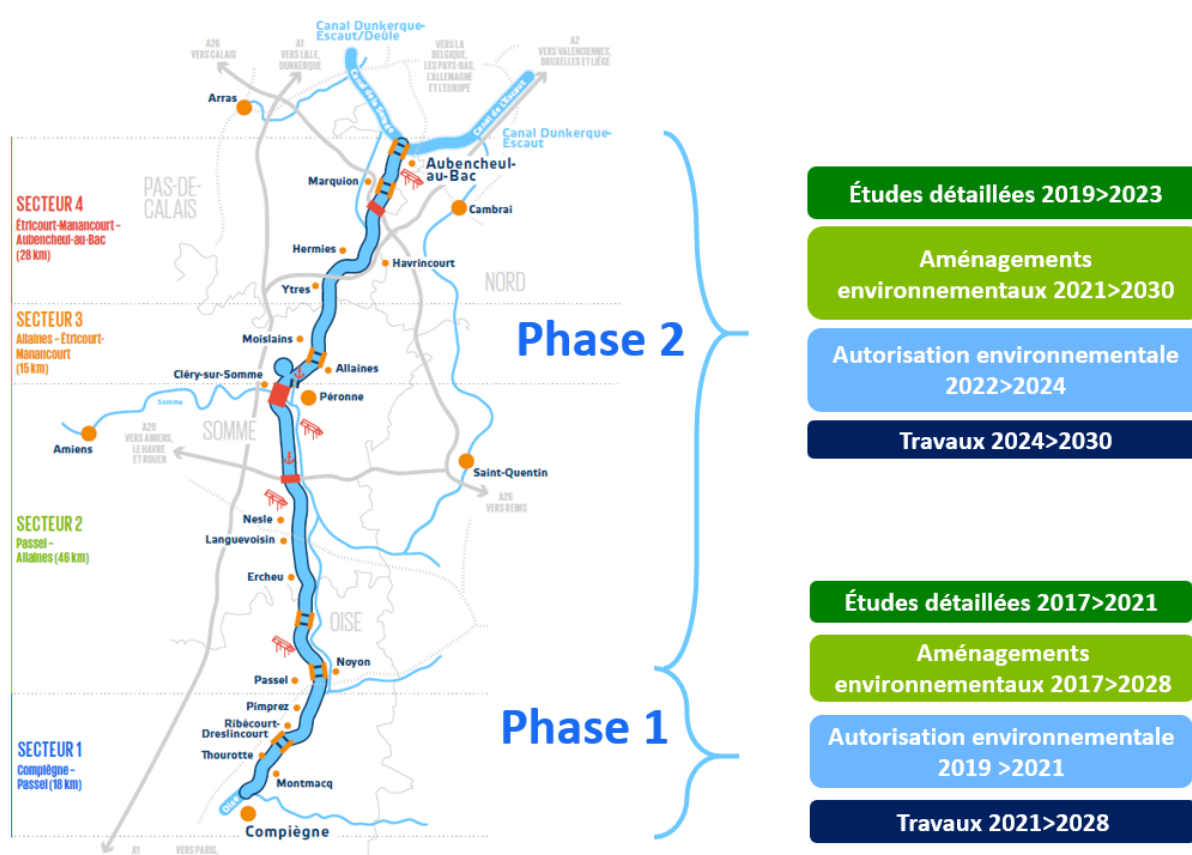


Figure 6 : les 2 grandes phases du projet



SAISON 2022-2023

Synthèse

Suite au dépôt du premier Dossier d'Autorisation Environnemental (DAE I) et la signature de l'arrêté préfectoral en avril 2021, les premiers travaux ont pu être engagés sur le secteur 1 au sud du projet. Les premiers travaux d'aménagement de sites de mesures compensatoires avaient commencé dès 2017 à Bienville et se poursuivent.

Après la réalisation de deux quais travaux à Ribécourt-Dreslincourt et Pimprez destinés à favoriser l'usage du fluvial durant le chantier, la période septembre 2022-août 2023 a été marquée par le démarrage du premier chantier d'importance sur le secteur 1 avec l'engagement des travaux de rescindement de l'Oise et de 4 ouvrages d'art au niveau des communes de Montmacq, de Thourotte et de Pimprez.

De nombreuses mesures de réduction d'impact visant à limiter les effets du projet sur la biodiversité et les milieux aquatiques ont été mises en œuvre lors du dégagement des emprises. Il s'agit par exemple de coupes d'arbres-gîtes réalisées après l'inspection de grimpeurs, d'interventions visant à déplacer et protéger la faune par la pose de filets, clôtures à amphibiens ; ceci hors période de nidification et d'enjeu écologique. La réalisation des travaux fait également l'objet d'un suivi attentif de la part de la maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'études (présence et contrôle par un écologue).

La première phase de travaux des mesures compensatoires « hors DUP » (165 ha), c'est-à-dire les aménagements réalisés en dehors de l'infrastructure elle-même ou à proximité immédiate, a été réalisée (95 % d'avancement) durant l'hiver 2022-2023.

Dans la continuité de la réalisation du rescindement de l'Oise, deux appels à candidature ont par ailleurs été publiés l'un dès 2022 pour l'écluse de Montmacq et l'autre durant l'été 2023 pour le marché de terrassement et d'ouvrages d'art et rétablissement des communication (« TOARC ») permettant de réaliser le canal lui-même.

Sur les secteurs 2 à 5, les études de conception entrent dans leur dernière phase. Par ailleurs, la consultation pour la conception-réalisation du Pont-canal de la Somme (secteur 6) a été lancée en mai 2022.

Durant la période, la procédure d'instruction de la demande d'autorisation environnementale sur ces secteurs (DAE II, déposé le 15 mars 2022) a été marqué par l'avis de l'autorité environnementale (novembre 2022), l'avis favorable sous 2 conditions du Conseil National de Protection de la Nature. La dernière phase d'instruction sera notamment marquée par une enquête publique.

Le projet est certifié HQE Infrastructures © sur la partie « programme » pour l'ensemble du projet et conception pour le premier secteur. La certification HQE Infrastructure © est une première pour un projet de cette taille, marquant l'engagement du maître d'ouvrage.





A ce jour, plus de 500 personnes sont engagées sur le projet. A noter que dans le cadre du dispositif Canal Solidaire engagé dès 2017, plus de 100 personnes ont bénéficié de clause d'insertion par l'activité économique leur permettant de se réinsérer dans la vie professionnelle.





1. LES AUTORISATIONS

1.1. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Long de 107 km entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord), le Canal Seine-Nord Europe est le maillon central du plus grand réseau européen de transport fluvial, appelé Seine-Escaut, qui va irriguer la Normandie, l'Île-de-France, les Hauts-de-France et la Belgique. La déclaration d'utilité publique (DUP) du canal Seine-Nord Europe a été prononcée le 11 septembre 2008. Elle a fait l'objet d'un arrêté modificatif en 2017 et a été prorogée en 2018.

Intérêt économique :

Le canal Seine-Nord Europe permettra de développer le transport fluvial de marchandises en reliant le bassin de la Seine au réseau européen. Les prévisions de trafic tablent sur une multiplication par 5 du trafic fluvial sur l'axe Nord – Ile-de-France, et une augmentation de 20 à 35% sur l'axe Seine ainsi désenclavé.

L'objectif est de pouvoir recourir à un transport décarbonné et réduire les coûts de transport des marchandises, ce qui devrait favoriser la compétitivité des entreprises françaises et du secteur fluvial.

L'évaluation socio-économique aboutit à une valeur actuelle nette dégagée par le projet (à l'échelle européenne) de 11,6 milliards d'€2019 dont 8,4 Mds€ en France. Un tiers environ des bénéfices apportés par le projet correspond à la réduction des nuisances liées au secteur des transport (l'accidentologie, la pollution atmosphérique, la congestion, les nuisances sonores...), du fait principalement du report modal vers le fluvial¹

Intérêt environnemental :

Le Canal Seine-Nord Europe est un levier pour la transition écologique et énergétique. Il porte dans sa raison d'être l'ambition de concilier économie et écologie, en mettant le transport fluvial – mode écologique² – au cœur des échanges de marchandises en France et en Europe.

Le canal permettra de réduire le trafic routier, (1 million de camions en moins en France à l'horizon 2035 et 2,3 millions en moins à l'échelle européenne), ce qui contribuera à diminuer la pollution de l'air et du bruit.

Le Canal aura une empreinte énergétique nulle : les impacts des travaux seront absorbés par les bénéfices de l'infrastructure au bout de 9 années d'exploitation ; à horizon 2070, le Canal aura permis d'éviter l'émission de plus de 50 millions tonnes équivalent CO₂³.

En s'inscrivant dans une logique de complémentarité avec les autres modes de transport (deux connexions avec le réseau ferroviaire sont prévus à Nesle et Marquion-Cambrai), le Canal Seine-Nord Europe contribuera à la décarbonation du transport de marchandises.

Intérêt social :

Le Canal Seine-Nord Europe devrait également avoir un impact positif sur le développement économique et social des territoires traversés. Sa construction devrait amener près de 6000 emplois directs dont 3000 créés, auxquels s'ajouteront les emplois liés à l'accueil du chantier (hébergement, restauration...). Une

¹ Pour plus de détails, se reporter à la Demande d'autorisation environnementale (DAE) : pièce 7E Evaluation des effets propres aux infrastructures de transport de l'étude d'impact globale du CSNE (pièce B1).

² Avec 3 à 5 fois moins d'émission de CO₂ et une consommation énergétique 3 à 4 fois inférieure au transport routier.

³ Ce thème est détaillé dans ce document au niveau de la partie Bilan carbone.





démarche Grand Chantier est en place pour optimiser les retombées du chantier pour les habitants et les entreprises des Hauts-de-France (cf. infra).

Par la suite, grâce à ses six quais, à ses quatre ports intérieurs, le Canal Seine-Nord Europe favorisera le développement de nouvelles implantations industrielles et logistiques. Tout en valorisant les ressources locales, il offrira des possibilités d'approvisionnement performant en matières premières et une capacité à livrer les produits fabriqués à des coûts compétitifs. Il constitue un atout pour réindustrialiser le territoire et renforcer son attractivité. Les prévisions indiquent qu'environ 1/3 du trafic attendu sur le Canal en 2035 (environ 17 millions de tonnes) passera par ses quais.

Il permettra également de développer les activités touristiques et de loisirs dans la région : croisières fluviales, visites des écluses, randonnées cyclistes et pédestres le long du Canal connectés aux grands et petits itinéraires.

Ce thème est détaillé dans ce document au niveau de la partie Emploi.

1.2. LA PROCEDURE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Le projet de canal Seine Nord Europe est soumis à autorisation unique au titre du Code de l'Environnement. Ainsi, sont regroupés dans une même demande d'autorisation environnementale : la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, l'évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000, la demande d'autorisation de défrichement et la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

La SCSNE a retenu de scinder le dossier d'autorisation unique du canal Seine-Nord Europe en deux dossiers distincts et qui sont présentés de façon échelonnée dans le temps, dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'environnement (article L. 181-7 du code de l'environnement). Un premier dossier, dit DAE I, a porté sur le secteur 1 et a été déposé en 2019. Il a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation préfectoral signé le 8 avril 2021. Le second dossier (DAE II) porte sur les secteurs 2, 3 et 4, le pont-canal de la Somme (secteur 6) ainsi que les écluses (secteur 5) et a été déposé le 15 mars 2022 et est en cours d'instruction.

Le prélèvement dans l'Oise, nécessaire à l'alimentation du CSNE complet sera autorisé dans le cadre de la procédure d'autorisation unique pour les secteurs 2, 3, 4, 5 et Pont Canal de la Somme.

A noter que l'étude d'impact du CSNE, établie lors de la demande de déclaration d'utilité publique en 2006 et traitant de l'évaluation des effets du projet dans son ensemble, a été actualisée à chaque phase (DAE I, DAE II).

Le dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6 (DAE II) a été déposé auprès des services instructeurs le 15 mars 2022.

Cette première phase d'instruction est marquée par la saisine de l'Autorité environnementale ainsi que du Conseil National de Protection de la Nature.

L'avis de l'Autorité environnementale a été publié le 10 novembre 2022. La SCSNE a déposé le 17 avril 2023 auprès des services instructeurs un mémoire en réponse aux 27 recommandations formulées par l'Ae.

Après un premier passage devant le Conseil National de Protection de la Nature (avis défavorable du 23/11/2022) et la remise d'un mémoire en réponse le 17/02/2023, le projet a reçu un avis favorable sous





conditions en date du 19/04/2023. Les deux conditions formulées par le CNPN concernent d'une part la mise en place d'un dispositif d'Obligations Réelles Environnementale (ORE) pour les sites qui ne seraient pas sécurisés par voie d'acquisition et d'autre part l'intégration d'une mesure compensatoire complémentaire pour les boisements matures. D'ores et déjà, l'étude de la mise en place de ces deux dispositions a été lancée.

Concernant enfin les différents organismes consultés lors de l'instruction du dossier, les Commissions Locales de L'eau des SAGE traversés (Sensée, Escaut, Haute-Somme) ont toutes émis un avis favorable sur le projet. Le Préfet de bassin Seine-Normandie a également émis, en date 22 mars 2023, un avis favorable sur le projet et plus particulièrement sur le prélèvement dans l'Oise nécessaire à l'alimentation en eau du projet.

1.3. LES DAE FERROVIAIRES

Le tracé du CSNE intercepte deux voies du Réseau Ferré National :

- la voie Creil – Jeumont, sur les communes de Passel et Pont-l'Evêque (département de l'Oise),
- la voie Amiens – Laon, sur les communes de Nesle et Rouy-le-Petit (département de la Somme).

Il est nécessaire de modifier ces lignes pour que leur profil en long dégage le tirant d'air prévu par le programme du canal. SNCF RESEAU est maître d'ouvrage des opérations sur le Réseau Ferré National. Il a été retenu que les procédures d'autorisation environnementale de ces deux opérations seraient conduites par SNCF-R dans le cadre de procédures dissociées de la procédure environnementale unique du CSNE.

Ainsi deux dossiers sont en cours de préparation en lien avec la SCNF et la SCSNE et leurs maîtrises d'œuvre respectives (Systra et ONE 2). L'instruction de ces deux autorisations environnementales se déroulera sur une durée d'environ 13,5 mois.

1.4. LES AUTRES PROCEDURES ENVIRONNEMENTALES

Le chantier du secteur 3 TOARC nécessitera un volume important de matériaux et produits à approvisionner. Afin de maximiser le recours à des modes de transport alternatifs à la route, l'utilisation de la voie d'eau est proposée au droit du Canal du Nord situé à proximité du chantier. Pour répondre à ce besoin, la construction d'un quai travaux a été lancée au cours de l'été 2023 sur la partie sud du secteur 3 sur la commune d'Allaines.

Le quai travaux d'Allaines doit être réalisé avant le démarrage des grands terrassements du CSNE afin de pouvoir être utilisé pour ces travaux. Pour des raisons de planning des travaux de réalisation du quai travaux, une demande d'autorisation environnementale visant la création de ce quai travaux sur la commune d'Allaines dans le département de la Somme a donc été engagée.

Une consultation concernant la demande d'autorisation environnementale sous la forme d'une consultation du public par voie électronique a eu lieu du 04 avril au 04 mai 2023 avec affichage de l'avis de publicité et diffusion dans les médias. Un mémoire en réponse a été établi par la SCSNE suite à cette consultation.

L'arrêté préfectoral relatif à cette demande d'autorisation a été obtenu le 26 juin 2023.

A noter que ce quai vient s'ajouter aux deux autres déjà construits sur le secteur 1.

2. LES OUTILS DE PILOTAGE

2.1. LA DEMARCHE HQE

Menée de manière volontaire par une délibération du Conseil de surveillance de la SCSNE depuis 2018, la démarche certification HQE Infrastructures Durables ©, délivrée par le bureau indépendant Certivea, ancre et guide les engagements de développement durable et d'éco-conception du Canal. Cette certification engage la SCSNE et l'ensemble des maîtres d'œuvre et entreprises mobilisées sur le chantier dans un cadre commun rigoureux. Elle s'acquière progressivement, d'abord pour la phase de conception puis pour la phase de réalisation du projet.

Le référentiel de la démarche HQE Infrastructures Durables © est articulé autour de 4 « engagements » de développement durable (le management responsable, le respect de l'environnement, la qualité de vie et la performance économique) qui se présentent sous 17 objectifs. La construction du programme HQE de la SCSNE a consisté à établir un diagnostic et à identifier les enjeux du Canal Seine-Nord Europe, et ainsi décliner ces objectifs en plus de 200 actions. Pour suivre l'avancement de ces actions, des audits sont réalisés à chaque phase d'avancement de chaque secteur, et les objectifs sont intégrés dans les marchés publics de la SCSNE.

Le certificat HQE est une reconnaissance de la performance environnementale de la SCSNE et souligne les efforts pour mettre en œuvre des pratiques respectueuses de l'environnement tout au long de la réalisation de son projet d'aménagement du Canal Seine-Nord Europe.





Figure 7 : remise de la certification HQE infrastructures durables – phase programme - le 29 juin 2023

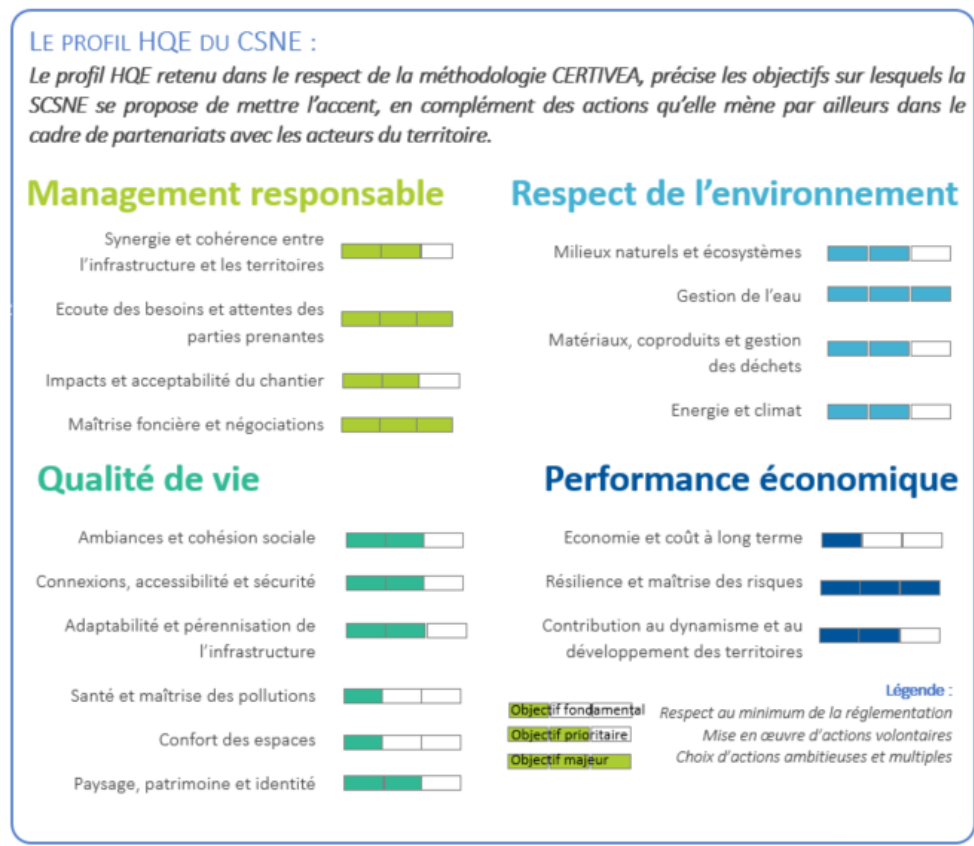


Figure 9 : Profil HQE Infrastructures durables (le référentiel impose de prioriser les objectifs en fondamental/prioritaire/majeur

La certification HQE a été obtenue en 2021 pour la phase « programme » de l'ensemble du projet et en 2022 pour la phase « conception » du secteur 1, de Compiègne à Passel. Elle est en cours pour les autres secteurs du Canal en 2023. Ainsi, l'audit HQE « conception » des « secteurs 2 à 4 » aura lieu du 21 au 23 novembre 2023.

La certification de la phase réalisation interviendra en 2028 pour le secteur 1, puis en 2029-2030 pour les autres secteurs.

2.2. LA CONCERTATION

Dans le cadre du principe d'action « partenariat et participation », le dialogue avec les acteurs des territoires concernés et leurs habitants est au cœur de la conception détaillée du Canal qui s'est finalisée entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

Dans la continuité de la phase d'avant-projet des secteurs 2, 3 et 4 engagée fin 2019, la concertation s'est poursuivie, sur la période 2022/2023, durant les études de Projet. Celle-ci a pris des formes variées, adaptées aux enjeux de chacun des territoires : réunions d'échanges avec les élus et les responsables



agricoles sur les résultats d'études, à l'échelle communale et intercommunale, réunions publiques de présentation de la consistance des aménagements, présence sur le terrain à l'occasion d'événements locaux ou organisés par la SCSNE (permanences, randonnées...) pour informer, expliquer et répondre aux questions.

Le printemps 2023 a été marqué par une réunion de de synthèse de la phase de conception détaillée. Elles ont eu lieu le 18 avril 2023 à Noyon pour le secteur 2 dans l'Oise, le 20 avril à Nesle pour les secteurs 2 et 3 dans la Somme et le 12 juin à Bapaume pour le secteur 4 dans le Pas-de-Calais et le Nord. En présence des services de l'Etat, ces trois réunions ont permis d'acter la bonne convergence entre le maître d'ouvrage et les parties prenantes territoriales sur les aménagements définis. C'est le fruit de trois années d'études et de concertation. S'en est suivi une séquence d'information auprès des habitants des communes concernées entre le mois de mai et le mois de juillet avec de nombreuses actions de terrain.



Sur la saison de septembre 2022 à août 2023, ce n'est pas moins de 180 rencontres et réunions qui ont eu lieu en vue de favoriser les échanges et la bonne communication avec les riverains, les entreprises, les mairies et l'ensemble des acteurs du territoire.



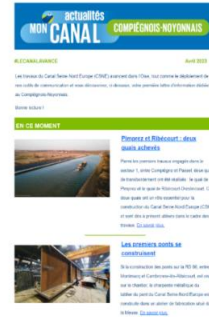
Auparavant, la rentrée 2022 avait également été l'occasion de franchir un cap en matière d'information et de communication auprès du grand public. Un nouveau site Internet (www.canal-seine-europe.fr), plus interactif, a été lancé le 15 septembre. Les visiteurs y trouvent un contenu clarifié et enrichi notamment avec de nombreuses vidéos pédagogiques sur le projet et sa réalisation. En outre, de nouveaux outils pédagogiques d'information ont été produits sur cette période : dépliants territoriaux et thématiques,

lettres d'information sur chacun des territoires, outils vidéos thématiques notamment sur le CSNE et l'eau, sur le CSNE et l'environnement, sur les étapes de la réalisation d'un grand projet.



Sur le secteur 1 de la vallée de l'Oise / Compiégnois, dans un contexte de montée en puissance des travaux prioritaires, la SCSNE s'est attachée à consolider l'acceptation des travaux en informant régulièrement, en développant la pédagogie du chantier, en valorisant les différentes facettes du projet, en mettant l'humain au cœur de la communication et en étant présent sur le terrain.

Les principales actions menées ont été la poursuite des lettres d'actualité, la diffusion régulière de « flashes info travaux », la tenue de réunions publiques d'information ou de permanences en mairie, l'organisation de visites de chantier pour les élus et riverains les plus concernés, la présence à des événements locaux (marchés, Pardon de la batellerie...) et le développement de l'information numérique pour plus de réactivité. Chaque communication inclut un message sur l'enjeu prioritaire de sécurité sur et autour du chantier.





2.3. L'OBSERVATOIRE DU PAYSAGE

En vue de la construction du canal, 2800 ha sont mobilisés. Ils interceptent notamment 85 % de culture, 2 % de zones urbaines et 2 % de canaux. A terme 2160 ha seront mobilisés pour le Canal et les rétablissements routiers, 1100 ha seront également dédiés aux aménagements écologiques. Le canal faisant 107 km de long, 200 km de berges seront accessibles aux promeneurs. Elles accueilleront 20 pontons de pêche et 2 équipements pour la navigation de plaisance.



Figure 8 : illustration du canal modélisé

Ces travaux vont amener des modifications notables du paysage. Celles-ci sont modélisées dans les études et encadrées par les experts de l'Observatoire de l'environnement.

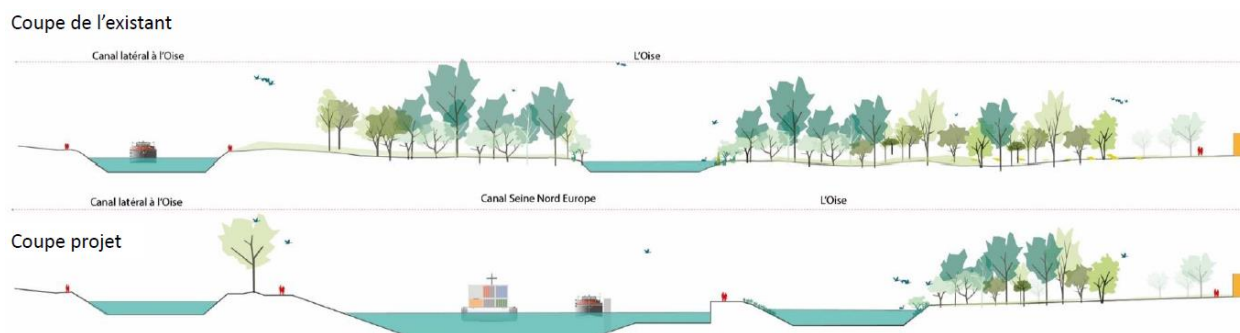


Figure 9 : schéma de coupe de principe avant/après projet

En effet en 2009, VNF a mis en place un observatoire de l'environnement dont le but est de suivre les principaux effets du canal Seine-Nord Europe sur l'environnement, pendant et jusque 10 ans après sa construction.

Suite à une période d'interruption d'activité en 2017 et 2018 et à la création de la société du Canal Seine-Nord-Europe (SCSNE), cet observatoire a été réinstallé officiellement le 25 janvier 2019 et a repris ses activités sur les mêmes principes de fonctionnement que pour la période 2009-2016.

2019 était donc la première année d'activité de cette instance renouvelée. 2020, était une année particulièrement dense pour la SCSNE avec notamment, pour les secteurs 2, 3, 4 et Ecluses, l'arrivée des nouveaux maîtres d'œuvre. 2021 aura été la première année complète d'activité de l'Observatoire avec l'appui du nouveau groupement d'AMO. 2022 aura permis d'avancer sur les différents sujets et en





particulier le travail d'analyse des documents PRO et l'établissement du programme de suivi qui doit servir d'outil rationnel d'appréciation de l'impact environnemental réel des travaux.

L'Observatoire a par ailleurs organisé des visites de terrain sur les premiers travaux du secteur 1, la dernière s'étant tenue en juillet 2023. L'observatoire a pu échanger le 13 septembre 2022 avec les acteurs de LISEA sur un retour d'expérience de l'observatoire de la LGV SEA.

Sur la saison 2022/2023, plus de 10 réunions de travail ont été organisées. Les principales activités de l'Observatoire ont porté sur l'analyse des dossiers PRO, le suivi de l'avancement de l'instruction du DAE, le suivi de l'Atlas des paysages, l'actualisation de l'observatoire photographique des paysages, l'examen et la mise à jour des indicateurs du programme de suivi des commissions Paysage/Architecture, Hydraulique/hydrologie/cours d'eau et Espaces naturels/Biodiversité. Lors des commissions, des avis ont été émis sur les études de PRO du secteur 1 ainsi que sur les AVP des secteurs 2 à 5.

Il produit chaque année son rapport d'activité qui est présenté en Conseil de Surveillance.

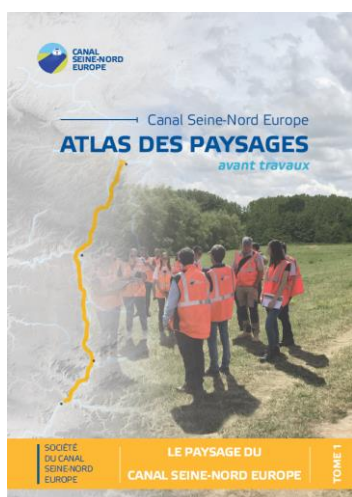


Figure 10 : couverture de l'atlas des paysages avant travaux

Les atlas de Paysages ont été publiés en décembre 2022. Ils retracent l'histoire du paysage sur le secteur d'étude et présentent les attendus du projet.

Un groupe de travail entre les maîtres d'œuvre, maître d'ouvrage et assistants à maîtrise d'ouvrage a été constitué sur la thématique du paysage dans le but de valoriser une Identité propre au Canal Seine Nord Europe tout en s'insérant dans le tissu existant traversé par l'infrastructure. Il s'agit de mettre en cohérence différents éléments ces aménagements projetés pour mettre en avant une Image du CSNE perceptible sur tout le linéaire.

A titre d'exemple, la cohérence de conception des ouvrages de rétablissement a été retenue comme étant essentielle : colorimétrie similaire, garde-corps et traitements spécifiques identiques, ... Des inscriptions sur les culées des ponts seront déployées sur l'ensemble des ouvrages, indiquant le PK et les noms des communes desservies. Des thématiques comme les plantations, les accessoires de plantations, le mobilier, le contrôle d'accès, les équipements tels que les pontons ont été retenues.

Dans le cadre de la Directive Régionale d'Aménagements, un groupe de travail véloroute a été constitué par la Région afin d'initier une charte commune aux différents porteurs de projet souhaitant participer à la mise en place d'une véloroute sur le linéaire du canal reliant Compiègne à Aubencheul au Bac. Cette charte ambitionne à terme une mise en cohérence en terme de revêtements, signalétique, mobilier, marquage au sol sur le linéaire de la véloroute.





2.4. LA DEMARCHE GRAND CHANTIER

A côté du dialogue territorial menée par la SCSNE qui est générateur de cohésion (cf. supra), les enjeux et les actions en matière de cohésion sociale sont portés pour l'essentiel par la démarche Grand chantier dont l'objectif est de préparer le chantier afin d'en optimiser les retombées pour le territoire en termes d'emploi, d'aménagement et de développement économique.

La démarche porte 5 dispositifs, chacun piloté par un chef de file :

- Canal Emploi, piloté par Pôle Emploi, consiste à identifier les emplois nécessaires et les ressources humaines présentes sur le territoire, à les préparer et à les former pour répondre aux besoins et aux compétences attendues par les entreprises,
- Canal Formation, piloté par la Région Hauts de France, vise à identifier et mettre en place les formations professionnelles pour les futurs salariés du chantier,
- Canal Solidaire, piloté par les Départements, sur l'insertion des publics éloignés de l'emploi en assistant la SCSNE et les entreprises titulaires des marchés pour la mise en œuvre de la Clause d'insertion par l'activité économique (CIAE),
- Canal Entreprises, piloté par la Région et la CCI régionale vise à identifier les entreprises locales et leurs compétences, afin de faciliter leur participation aux travaux du chantier ou à bénéficier des impacts indirects de celui-ci,
- Canal Accueil, piloté par la préfecture de la région Hauts-de-France, a pour objectif de faciliter l'accueil des salariés du chantier, en menant par exemple une réflexion sur l'organisation d'une offre d'hébergement, d'une offre de transport...

La démarche régionale est ensuite déclinée au niveau des territoires du projet, Artois-Cambrésis, Santerre Haute-Somme et Compiégnais-Noyonnais, à travers les contrats territoriaux de développement (CTD).

Entrée en phase opérationnelle en 2020, la démarche est désormais mature avec une gouvernance en place et la mise en œuvre du plan d'actions décidé chaque année par le comité de pilotage. Sur la période, les actions et les priorités ont été les suivantes :

- Axe 1 - Relever le défi de l'emploi :
 - o Présence à une vingtaine de salons, évènements et réunions d'information à travers les Hauts-de-France pour informer et mobiliser les habitants sur les opportunités d'emploi et de formation liées au Canal,
 - o Montée en puissance de la communauté « CCI Business CSNE » qui compte désormais 600 entreprises,
 - o Croissance des bénéficiaires de la CIAE avec en cumul, à la fin du 1^{er} semestre 2023, quelque 120 bénéficiaires correspondant à 90 000 heures d'insertion réalisées, dont 50 000 heures sous statut CDI,
 - o Formation de près de 13 000 personnes aux compétences attendues sur le chantier,
- Axe 2-Décliner concrètement la démarche grand chantier dans les marchés de travaux :
 - o Organisation de démarches de sourçage en amont des consultations des marchés de terrassements / ouvrages d'art, des écluses, des aménagements paysagers afin de connaître le marché et le mobiliser,
 - o Tenue des Rencontres régionales Canal Entreprises pour informer sur les attentes de la SCSNE, l'allotissement, le planning,
 - o Intégration dans les marchés de travaux lancés par la SCSNE des clauses de la démarche Grand Chantier relatives à la sécurité, l'insertion par l'activité économique, l'interprétariat, la place réservée



aux PME, la contribution des entreprises à l'effort de formation, l'observation économique des retombées et la communication,

- Axe 3 - Décliner la DGC dans les territoires au travers des contrats territoriaux de développement
 - o Signature du contrat territorial de développement sur le Compiégnois-Noyonnais et élaboration lancée sur les deux autres territoires,
 - o Mise en œuvre de la démarche des Projets des territoires qui permet d'enrichir le CSNE par des aménagements complémentaires (une douzaine de projets labellisés : pistes cyclables, maisons du Canal...) qui améliorent son intégration au territoire,
 - o Poursuite du travail avec Action Logement pour l'accueil des compagnons du chantier notamment avec la construction d'hébergement modulaires,
 - o Définition d'une politique de valorisation touristique du chantier et sa mise en œuvre avec les acteurs locaux du tourisme,
- Axe 4 - mobiliser autour des enjeux du grand chantier par la mise en œuvre d'un plan de communication spécifique :
 - o Production d'outils à l'attention des actifs, des entreprises, diffusés lors des salons, événements
 - o Développement du site Internet sur ses aspects liés aux opportunités du chantier.



NB : se reporter également au chapitre 5 relatif à l'emploi en lien avec les travaux.

3. L'INNOVATION

3.1. LA GESTION DE L'EAU

Recyclage de l'eau à chaque écluse, étanchéité très performante de sa cuvette, le Canal Seine-Nord Europe est conçu pour être économe en eau. Il sera alimenté par l'Oise l'essentiel de l'année et, lors des périodes de basses eaux de la rivière, par une retenue d'eau, située au Nord de Péronne dans la Somme, d'une capacité de 14 millions de m³ d'eau. Aucun prélèvement ne sera effectué dans les nappes phréatiques. Le schéma d'alimentation du Canal prend en compte les effets du changement climatique marqué par des périodes de sécheresse et de fortes chaleurs plus fréquentes. Toutes les dispositions prises permettent de garantir un fonctionnement robuste du Canal et en harmonie avec les autres usages de l'eau. Ainsi, dans les conditions de l'année 1976, le Canal resterait ouvert et l'eau de retenue de Louette serait utilisée au 2/3. Sur une année chaude et sèche comme 2022, celle-ci serait utilisée au 1/3.

- ✚ Étanchéité très performante de la cuvette, équivalent à une couche de 40 cm d'argile,
- ✚ Pas de prélèvement dans les nappes phréatiques
- ✚ Alimentation par la rivière Oise dont le débit est suffisant plus de 90% du temps
- ✚ Recyclage intégral de l'eau lors du passage de bateaux aux écluses, grâce à des bassins d'épargne et à un système de pompage
- ✚ Une retenue d'eau de 14 millions m³, dimensionnée pour faire face aux périodes de sécheresse importantes et alimenter le Canal en période de faible débit de la rivière Oise, période pendant laquelle le prélèvement dans l'Oise sera réduit voir arrêter afin de limiter les impacts sur la ressource en eau.

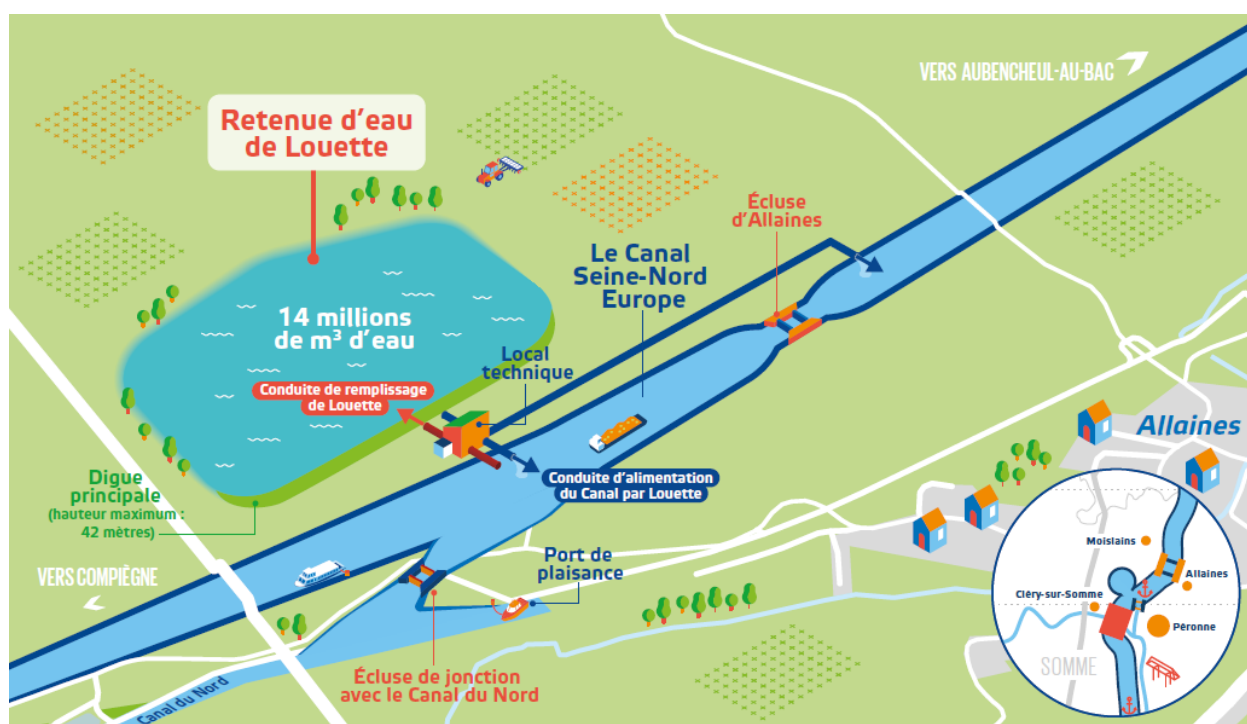


Figure 11 : schéma de la retenue de Louette



Le remplissage du canal va nécessiter : 21,5 Mm³. La méthodologie retenue se fera ainsi :

- Remplissage à partir de l'Oise grâce à un prélèvement jusque 5m³/s (/24h)
- Respect des mêmes règles que pour l'alimentation en phase d'exploitation

Concernant la retenue de LOUETTE, c'est 14 Mm³ qui doivent être accumulés sur le site. La méthodologie retenue se fera ainsi :

- Remplissage à partir de l'Oise grâce à un prélèvement de 1,35 m³/s (/24h)
- Respect des mêmes règles que pour l'alimentation en phase d'exploitation

3.2. LE BILAN CARBONE

On estime, quelques années après sa mise en service, que le Canal Seine-Nord Europe permettra d'acheminer de l'ordre de 17 millions de tonnes de marchandises par an et de réduire le trafic routier de 1 million de poids-lourds en France, et même de 2,3 millions à l'échelle européenne de la liaison Seine-Escaut. A la clé, un bilan carbone qui démontre, sur 40 ans, une économie de plus de 50 millions de tonnes de CO₂. Une façon de répondre aux enjeux climatiques et énergétiques du 21^{ème} siècle.

Le bilan carbone du projet vise avant tout à évaluer les principaux postes émetteurs de la phase chantier afin d'orienter les actions de réduction, et à estimer l'année à partir de laquelle le report modal dû à l'exploitation du CSNE compensera les émissions de la phase chantier.

Le bilan carbone du projet actualisé pour le dépôt du DAE II (déposé en mars 2022 sur la base des AVP PRO des études (suivant avancement des secteurs). Le « temps de retour sur investissement GES », correspondant au temps à partir duquel les émissions de CO₂ de la phase de construction sont compensées par les émissions évitées du fait du report modal. Il est estimé à 9 ans à compter de la mise en exploitation du Canal.

L'intérêt du projet CSNE au regard du report modal se considère à l'échelle de l'ensemble du réseau fluvial européen et non pas simplement sur l'axe Paris – Nord de la France. En effet le CSNE constituant un chaînon manquant du réseau fluvial à grand gabarit, il est attendu que sa mise en service permette un développement significatif de l'ensemble du transport fluvial du nord de l'Europe. C'est ce qu'on appelle l'effet réseau.

L'activité générant le plus d'émissions en phase chantier est liée à l'utilisation de la chaux pour le traitement des terrassements. Or, des recherches en cours tendraient à montrer qu'une proportion de CO₂ serait piégée dans les remblais par une réaction de re-carbonatation de la chaux. Ainsi, les émissions de CO₂ liées à ce poste pourraient avoir été surévaluées dans le bilan, mais la prise en compte de ce phénomène n'est à ce jour, pas suffisamment étudié pour l'intégrer au bilan.

Enfin, le bilan carbone sera mis à jour régulièrement en tenant compte de la précision progressive des études (AVP, PRO, puis EXE) puis des travaux eux-mêmes (suivi des quantités de matériaux utilisés et des transports effectués).



[teqCO ₂]	Emissions	Contribution
Divers	159 739	6%
Terrassements	1 626 341	58%
Etanchéité	357 651	13%
Ouvrages d'arts non courants	154 387	5%
Pont Canal Somme	99 460	4%
Bassin de Louette	1 910	0%
Construction de quais	11 384	0%
Ecluses	411 342	15%
TOTAL CONSTRUCTION	2 822 214	100%

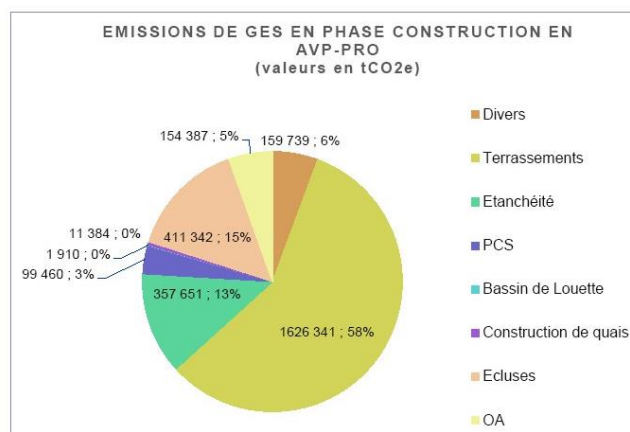


Figure 12 : Contribution des divers postes dans les émissions de GES en phase de construction (Source : Etude d'impact 2022)

L'objectif de la SCSNE est de réduire les émissions de CO₂ en phase chantier par rapport aux résultats du bilan actuel grâce notamment au choix des matériaux, aux sources et modalités d'approvisionnement, etc. Les premiers travaux n'ont pas encore fait l'objet d'un bilan carbone. Les études PRO en cours sur les secteurs 2 à 6 vont permettre d'affiner les estimations réalisées et d'identifier les pistes d'optimisation possibles.

Les mouvements de terres représentant 58% des émissions de GES durant la phase de construction sont estimés à 74 millions de m³ repartis comme suivant, selon la topographie des secteurs :

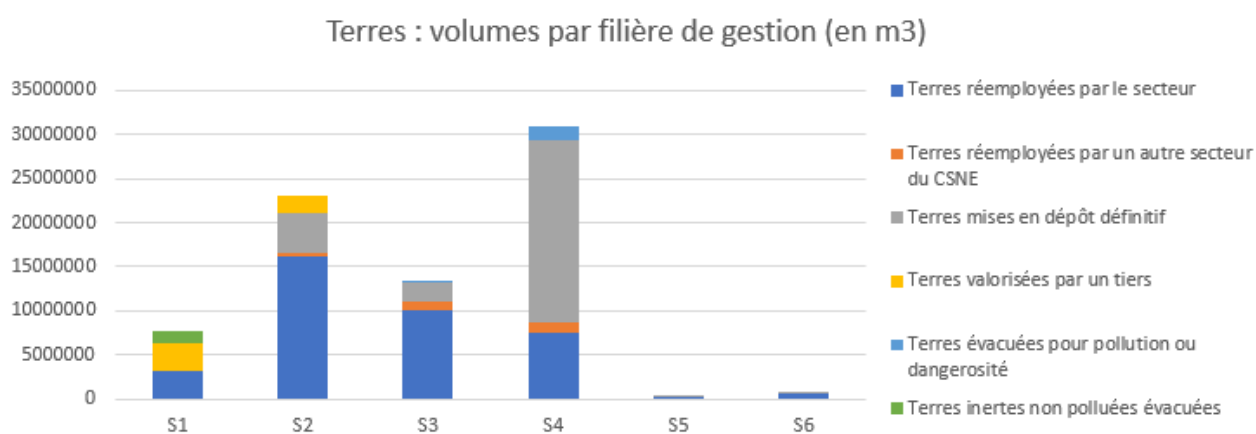


Figure 13 : graphique des volumes de terres par secteur

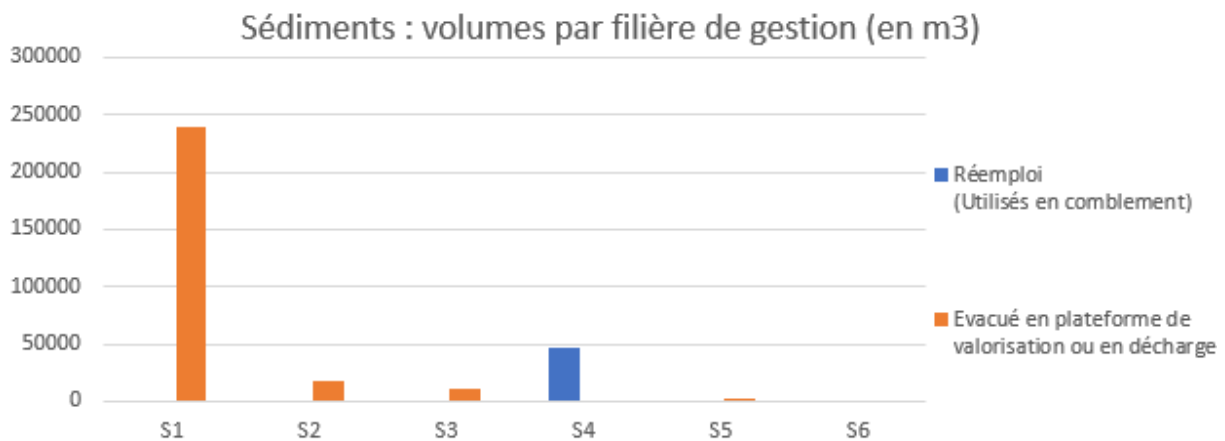


Figure 14 : graphique des volumes de sédiments par secteur

Les premiers mouvements de terres pour les réalisations des mesures compensatoires ont engendré 18500 m3 de déblais.

3.3. L'ECO-CONCEPTION

Inscrite dans le principe d'action d'écoperformance de la SCSNE, l'écoconception est une démarche consistant à intégrer l'environnement dès la conception d'un produit, service ou système et lors de toutes les étapes de son cycle de vie (AFNOR, 2004 ; Norme NF X 30-264, 2013) afin de réduire les impacts environnementaux négatifs des projets. Elle représente de ce fait une méthode de recherches d'innovation et de performance environnementale. Les actions d'éco-conception contribuent à la démarche globale de développement durable.

Elle concerne certaines actions pilotées par les maîtres d'œuvre et/ou les entreprises travaux. L'objectif est de réduire les impacts négatifs tout au long du cycle de vie du projet, tout en conservant sa qualité d'usage (mêmes performances et/ou même efficacité), et d'intégrer, à tous les stades et à toutes les thématiques la volonté d'améliorer la qualité environnementale du projet.

L'étude et le suivi des actions d'écoconception ont donc été intégrés aux missions des marchés de Maîtrise d'oeuvre du CSNE.

En phase AVP, la démarche a consisté en :

- L'appropriation de la démarche et des outils support ;
- L'appropriation des objectifs du référentiel HQE, et les actions qui en découlent ;
- L'analyse des opportunités afin de proposer des solutions visant à améliorer la performance environnementale du projet, avec l'ensemble des acteurs de la MOE ;
- Une analyse multicritère de leurs impacts, à l'aide d'indicateurs adaptés.





L'étude approfondie des solutions d'écoconception est réalisée en phase PRO, en cohérence avec les études de conception. Elle fait l'objet d'échanges dans le cadre d'un groupe de travail spécifique entre la MOA, l'AMO et les MOEs.

Les sujets retenus pour le PRO sont les suivants :

- Optimisation écologique du choix des matériaux
- Valorisation des déchets et matériaux
- Aménagements innovants des passages petite faune
- Valorisation des dépendances vertes
- Favoriser la biodiversité dans la section courante





4. LES TRAVAUX

4.1. LA SECURITE DU CHANTIER, AFFAIRE DE TOUS ET DE TOUS LES INSTANTS

La sécurité des infrastructures et des personnes demeure la priorité absolue de la Société du Canal Seine-Nord Europe.

La politique prévention a été adoptée par le Conseil de Surveillance le 24 juin 2022. Cette politique rappelle que la sécurité est l'affaire de tous et de tous les instants. Elle 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.

Sur l'année 2023, de nombreuses actions prévention ont été déployées notamment la mise à jour du schéma directeur de la prévention intégré dans les dossiers de consultation des entreprises, la définition du Passeport Sécurité avec l'OPPBTP, la conduite de 2 actions dans le PRST4 (Plan Régional Santé au travail) des Hauts-de-France dont une instruction spécifique pour les intérimaires. Ces actions se déploient sur l'ensemble des chantiers engagés.

4.2. L'ARCHEOLOGIE

Le rôle de l'archéologie préventive est d'évaluer avant le début des travaux la présence de vestiges archéologiques sur le tracé du futur canal. Les terrains destinés à être aménagés sont donc évalués et étudiés au moyen de diagnostics archéologiques et éventuellement fouillés s'ils présentent un intérêt particulier, mettant en exergue des vestiges significatifs. Le Service Régional d'Archéologie, dépendant de la Direction Régionale de Affaires culturelles, désignent les terrains qui doivent faire l'objet de diagnostics et le cas échéant de fouilles.

Pour révéler la présence de sites archéologiques, de longues tranchées parallèles sont creusées sur au moins 15% de la surface totale de la zone à étudier. Ces tranchées permettent d'avoir un bon aperçu des éventuels vestiges présents ainsi que de les dater. Elles sont parfois complétées de sondages ponctuels plus profonds afin de caractériser les occupations du Paléolithique.



Ces interventions sont encadrées par un cadre réglementaire spécifique à savoir :

- l'arrêté inter-préfectoral du 18 octobre 2019 portant dérogation à la protection des espèces animales et végétales au bénéfice de la Société du Canal Seine-Nord Europe dans le cadre des opérations d'archéologie préventive et de sondages géotechniques. Cet arrêté a fait l'objet d'un porter à connaissance en date du 1^{er} juillet 2022 pour intégrer les emprises des études de niveau AVP. L'arrêté modificatif du 08 février 2023 est venu valider ces modifications.
- L'arrêté d'autorisation temporaire du 25 janvier 2022 autorisant les travaux préliminaires en zones humides. Cet arrêté a fait l'objet d'un porter à connaissance déposé en décembre 2022 et validé par arrêté modificatif le 18 janvier 2023.

Après une première phase de fouilles préventives entre 2008 et 2013 qui aura permis de diagnostiquer 1800 ha, identifier 320 indices d'occupation et fouiller 90 sites archéologiques, les travaux d'archéologie préventive se poursuivent sur le territoire et sur la base d'un tracé modifié. Ainsi sur 1610 ha de surface de référence, 1339 ha font l'objet d'une prescription de diagnostic car évalués comme secteurs les plus potentiellement riches en vestiges.

A la fin de l'été 2023, 56 sites représentant 651 ha ont été diagnostiqués.

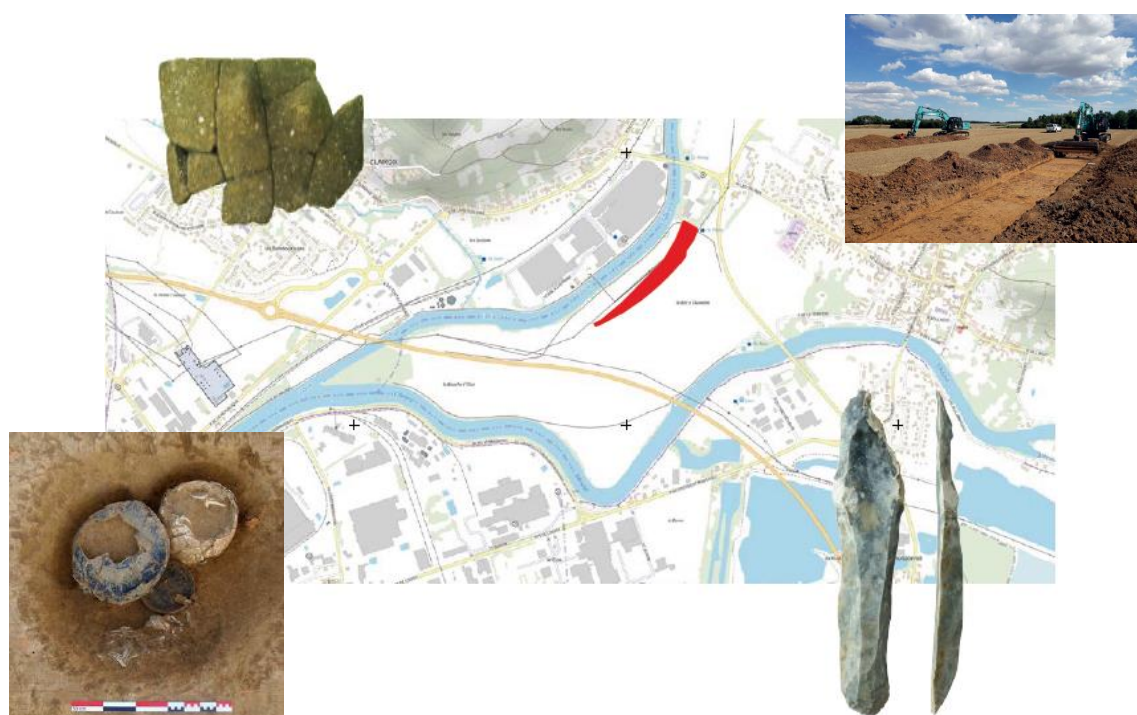


Figure 15 : Fouilles de Choisy-au-Bac, Hermies, Ruyaulcourt, Bertincourt

La SCSNE souhaite définir une doctrine d'intervention en interface avec les travaux préliminaires (par exemple les compensations écologiques). Enfin, une clause « découverte archéologique » est prévue dans les marchés des entreprises de travaux qui précise la conduite à tenir en cas de découverte fortuite sur le chantier. Pour chaque opération, un écologue est présent afin de transmettre aux archéologues les enjeux et recommandations environnementales propres à chaque site.



4.3. LES MESURES COMPENSATOIRES

Le programme de compensation de la SCSNE comprend plus de 1 100 ha de restauration de milieux naturels.

Une première phase de travaux de 165 ha environ a été réalisée en 2022 et 2023 dans l'Oise sur les communes d'Appilly, Morlincourt, Beaurains-les-Noyon, Chiry-Ourscamp et Pimprez.

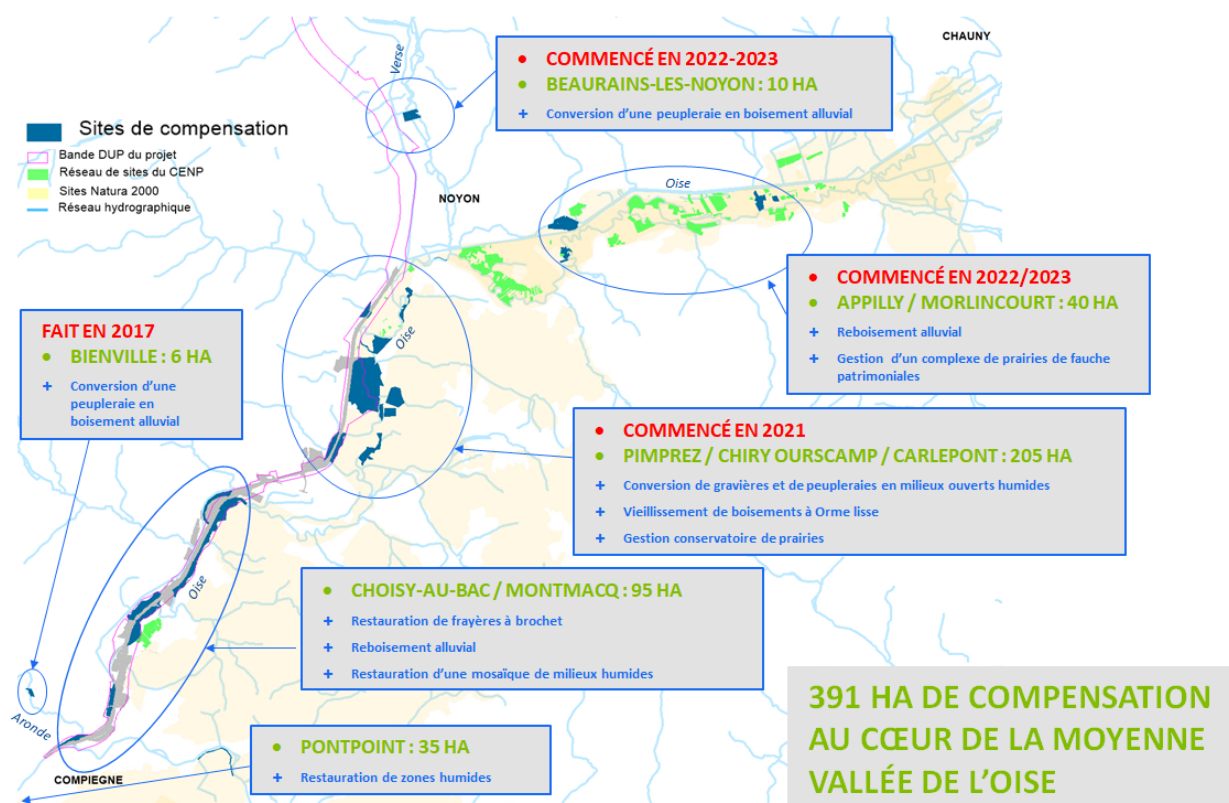


Figure 16 : localisation des sites de compensation réalisés en 2022 et 2023

Les principaux travaux peuvent se résumer comme suit :

- + Restauration de zones humides





Figure 17 : Morlincourt, 2023

+ Création de mares et de mégaphorbiaies (habitats humides de hautes herbes)



Figure 18 : Chiry-Ourscamp, 2023

+ Restauration de bras morts de cours d'eau





Figure 19 : Chiry-Ourscamp, 2023

Création de boisements



Figure 20 : Chiry-Ourscamp, 2023



Plantations de haies, ripisylves et lisières forestières



Figure 21 : Appily, 2023

+ Restauration de prairies de fauche tardive



Figure 22 : Appily, 2023

En 2024, une nouvelle phase de travaux sera lancée dans la Somme et le Pas-de Calais.

4.4. LES TRAVAUX DU SECTEUR 1

Les travaux engagés en 2022 sur le secteur 1 entre Montmacq et Pimprez concernent notamment :

- Le nouveau lit de l'Oise
- 2 ouvrages hydrauliques
- 1 nouvelle route à Pimprez avec franchissement du CSNE
- 3 nouveaux ponts sur la RD 66
- A Ribécourt et Pimprez : achèvement de deux quais

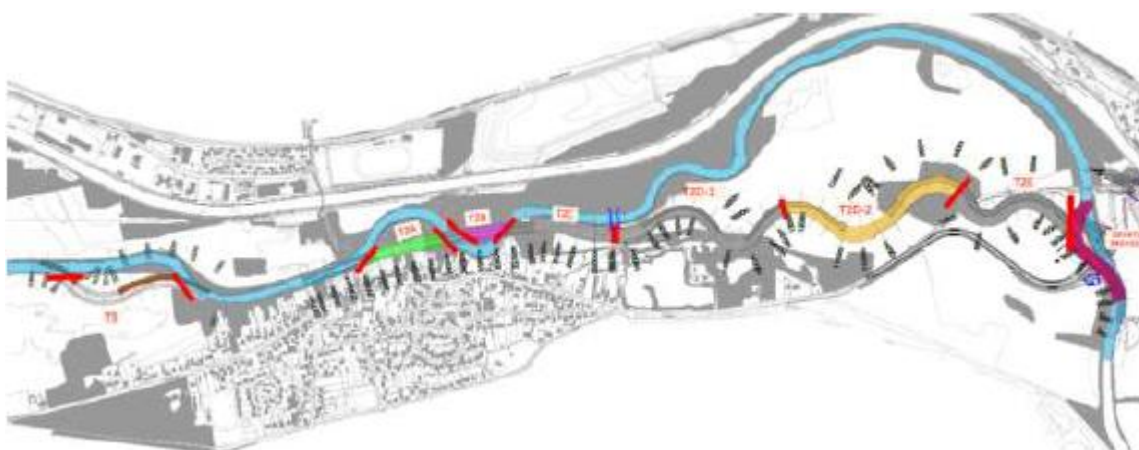


Figure 23 : plan rescindement de l'Oise



Figure 24 : vues aérienne travaux du rescindement de l'Oise et construction des nouveaux ponts

Le chantier du CSNE intègre un suivi environnemental strict et rigoureux impliquant la mise en œuvre de nombreuses mesures environnementales permettant le respect de la réglementation. Pour cela, un suivi écologique est intégré à chaque lot de travaux en vue de garantir le bon pilotage de la démarche ERC sur chantier. Dans le cadre de ce suivi de chantier, plusieurs écologues ont été mobilisés pour garantir le respect de la réglementation.

LES TRAVAUX SUR LE SECTEUR 1



Figure 25 : localisation des travaux réalisés et en cours sur le secteur 1



Figure 26 : hibernaculum

Une centaine de micro-habitats a également été créé sur le secteur 1 pour permettre le refuge des espèces et l'éloignement des zones à risque.

Lors du dégagement des emprises, 8 zones humides ont été impactées sous couvert de l'arrêté d'autorisation environnementale avec un déplacement préalable des espèces protégées :

Nombre de zones concernées	Nombre de pêches réalisées	Nombre d'espèces / d'individus
8 (environ 24 ha)	36 pêches (15 infructueuses)	6 espèces / 278 individus / 17 pontes



Figure 27 : pêche de sauvegarde - amphibiens

En juin 2023, une pêche de sauvegarde a été réalisée afin de permettre la modification du lit mineur de l'Oise et le comblement de l'ancien lit. La quantité de poisson évacuée sur l'ensemble des deux journées est estimée à 100 kg (min : 80 – max : 120) : 19 espèces représentées par des individus de 3 à 70 cm.



Figure 28 : pêche de sauvegarde - poissons

Concernant la flore protégée, 12 pieds de véronique à écusson ont fait l'objet d'une transplantation. Le premier suivi a confirmé une bonne reprise de plus d'une centaine de pieds dans le nouveau milieu.

Partenaires financiers



www.
canal-seine-
nord-europe.fr



Figure 29 : mesures de protection de la flore

Les emprises chantier ont par la suite été protégées par un total de 17km de filet amphibien sur la saison 2022-2023 (portant le total à 20,5km) et les espèces exotiques envahissantes ont été traitées pour empêcher toute propagation involontaire :

EEE	Unités / Surface traitée 2022
Robinier faux-acacia	221 arbres traités
Buddleia de David	39 m ²
Renouée du Japon	780 m ²
Vigne vierge commune	780 m ²
Aster américain	302 m ²



Figure 30 : gestion des plantes exotiques envahissantes

Partenaires financiers



www.
canal-seine-
nord-europe.fr



Figure 31 : linéaires de protection

Pour garantir le maintien de la qualité des eaux de l'Oise, les matières en suspension font l'objet d'un suivi en continu. Aucun dépassement réglementaire (>1h) n'a été observé sur la période de travaux. Aucune anomalie également au niveau des suivis piézométriques n'a été enregistrée (1 fausse alerte suite à une erreur de laboratoire). Les rejets des eaux des bassins de décantation du chantier font également l'objet d'un suivi régulier.

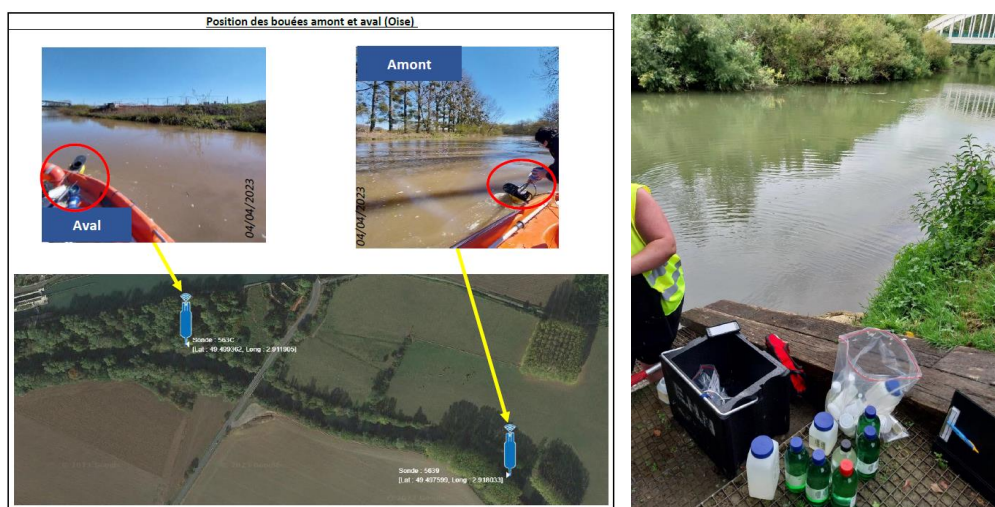


Figure 32 : suivis par prélèvements et en continu de la qualité des eaux

Partenaires financiers



www.
canal-seine-
nord-europe.fr

5. L'EMPLOI

En renforçant les activités économiques existantes et en créant de nouvelles filières, le Canal Seine-Nord Europe structure les perspectives d'avenir de toute une région. Sa contribution promet d'être conséquente en termes d'emploi et de formation ainsi que pour l'attractivité du territoire, qu'elle soit touristique ou économique. Et tout cela dès le début du chantier, avant même la mise en fonctionnement du Canal.

Pour permettre à chacun de saisir ces opportunités, les collectivités et les partenaires du projet sont mobilisés, main dans la main, autour d'un dispositif exceptionnel réservé aux grands projets d'aménagement du territoire : la Démarche Grand Chantier détaillé ci-avant.

La SCSNE a mis en place et anime un observatoire pour mesurer l'effet de la démarche Grand chantier sur les entreprises, les emplois, l'insertion, la formation, l'accueil des entreprises. Un rapport d'activités présente tous les trimestres, les chiffres pour les 5 dispositifs (Canal Emploi, Formation, Solidaire, Accueil, Entreprises).

+ Pendant le chantier...

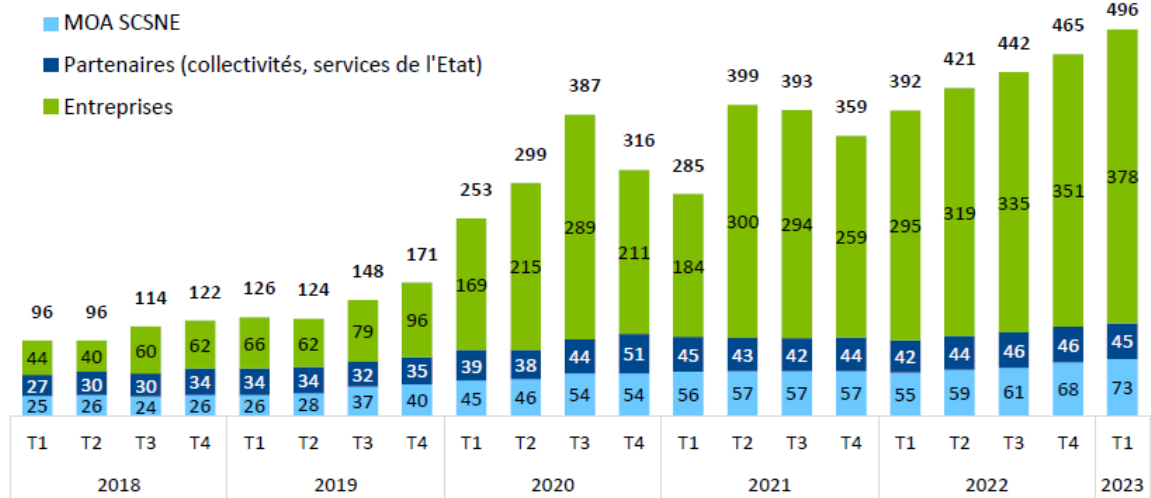
- **6 000 emplois au plus fort du chantier avec un besoin de recrutements estimé à ~3 000**
 - + ~1 000 conducteurs d'engins, de camions
 - + ~500 coffreurs, ferrailleurs, soudeurs,
 - + ~300 ouvriers VRD, constructeurs de routes,
 - + Mécaniciens, grutiers, avitailleurs, ouvriers espaces vert, topographes...
 - + ~300 personnels d'encadrement

Partenaires financiers



www.
canal-seine-
nord-europe.fr

Evolution des Equivalents Temps Plein Travaillés (ETPT)



Observatoire socio-économique du Canal Seine-Nord Europe

Déjà plus de 100 bénéficiaires de la Clause d'insertion par l'activité économique, 75 700 h d'insertion déjà réalisées à fin 2022

6. PERSPECTIVES

La sécurité du chantier

La sécurité du chantier est la priorité, dans ce cadre la mise en œuvre du Passeport Sécurité pour les salariés du chantier, mais aussi dans le cadre des dispositif Canal Formation se poursuivra.

L'enquête publique environnementale

Après plusieurs mois de préparation et d'instruction, l'enquête publique environnementale va être lancée dans les prochaines semaines pour les secteurs 2 à 6. Elle permettra au public de s'approprier encore davantage le projet en complément de l'ensemble des réunions publiques, diffusion d'informations et rencontres sur le terrain qui ont été menées par la SCSNE depuis plusieurs mois.

L'objectif de communication, de pédagogie et d'association du public à ce grand projet reste prioritaire pour la Société.

Une démarche HQE Infrastructures durables © qui se poursuit

Partenaires financiers



Cofinancé par
l'Union européenne



La certification HQE infrastructures durables © prévoit des audits réguliers au



www.
canal-seine-
nord-europe.fr

fur et à mesure de l'avancement du projet : programme, conception, réalisation. Après les audits liés au programme, la phase conception sera auditée pour les secteurs 2 à 6 du projet afin d'en vérifier la conformité au référentiel et aux 17 objectifs fixés par la démarche.

La poursuite des travaux du secteur 1 et la préparation des travaux sur les autres secteurs

Les travaux sur le secteur 1 vont se poursuivre avec l'engagement de la construction de l'écluse de Montmacq et la passation de marché de construction du canal lui-même sur cette zone. Les suivis écologiques seront poursuivis sur les premiers sites de mesures compensatoires réalisés en 2021-2022.

Sur les secteurs 2 à 6, les premiers travaux se préparent ainsi que la mise en œuvre des mesures de réduction d'impact ainsi que les travaux de mesures compensatoires situés sur les sites en dehors de la zone DUP.

La déclinaison concrète de la politique innovation

La politique innovation adoptée par le Conseil de surveillance verra sa déclinaison appliquée concrètement dans le suivi des mouvements de terre, la recherche et la mise en œuvre de techniques moins émissives ou encore des prescriptions spécifiques sur les bâtiments.

A court terme, la politique de transition énergétique sera adoptée et mise en application en partenariat avec les bureaux d'études, les industriels, les instituts scientifiques et les organisations régionales et étatiques.

La montée en puissance des recrutements pour le chantier

Avec l'appui des dispositifs de la Démarche Grand Chantier, en particulier Canal Emploi, Canal Formation et Canal Solidaire, il s'agira de préparer les recrutements pour les entreprises du chantier dans un contexte économique particulier.

Partenaires financiers



www.
canal-seine-
nord-europe.fr