



# **SOMMAIRE**

Pı	éambule	4
1.	Introduction	5
	1.1. Cadre du projet	5
	1.2. Le financement	6
	1.3. Le calendrier du projet	7
2.	Gouvernance	10
	2.1. Instances	10
	2.2. Politiques de l'établissement	10
	2.3. Responsabilité sociale de l'établissement	10
	2.4. Déontologie	11
3.	Sécurité	11
4.	Ecoperformance	14
	4.1. Mesures environnementales	14
	4.2. Bilan Carbone	20
	4.3. Certifications HQE	20
5.	Partenariat et participation	23
	5.1. Dialogue territorial et communication	23
	5.2. Focus sur l'engagement de la SCSNE dans le cadre de la charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds dans l'Oise	
	5.3. Démarche grand chantier	26
	5.3.1. Emploi	27
	5.3.2. L'accès à la commande publique pour toutes les entreprises	28
	5.3.3. Les partenariats	
	5.3.4. Contrats territoriaux de développement	30
6.	Innovation	31
7.	AVANCEMENT DU PROJET	33
	7.1. Autorisations	33
	7.1.1. Autorisations environnementales	33



	7.1.2. Maitrise foncière	34
	7.2. Préparation du chantier	35
	7.2.1. Archéologie	35
	7.2.2. Logistique	36
	7.3. Travaux	36
8.	Perspectives 2025-2026	37
	8.1. La prévention	38
	8.2. L'éco-performance	
	8.3. Le partenariat et la participation	38
	8.4. L'innovation	39
	8.5. Les travaux	40
	8.5.1. Secteur 1	40
	8.5.2. Secteur 2	40
	8.5.3. Secteur 3	40
	8.5.4. Secteur 4	40
	8.5.5. Secteur Écluses et systèmes	40
	8.5.6. Secteur 6 Pont Canal de la Somme	41
	8.5.7. Secteur aménagements écologiques	41

# PRÉAMBULE

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, révisée le 10 juillet 2024 afin de tenir compte notamment des effets de la crise sanitaire sur le planning, 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.

# 1. INTRODUCTION

Chaque année, la Société du Canal Seine-Nord Europe produit son rapport développement durable pour faire état du bilan des actions et des perspectives du projet dans ce domaine. Le présent rapport présente un bilan de l'activité du second semestre 2024 ainsi les actions en cours sur l'année 2025. Il présente enfin les perspectives pour l'année 2026.

# 1.1. Cadre du projet

D'un point de vue opérationnel, le CSNE est sectorisé en 4 secteurs géographiques (du sud au nord) :

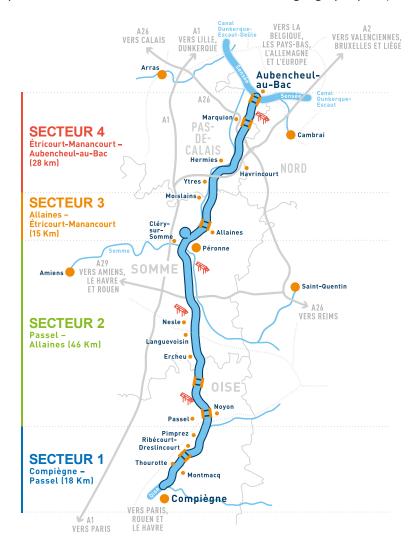


Figure 2 : secteurs géographiques du projet

A cela, s'ajoute 3 secteurs fonctionnels :

- Le secteur 5 regroupant 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 secteur des aménagements environnementaux créé fin 2024.

# 1.2. 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 (hypothèse d'inflation de 1,5% par an), 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

Une nouvelle tranche de financement européen a été obtenue en juillet 2024, pour un montant de 705M€ sur 2024-2027, soit la subvention européenne la plus importante accordée à un projet d'infrastructure en France.

# 1.3. Le calendrier du projet

VNF premier maitre 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 mené de 2013 à 2015 à 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 maitrise 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 les opérations de mesures environnementales, la construction de deux quais travaux, le rescindement de l'Oise entre Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt fonctionnel depuis septembre 2024 ainsi que la construction de 4 ouvrages qui ont permis la mise en service de la RD66 et de la RD40bis au printemps 2025 et le démarrage en juin 2024 des travaux de construction de l'écluse de Montmacq-Cambronne-lès-Ribécourt. Une quatrième saison de déboisement est programmée à l'automne 2025.





Les plateformes de l'écluse sont achevées à l'été 2025 et les parois moulées seront mises en chantier d'ici la fin 2025. La consultation pour le marché principal dit TOARC est en cours et les dossiers de consultation des entreprises (DCE) des lots d'aménagements paysager et environnemental sont en cours de finalisation.

Les premiers suivis écologique ont été lancés sur les sites de mesures compensatoires hors DUP. L'objectif de ces suivis est de démontrer à termes l'efficacité des mesures mises en œuvre.

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 (DAE) a été déposé en mars 2022 pour un arrêté d'autorisation environnementale obtenu le 9 août 2024. Les travaux préparatoires, notamment les premières mesures compensatoires, les opérations d'archéologie préventive, la construction de quais travaux sur le canal du Nord a débuté dès 2022. Une nouvelle phase de travaux a été conduite début 2025 dans le cadre de la mise en œuvre des mesures compensatoires hors DUP des secteurs 2 à 6.

Plus spécifiquement pour les secteurs 2, la période 2024/2025 est marquée par la fin de la phase études et de la réception du PRO, du passage en phase ACT et les premiers travaux préparatoires. Les faits marquants de la phase ACT étant la notification des travaux de déboisement, la procédure de passation des marchés pour les mesures compensatoires. Les quais travaux et la fouille de l'écluse de Noyon dont les marchés seront notifiés d'ici fin 2025. Les consultations pour les marchés principaux sont en cours de préparation.

Pour le secteur 3, les études de conception détaillée sont en cours depuis 2022 et vont s'achever en 2025. En parallèle, les travaux de construction d'un quai travaux à Allaines sur le Canal du Nord ont été lancés en 2023. Ceux-ci, après une interruption en 2024 et 2025, vont être achevés début 2026. En outre, des travaux de mares de réduction vont être lancés en septembre 2025. Les consultations des autres marchés, notamment des marchés principaux du canal et de la retenue de Louette, sont en cours. La notification de ces derniers est prévue au deuxième semestre 2026.

Pour le secteur 4, les études de niveau PRO ont été validées début 2025. Les investigations archéologiques se sont poursuivies par la réalisation de plusieurs fouilles dont l'une d'ampleur importante à Hermies. Concernant les travaux, le dévoiement de l'autoroute A2 a démarré en septembre 2024 et la construction du rétablissement au dessus du futur canal est en cours. L'enfouissement de deux lignes hautes tensions au niveau de Marquion s'est achevé en juin 2025. La consultation du TOARCE 4.1 a été lancée dans le courant de l'été 2025. Le TOARCE 4.2 fera l'objet d'une publication au second semestre 2025. Les marchés de travaux préparatoires lancés en 2024 seront attribués au second 2025 pour une première phase d'intervention début 2026. Le marché de la fouille de l'écluse de Oisy-le-Verger est en cours de notification pour un démarrage de travaux début 2026.

<u>Sur le secteur Ecluses et Systèmes (secteur 5), les procédures de consultation</u> des travaux principaux de terrassement et de génie civil se poursuivent. La publication de l'avis d'appel public à la concurrence pour la construction de l'écluse de Oisy le Verger est intervenue le 29 avril 2024. L'invitation à soumissionner a été envoyée aux candidats le 14 août 2024. Les premières offres ont été remises à la fin 2024. Des négociations avec les candidats ont été effectuées au cours du deuxième trimestre. Le DCE pour l'offre finale a été envoyé aux candidats début août. Parallèlement, l'avis d'appel public à concurrence concernant l'écluse de Noyon a été publié le 7 février 2025, celui concernant les écluses de Catigny et d'Allaines le 11 avril 2025, celui relatif à l'écluse de Marquion le 25 juillet 2025.





Sur le secteur du Pont Canal de la Somme, la consultation pour le marché de conception réalisation s'est poursuivie jusqu'à l'étape des offres finales qui ont été remis en juillet 2025.

Du fait en particulier des effets de la crise sanitaire, des délais d'instruction et des prescriptions contenues dans les autorisations environnementales, la mise en service du Canal Seine-Nord Europe initialement prévue fin 2030 est désormais prévue en 2032.

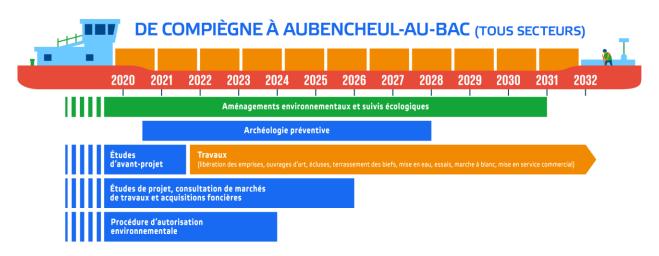


Figure 5 : planning des différentes phases du projet

Ce rapport présente, de façon synthétique, le bilan des actions de développement durable menées depuis le rapport précédent, soit la période d'août 2024 à août 2025. Il présente également les actions en cours et les perspectives pour l'année 2026. Il concerne les réalisations des phases ACT (Accompagnement à la passation des contrats de travaux) et DET (direction de l'exécution des travaux du secteur 1) et PRO des secteurs 2, 3, 4 et 5 Ecluses, et de la phase d'études du pont-canal de la Somme conduite dans le cadre du dialogue compétitif de la procédure d'attribution du marché de conception-réalisation, ainsi que l'instruction 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.

Une présentation générale du projet est accessible sur le site Internet de la SCSNE (https://canal-seine-nord-europe.fr/).





# 2. GOUVERNANCE

### 2.1. Instances

Après une année 2020 marquée par la transformation de la SCSNE au 1 er avril 2020 en établissement public local, une année 2021 qui a vu le renouvellement des instances du fait des élections départementales et régionales, , le renouvellement des trois membres du directoire par délibération du conseil de surveillance, l'année 2024 et le début l'année 2025 ont vu le renforcement des relations avec l'Europe notamment à travers la mise à jour de la décision d'exécution en juillet 2024.

L'Observatoire de l'Environnement a été créé en mai 2018 avec pour objectif de suivre les effets du projet sur l'environnement et de conseiller le maitre d'ouvrage en promouvant l'exemplarité environnementale du projet, son insertion dans le territoire et l'innovation dans le domaine de l'environnement puis d'évaluer l'efficacité des mesures retenues pour capitaliser sur les expériences acquises.

Cet observatoire composé de 3 commissions : Hydraulique, biodiversité et paysages dont les membres issus des services de l'État et des collectivités mais aussi d'association environnementales agréées et d'experts indépendants a été constitué pour une durée initiale de 6 ans. Compte tenu de l'avancement du projet et de l'intérêt des travaux produits par l'observatoire, il a été décidé de le renouveller pour une nouvelle période de 6 ans.

# 2.2. Politiques de l'établissement

Le conseil de surveillance a adopté plusieurs délibérations particulièrement importantes pour l'avancement du projet et la structuration de la SCSNE :

Les politiques cadre de réalisation du projet sont notamment les suivantes :

- Politique prévention
- + Schéma de gestion des déblais et des approvisionnements
- + Politique innovation
- + Politique achats
- + Politique de gestion contractuelle
- Politique de valorisation touristique
- + Politique transition énergétique

Chaque année, un bilan de la mise en œuvre de ces politiques est présenté au Conseil de surveillance.

# 2.3. Responsabilité sociale de l'établissement

Les effectifs ont poursuivi leur évolution en lien avec l'avancement du projet. Au 31/07/2025, l'établissement compte 102 collaborateurs fonctionnaires détachés, mis à disposition d'établissement public (RATP), apprentis, ou salarié de droit privé.





La SCSNE a poursuivi son action en faveur de la formation des futurs jeunes professionnels en accueillant 10 stagiaires au cours de l'année 2024 et deux apprentis.

Dans la continuité des dispositifs favorisant la transition énergétique et notamment l'accès à la mobilité douce, la SCSNE a mis en place le versement du forfait mobilité durable pour les collaborateurs utilisant de façon régulière le vélo sur le trajet domicile-travail, 9 salariés bénéficient de cette aide.

Afin d'inciter les salariés à l'utilisation du vélo la SCSNE à participer à la 5<sup>ème</sup> édition de mai à vélo, évènement soutenu par le Ministère de la transition écologique et le ministère des sports. Un chalenge interne à la société a été créée afin d'encourager les salariés à parcourir le plus de kilomètres possibles à vélo!

# 2.4. Déontologie

La SCSNE reste vigilante en matière de détection et de prévention des faits de corruption et de prévention des atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la SCSNE.

Les règlements intérieurs ont été modifiés afin d'intégrer les règles de la Démarche de formalisation de la déontologie au sein de la SCSNE et de la Charte Gouvernance, ce qui a conduit à mettre en place systématiquement la signature d'un engagement de confidentialité pour chaque membre et observateur assistant aux séances du conseil de surveillance.

Il est de même pour les comités de pilotage dédié à chaque marché important pour les membres le composant.

# 3. SÉCURITÉ

Sur les chantiers de la Société du Canal Seine-Nord Europe, la santé et la sécurité de nos collaborateurs sont notre priorité. La SCSNE agit pour qu'une même culture de la sécurité soit partagée par tous les intervenants tout le long du projet. Une priorité : la PRÉVENTION.

# LA SÉCURITÉ est l'affaire de tous et de tous les instants



2024 et 2025 sont des années denses pour la construction et le développement d'une approche prévention coordonnée pour la Société du Canal Seine Nord Europe.

Nous continuons à déployer notre politique de prévention validée par le Conseil de Surveillance, le 24 juin 2022. Ainsi, sur les 10 objectifs déclinés en 25 actions, nous avons désormais 23 actions pleinement déployées sur tous nos chantiers.

+ Convention OPPBTP



Nous pouvons ainsi parler de la convention de partenariat avec l'Organisme de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics (OPPBTP) pleinement effective depuis décembre 2023 reprenant différents axes majeurs d'un partenariat national avec en action centrale le Passeport Prévention Canal, une sensibilisation du Maitre d'ouvrage reprenant tous les risques qui peuvent être présents sur les chantiers du Canal. Cette sensibilisation obligatoire de 3 heures vise à mettre à niveaux tout le personnel amené à travailler sur le projet quel que soit son expérience pour construire une culture commune.

Ainsi, à date, nous avons formé au passeport prévention canal plus de 350 personnes.



### + Exemplarité

L'engagement sécurité s'est maintenu au sein de la Société du Canal Seine Nord à travers différents événements. Par exemple, l'institutionnalisation des désormais « 48 » Flash Sécurité qui permettent d'évoquer en début de chaque réunion importante les moyens de prévention et risques sur un sujet spécifique de nos métiers. Tous les premiers mardis du mois, la réunion obligatoire de 30 minutes « Mardi Sécurité » permet depuis bientôt 3 ans sans discontinuité de mettre en avant avec les équipes notre logique prévention dans des ateliers des sujets de culture tel que les missions des CSPS, les risques principaux du chantier, les indicateurs prévention, la lutte contre les travailleurs illégaux, ...

En complément, notre politique de contrôle partagé prend racine avec, sur 2025 à mi année plus de 160 fiches de contrôle QHSE Canal Chantier formalisées par les équipes de la SCSNE sur des situations positives et négatives détectées lors des visites de chantier.





### + Charte chantier franchement sûr

Le 19 novembre 2024, à l'occasion du Salon des maires nous avons également pu déployer notre engagement fort sur les sujets de la sécurité en co-signant avec nos partenaires la charte « Chantier franchement sûr ». Cette charte a pour objectif la prise en compte de la prévention des risques professionnels dès la conception des ouvrages par la maîtrise d'ouvrage. Nous nous sommes donc engagez sur des actions spécifiques au cœurs de nos enjeux :

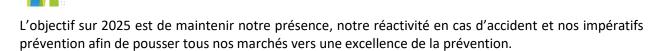
- La prise en compte des risques de travaux sous circulation et la protection des riverains : la mise en place d'une signalisation temporaire doit assurer la protection des riverains autour des chantiers. Elle organise également les flux pour les secours, les livraisons, les accès aux établissements et aux services publics. L'effort est aussi fait de limiter les impacts sur les déplacements des usagers, des riverains et sur les activités commerçantes ;
- La protection des fouilles en tranchée : il s'agit de garantir que les travailleurs ne tombent pas et que les matériaux soient protégés ;
- L'hygiène : la mise à disposition d'équipements sanitaires permet d'améliorer l'hygiène pour les opérateurs et a un impact positif sur l'image du chantier et le confort de travail.

### Indicateurs

Concernant les accidents de travail sur le chantier, le fait de mettre en avant la prévention nous aide à réduire les risques, comme le montre nos résultats 2024 sur nos chantiers travaux.

Notre projet débute et les taux restent maîtrisés. Ainsi le Taux de fréquence est de 8 et le Taux de gravité de 0.4 pour l'année 2024.







# 4. ECOPERFORMANCE

## 4.1. Mesures environnementales

Pour le secteur 1, suite à la finalisation des études PRO, les surfaces des impacts résiduels à compenser s'établissent comme suit :

- > 156 ha d'habitats d'espèces protégées,
- > 154 ha de zones humides,
- 41 ha de boisements.

Ainsi la SCSNE s'est engagée sur la réalisation de 424 ha de mesures compensatoires pour compenser ces impacts. Ces mesures sont réparties sur 23 sites dont 7 situés en dehors de la bande DUP. En mai 2025, la surface de milieux créés ou restaurés s'élevait à 165 hectares, soit un avancement de près de 39% à l'échelle de la mise en œuvre des 424 ha de compensation à réaliser au titre du secteur 1.

Concernant les zones humides, les actions de création ou de restauration engagées portent sur plus de 100 hectares.





Zone humide restaurée au sein d'une prairie de fauche sur le site de Morlincourt (60)

D'importants travaux de restauration écologique ont été finalisés sur les sites de la Vallée de l'Oise à Chiry-Ourscamp, Morlincourt et Appilly, couvrant une superficie totale de 80 hectares. Ce projet ambitieux comprenait une série d'interventions visant à améliorer la biodiversité et les habitats naturels de la région. Les réalisations incluent la création ou la restauration de mares, le comblement de fossés de drainage, la restauration de bras mort....





Bras mort de Chiry-Ourscamp et mare d'Appilly (60)

Par ailleurs, plusieurs dizaines d'hectares de boisements ont été recréés ou améliorés dans le but de compenser les impacts résiduels sur les habitats d'espèces ou de répondre aux obligations réglementaires du code forestier.



Boisement biodiversité implanté au cœur de la forêt domaniale d'Ourscamp-Carlepont (60)

Concernant les secteurs 2 à 6, les surfaces de compensation atteindront 794 ha. Ces mesures seront mises en œuvre sur 28 sites.

En 2023, quelques opérations ont été engagées dans la vallée de la Sensée sur les sites d'Aubigny-au-Bac et Oisy-le-Verger sur une surface de 2,7 ha. Les travaux principaux qui ont été finalisés en 2024 consistaient à créer des mares, et restaurer des habitats humides.



Mare créée sur la parcelle d'Aubigny au bac (59)



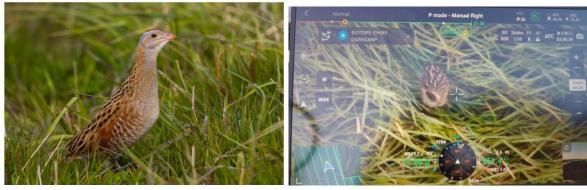
Par ailleurs, une nouvelle phase de travaux de compensation a été engagée en partenariat avec le Département du Pas de Calais et EDEN62 sur l'espace naturel sensible (ENS) du bois Durieux. Composés de 4 entités distinctes et situés sur les communes de Bertincourt, Vélu et Neuville-Bourjonval, ces boisements récents ont fait l'objet de travaux d'amélioration et de diversification des habitats en présence.



Bois Richard à Neuville Bourjonval (62) formant l'une des 4 entités de l'ENS Bois Durieux

Une fois les travaux réalisés et réceptionnés, les sites de compensation font l'objet d'un suivi sur 30 ans par des écologues pour évaluer l'atteinte des objectifs et garantir leur bon fonctionnement écologique. Les premiers suivis réalisés montrent des résultats très encourageants puisque de nombreuses espèces animales ou végétales protégées et patrimoniales ont été recensées sur les sites consécutivement à la réalisation des travaux.

En 2025 par exemple le râle des genêts (Crex crex) dont la population française est actuellement estimé à environ 80 mâles chanteur a été entendu pour la première fois depuis plus de 10 ans à Chiry-Ourscamp.



Râle des Genêts (Crex crex) – à droite individu photographié sur le site de Chiry-Ourscamp

La grande berle (Sium latifolium) a quant à elle été retouvé aux abords du bras mort restauré de Morlincourt ; les travaux réalisés ayant permis son développement aux côtés d'autres espèces végétales et patrimoniales jamais recensées sur le site. Un programme de renforcement de la population sera

d'ailleurs entrepris avec le Conservatoire Botanique National de Bailleul à l'automne 2025.



Grande berle (Sium latifolium) au stade végétatif

Enfin, nous pouvons noter également la découverte du triton crêté (*Triturus cristatus*) suite aux aménagements réalisés sur les sites de la vallée de la Sensée ce qui constitue là encore un fait marquant puisque les populations les plus proches recensées sont situées à une dizaine de kilomètres.

Au 1<sup>er</sup> mai 2025 les indicateurs d'avancement de la mise en œuvre des mesures compensatoires étaient :

### • Pour le secteur 1 :

Indicateurs	Surface réalisée (ha)	Objectif (ha)	Taux (%)	
Surface d'avancement Hors DUP S1	163	223.5	73%	
Surface d'avancement In DUP S1	2	200.5	1 %	
Surface d'avancement S1	165	424	38,9%	

### Pour les secteurs 2 à 6

Indicateurs	Surface réalisée (ha)	Objectif (ha)	Taux (%)
Surface d'avancement Hors DUP S2 à 6	14.6	166.2	8.8 %



Surface d'avancement In DUP S2 à 6	0	627.8	0
Surface d'avancement S2 à 6	14.6	794	1.8%

De nouveaux marchés sont en cours de passation pour permettre la mise en œuvre de nouvelles mesures compensatoires dès l'automne-hiver 2025-2026 conformément aux engagements pris pour répondre aux obligations environnementales.

Par ailleurs, la mise en œuvre des mesures de réduction préalablement à la réalisation des travaux principaux s'est poursuivie sur le secteur 1. Ainsi de nouvelles clôtures petite faune/amphibiens ont été installées pour limiter les intrusions au sein des emprises travaux, des pêches de sauvegarde ont été réalisées pour déplacer des amphibiens capturés dans les futures emprises travaux, les espèces exotiques envahissantes ont fait l'objet de traitements adaptés, des gîtes ont été installés préalablement à l'abattage des arbres.... Ces mesures sont maintenant également déployées progressivement sur les secteurs 2, 3 et 4.



Installation de gîtes à chiroptères en amont de l'abattage d'arbres à cavités



### 4.2. Bilan Carbone

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 a été actualisé pour le dépôt du dossier d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6 déposé auprès des services de l'Etat en mars 2022. 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. A horizon 2070, le Canal aura permis d'éviter l'émission de 56 millions tonnes équivalent CO2.

La société du canal investit le champ des nouvelles technologies (suivi en temps réel par géolocalisation) afin de suivre les émissions de CO<sub>2</sub> en continu du chantier notamment sur son poste principal d'émission à savoir les terrassements.

Les premiers travaux engagés sur le secteur 1 concernant le marché de rescindement de l'Oise ont engendré l'émission de 3800 tCO<sub>2</sub>. Ce résultat est la première étape du suivi des émissions du projet.

# 4.3. Certifications HQE

**HQE** est l'acronyme signifiant Haute Qualité Environnementale. Elle correspond à notre démarche qui vise à minimiser les impacts de notre projet d'infrastructure sur l'environnement sa construction, son usage et sa rénovation étant particulièrement concerné.

La démarche environnementale se décline à chaque étape du projet : une conception rigoureuse, une réalisation exigeante et une exploitation sous contrôle. 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.



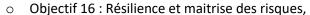


**©SCSNE-ONE** 

Cette certification Haute Qualité Environnementale s'organise tous les ans au sein de la société par tous les collaborateurs sur 17 objectifs répartis en 4 grands thèmes

- Thème 1 : Le management responsable,
  - o Objectif 1 : Synergie et cohérence entre l'infrastructure et les territoires,
  - Objectif 2 : Ecoute des besoins et attentes des parties prenantes,
  - Objectif 3 : Impacts et accessibilité du chantier,
  - Objectif 4: Maîtrise foncière et négociation,
- Thème 2 : Le respect de l'environnement,
  - Objectif 5 : Milieux naturels et écosystème,
  - Objectif 6: Gestion de l'eau,
  - Objectif 7 : Matériaux, coproduits et gestion des déchets,
  - Objectif 8 : Energie et climats,
- Thème 3 : La qualité de vie,
  - Objectif 9 : Ambiances et cohésion sociale,
  - o Objectif 10 : Connexions, accessibilité et sécurité,
  - Objectif 11 : Adaptabilité et pérennisation de l'infrastructure,
  - o Objectif 12 : Santé et maitrise des pollutions,
  - Objectif 13: Confort des espaces,
  - Objectif 14 : Paysage, patrimoine et identité,
- Thème 4 : Les performances économiques,
  - Objectif 15 : Économie et coût à long terme,





Objectif 17 : Contribution au dynamisme et au développement des territoires.

### **Calendrier de certification**

2021 - phase « programme »

**2022** - phase « conception » du secteur 1, de Compiègne à Passel **2023** - phase « conception » des « secteurs 2 à 4»

2030 - phase « réalisation » avec des audits de suivi intermédiaire en 2025 / 2027 / 2029

La Société du Canal Seine-Nord Europe a réussi toutes les premières étapes de la certification HQE avec succès sous le contrôle de CERTIVEA. L'occasion pour l'entreprise de mettre en lumière des mois de travaux, de collaboration et de recherches entre toutes les entités, MOE, MOA, AMO afin de valoriser les nombreuses actions développement durable de ce projet.

Fort d'un désir renouvelé, la société a décidé de démultiplier son implication et d'assurer un déploiement pérenne de la démarche en sollicitant des audits de suivi intermédiaire pendant la phase longue de l'exécution afin d'encadrer toute la durée de la phase et non pas seulement sanctionner sa finalité. Ainsi, septembre 2025 sera le théâtre d'un audit spécifique de suivi de la réalisation HQE sur les chantiers du Canal dans le secteur 1 déjà en travaux afin de réinterroger nos actions dans un objectif commun d'amélioration continue.







# 5. PARTENARIAT ET PARTICIPATION

# 5.1. Dialogue territorial et communication

Le dialogue territorial fait partie de l'ADN de la SCSNE.

Dans ce domaine, la période mi-2024/mi-2025, couverte par le présent rapport, s'est inscrite dans la continuité des années précédentes avec la tenue d'un dialogue constant et proche avec les parties prenantes territoriales.

### - Pour le Compiégnois (secteur 1) :

Les actions mises en œuvre ont permis d'accompagner le territoire dans cette 3ème année de travaux lors de laquelle les premiers ponts ont été livrés et le chantier de l'écluse de Montmacq a débuté. La priorité a été de continuer à informer de manière claire et réactive les habitants sur les travaux susceptibles d'avoir des incidences locales (circulation de camions plus importantes, bruit, engagement d'un nouveau chantier...) et d'être présent sur le terrain. La communication a toujours également pour objet d'expliquer les travaux (et/ou leur avancement). Cela s'est traduit notamment par :

- La diffusion d'informations sur les chantiers, en format papier et/ou numérique: « Flash Info Travaux » déposés dans les boites aux lettres, newsletters numériques mensuelles reçues par aujourd'hui plus de 1 100 abonnés, des dizaines d'actualités sur la partie Compiégnois-Noyonnais du site Internet du projet,
- La publication de documents de référence faisant la pédagogie du Canal et valorisant les travaux : une brochure détaillée des aménagements, la mise à jour de la plaquette « Le Canal Seine-Nord Europe dans le Compiégnois » désormais commune avec la partie sur le Noyonnais, un film sur la construction des quatre premiers ponts, deux numéros de la Lettre d'actualités territoriales diffusée dans toutes les boites aux lettres des communes du tracé (dans le Noyonnais également),
- Une présence régulière sur le terrain : permanences bimensuelles « Questions Canal ? » à la Maison du Canal de Compiègne et dans certaines mairies, des « tournées » à la rencontre des habitants dans les Communes, et aussi réunions publiques, visite du chantier pour les maires ou des stands lors d'évènements locaux,
- La tenue de 3 expositions temporaires à la Maison du Canal de Compiègne, dont une est le fruit du partenariat avec l'Éducation nationale en valorisant le travail d'élèves dans le cadre d'un appel à projets).

Point d'orgue de la démarche de dialogue sur la période dans la vallée de l'Oise, il convient de souligner le succès de la manifestation organisée, le 4 mars 2025, à l'attention des habitants de Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt à l'occasion de la mise en service de la nouvelle route départementale 66.





- Pour le Noyonnais, le Santerre-Haute Somme et l'Artois-Cambrésis (secteurs 2,3,4) :

Après la période d'enquête publique environnementale au premier semestre 2024, la SCSNE a repris le dialogue, d'abord avec les acteurs locaux, puis avec les habitants, pour préparer l'engagement progressifs des travaux préparatoires rendu possible après l'obtention de l'autorisation environnementale dans le courant de l'été 2024. Cela a pris la forme :

- De réunions avec les élus des communes pour se projeter sur la phase chantier,
- Des actions de terrains, par exemple : nouvelle saison des « randonnées du Canal » dans l'Artois-Cambrésis, stand à la fête de la St-Michel à Péronne, stands « infomobile » au printemps 2025 à Bapaume, Douai et Arras, permanences à Noyon...

Tous ces évènements ont été annoncés et tracés sur le site Internet ainsi que dans les lettres d'information territoriales distribuées dans toutes les boites aux lettres des communes du Canal.







 À l'échelle globale, une communication pédagogique qui poursuit son déploiement et qui accompagne la montée en notoriété du projet

Les actions menées se sont attachées à expliquer les avancées du projet, tout en rappelant ses enjeux et les bénéfices attendus pour les entreprises et les territoires.

L'an passé a vu le lancement de la newsletter bimestrielle du projet, intitulée « CapCanal ». 1 900 personnes y sont abonnées à l'été 2025 et la croissance se poursuit. Elle offre une information variée sur l'actualité du chantier et sur les nombreuses facettes du projet.

Toujours en matière de communication numérique, le compte LinkedIn compte mi 2025 près de 18 000 abonnés. La chaîne YouTube (plus de 1 200 abonnés) s'est enrichie sur la période de plus d'une vingtaine de vidéos dont la série « le Canal se construit » qui montre et explique de manière pédagogique la progression des chantiers. Enfin, le site Internet reste la porte d'entrée privilégiée par les publics avec un rythme annuel de l'ordre de 100 000 pages consultées.



D'autre part, le Canal reste un sujet particulièrement médiatisé. En moyenne, c'est de l'ordre de 40 retombées par mois, pour les 2/3 au plan local et régional, mais désormais également au niveau national comme l'illustre les reportages diffusés lors de journaux télévisés (TF1, M6) ces douze derniers mois.





Globalement, environ 430 moments de dialogue territorial (tout type de formats, y compris des actions de la démarche Grand chantier évoquées ci-après) ont été tenus entre mi-2024 et mi-2025, ce qui porte le total à près de 1 700 depuis 2020.

# 5.2. Focus sur l'engagement de la SCSNE dans le cadre de la charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds dans l'Oise.

Le Conseil départemental de l'Oise a élaboré, après un processus de concertation élargi, une charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds dans l'Oise.

Cette charte a vocation, en mobilisant les acteurs publics et privés liés au transport de marchandises, et engageant les partenaires qui voudront bien y souscrire avec leurs moyens et possibilités propres, à améliorer la cohabitation des poids-lourds et des populations et réduire les nuisances attachées à l'activité du transport routier, dans le respect du développement économique nécessaire au territoire.

Elle est basée sur un plan d'action et des fiches d'engagement sollicitées auprès des acteurs publics et privés liés au transport de marchandises.

Le Conseil départemental de l'Oise a adopté cette charte lors de sa séance du lundi 16 décembre 2024 et a proposé à la SCSNE d'adhérer aux principes et de proposer des engagements dans le cadre du projet.

Au regard des enjeux en termes de circulation poids lourds et de transition énergétique, la SCSNE s'est engagée dans une politique volontariste de report modal et de gestion des approvisionnements de matériaux et des déchets au travers de la politique de gestion des déblais et des approvisionnements délibérée par le conseil de surveillance en 2020.

Si la quasi-totalité des mouvements de terres se dérouleront à l'intérieur du chantier sans impacter les réseaux routiers, les matériaux de constructions proviendront de l'extérieur.

La fiche d'engagements qui a été approuvé par le conseil de surveillance du 25 juin 2025 repose donc sur la mise en œuvre de la stratégie de réduction du recours au transport routier et une diminution de son impact mais aussi sur un travail de fond pour généraliser les meilleurs pratiques chez les transporteurs.

Les leviers sont nombreux et portent sur la conception à travers la réduction des volumes, la limitation des transports par voie routière au profit des voies ferroviaires et fluviales, la massification.

Les cahiers des charges des appels d'offres permettront de favoriser des pratiques vertueuses, de définir des règles d'itinéraires obligatoires et formaliser le principe de l'interlocuteur chantier.

# 5.3. Démarche grand chantier

À côté du dialogue territorial mené par la SCSNE qui est en lui-même 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 se traduit notamment par de nombreuses actions portées par les partenaires (Région, Départements, France-Travail, CCI et État), chefs de file des différents dispositifs thématiques, à l'attention des actifs (personnes en formation, en reconversion, engagées dans un parcours d'insertion...) et des entreprises, comme illustré ci-dessous.



# **5.3.1. Emploi**

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. Sur la période, le nombre de personnes mobilisées sur le projet est passé d'environ 500 à désormais quelque 700 (au sein de la SCSNE et de ses partenaires, les maîtres d'œuvres et les entreprises de travaux), ce qui illustre la montée en puissance du chantier.





À la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2025, le dispositif Canal Solidaire, en faveur de l'insertion, piloté par les Départements avait bénéficié à 174 personnes représentant un cumul de 140 000 heures d'insertion. Ceci illustre l'efficacité des clauses sociales, introduites déjà dans plus de 60 marchés publics de la SCSNE, comme outil favorisant l'insertion professionnelle et la promotion de l'emploi local, en offrant des opportunités à des personnes éloignées du marché du travail.

En rythme annuel, dans le cadre du dispositif Canal Emploi piloté par France Travail, ce sont plus de 150 actions de sensibilisations aux métiers du CSNE qui sont mises en œuvre sur la région.

### 5.3.2. L'accès à la commande publique pour toutes les entreprises

En 2024, les marchés du CSNE ont attiré un total de 101 entreprises candidates pour un total de 28 marchés attribués. Au premier trimestre 2025, 47 entreprises avaient été candidates aux 12 marchés attribués. Ceci a permis de porter, fin mars 2025, à 105 le nombre de marchés actifs au cours de l'année, mobilisant un total de **122 entreprises** (hors sous-traitance, dont 45 entreprises des Hauts-de-France), correspondant à un montant compris entre **375 à 446 M€** HT (montants min. et max. liés aux tranches fermes et conditionnelles des marchés). Il s'agit du montant total des marchés actifs ou attribués à date et non de la réalisation, les marchés courant sur plusieurs années.

Parmi ces entreprises participantes aux appels d'offres en 2024, une proportion significative de 39% était localisée dans la région Hauts-de-France, démontrant un intérêt certain de ces entreprises pour les appels d'offres du projet. Le dispositif Canal entreprises de la démarche Grand chantier — co-piloté par le CCI des Hauts-de-France et la Région — accompagne les entreprises régionales désireuses de saisir les opportunités d'affaires liées au Canal. Depuis 2021, ce sont une quarantaine d'actions qui ont été mises en place et environ 3 500 entreprises ont été accompagnées.

Un autre fait notable est que la moitié des entreprises candidates (soit 49% étaient des PME, Petites et Moyennes Entreprises). Cette répartition souligne l'importance des PME dans le paysage des marchés publics et suggère une accessibilité croissante de ces marchés aux entreprises de taille moyenne, conformément aux efforts visant à faciliter leur participation.

# **5.3.3.** Les partenariats

Le partenariat (et la participation) est l'une des quatre valeurs qui guident l'action de la SCSNE.

La SCSNE a établi pas moins d'une vingtaine de partenariats avec des organismes du territoire d'origine très divers : partenaires de la démarche Grand Chantier, Éducation nationale et établissements d'enseignement supérieur, profession agricoles et forestières, filières économiques (travaux public, transport fluvial, innovation), acteurs de l'environnement (établissements territoriaux de bassin, Conservatoire national botanique de Bailleul, ONF, Fédérations de chasse et de pêche...), acteurs du tourisme, organismes mémoriels (ONAC-VG, CWGC, VDK) , sécurité (OPPBTP), acteurs du logement (réseau des ADIL, Action Logement)... Ces partenariats sont actifs et accompagnent la réalisation de l'ouvrage. Zoom sur quelques-uns d'entre eux :

+ Sécurité Santé au travail





En 2024, le partenariat sur la sécurité du chantier – première priorité de la SCSNE – a connu une avancée structurante d'une part avec la mise en place des premières sensibilisations via le « Passeport Prévention Canal » et d'autre part avec la signature de la charte « chantier franchement sûr », le 19 novembre lors du Salon des Maires de France à Paris, avec la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP), l'OPPBTP, la Carsat Hauts-de-France et la DREETS Hauts-de-France.



L'objectif est de déployer une "culture de sécurité" partagée avec les acteurs de la construction, pendant les phases chantier. Ce partenariat s'inscrit dans la politique prévention délibérée par le conseil de surveillance en 2022.

### + Valorisation touristique

Dans la continuité de l'adoption de la <u>politique de valorisation touristique</u> par le conseil de surveillance en 2023, le partenariat avec les acteurs institutionnels du tourisme (Hauts-de-France Tourisme, Oise Tourisme, Somme Tourisme, Pas-de-Calais Tourisme et le Département du Nord) a connu un temps fort avec la signature de la convention, le 9 octobre 2024 à Péronne. Devant une centaine d'acteurs du tourisme, ce fut l'occasion d'échanger sur les enjeux et moyens pour la valorisation touristique du chantier, puis la préparation de la mise en tourisme du Canal une fois en exploitation.





### Agriculture

Le dialogue est continu avec les Chambres d'agriculture et les Organismes Professionnels Agricoles avec en particulier l'application des objectifs de la convention coopération Public-Public de 2022 (qui porte notamment sur le dialogue avec les agriculteurs, la gestion de l'interface entre le CSNE et les réseaux d'irrigation existant, le suivi de la mise en œuvre du guide TechnoSolutions dans le cadre des travaux...) et la mise en œuvre du fonds de maintien du potentiel économique des exploitations.

### + Logement

Après le partenariat déjà conclu avec Action Logement, la SCSNE a conventionné avec les Agences départementales d'information sur le logement (ADIL) dans le cadre du dispositif Canal Accueil.

L'enjeu est de mobiliser les ressources disponibles et répondre aux besoins des

compagnons du chantier en les accompagnant dans leurs démarches.





### + La filière transport fluvial

L'automne 2024 a été l'occasion de signer officiellement la charte de partenariat entre la SCSNE et Entreprises fluviales de France afin de de réussir la fluvialisation du chantier du Canal (approvisionnement et gestion des évacuations de matériaux) pour réduire l'empreinte environnementale de la construction et contribuer à dynamiser la filière avant l'ouverture du réseau Seine-Escaut.

D'autre part, la fin de l'année 2024 a été l'occasion d'engager, en partenariat avec VNF, une démarche de concertation avec les transporteurs fluviaux (et chargeurs) pour préparer bien en amont la période de finalisation des travaux du CSNE qui nécessitera, au 1<sup>er</sup>

trimestre 2031, la fermeture du canal du Nord pour le transit nord-sud des marchandises pour une durée entre 20 et 22 mois.



Il s'agit d'un enjeu très fort pour la filière qui implique une démarche méthodique d'évaluation des impacts, d'analyse des solutions alternatives et de leurs modalités possibles de mise en œuvre. Le dialogue avec les parties prenantes a été engagée dans un climat d'écoute à l'occasion d'une réunion tenue au mois de mars 2025 sous l'égide du ministère des transports.

### + Autres partenariats

D'autres partenariats établis précédemment poursuivent leur mise en œuvre, notamment avec la Commonwealth war graves commission (CWGC) pour contribuer aux opérations de recherche préventive de corps de soldats de la Première Guerre Mondiale afin de leur offrir une sépulture digne, avec la gendarmerie nationale pour assurer la conduite du projet de manière sereine et accompagner les entreprises du chantier, avec la sécurité civile pour le déploiement d'une démarche proactive de gestion des munitions pyrotechniques découvertes sur le tracé du canal.

# 5.3.4. Contrats territoriaux de développement

Prévus par l'article 1.IV. de l'ordonnance du 21 avril 2016, les contrats territoriaux de développement (CTD) sont l'outil de dialogue et de programmation des aménagements et du chantier.

Les contrats territoriaux de développement constituent une des déclinaisons opérationnelles territoriales de la Démarche Grand Chantier qui se concrétisent sur le tracé du Canal au travers du :

+ CTD Compiégnois – Noyonnais





- + CTD Santerre Haute-Somme
- + CTD Artois-Cambrésis.

### Ils sont composés de 4 volets :

- → Volet 1 : les aménagements bord à canal
- → Volet 2 : le développement économique par l'emploi, l'insertion, la formation, l'accueil du chantier et l'appui aux entreprises
- + Volet 3: l'organisation du chantier en lien avec la vie des territoires
- + Volet 4: le devenir des canaux existants

Ces contrats traduisent l'ambition collective en décrivant l'organisation et le rôle de chacun pour faire du chantier et du futur Canal une chance pour les Hauts-de-France et les territoires traversés. Ils sont signés entre l'État et ses opérateurs (France Travail et Voies Navigables de France), la Région Hauts-de-France, les Départements (Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme), les EPCI et leurs groupements, la CCI et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Les Chambres d'agriculture et la Chambre des métiers et de l'artisanat des Hauts-de-France sont également signataires.

Le premier contrat territorial de développement a été signé en 2022 sur le Compiégnois-Noyonnais. Les CTD Santerre-Haute Somme et Artois-Cambrésis ont été approuvés à l'été 2025.

De premières convention de cofinancement – portant sur des aménagements en faveur des modes actifs de déplacement ou l'ouverture de Maisons du Canal (volet 1 des CTD) – ont été préparées actant de la mobilisation collective de tous les acteurs publics autour du projet. Les plans d'actions des autres volets sont d'ores et déjà initiés (notamment à travers les volets emplois de la démarche Grand chantier).

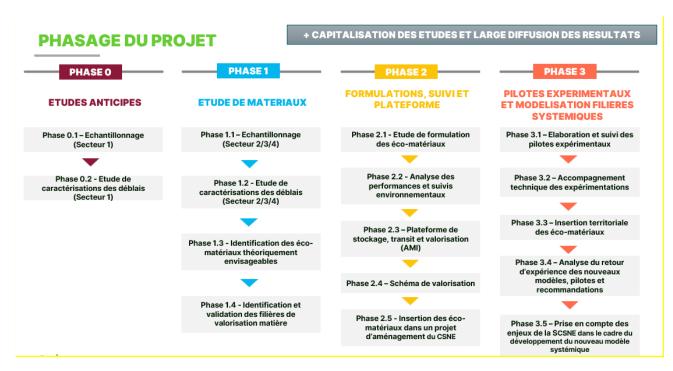
# 6. INNOVATION

La période 2024/2025 a vu la mise en œuvre opérationnelle de la politique innovation de la SCSNE approuvée le 29 juin 2023, et plus particulièrement :

- La promotion et les essais déployés sur les chantiers du canal en partenariat avec l'OPPBTP du dispositif Stop Collision dédié à lutter contre les risques de heurts engin-piéton

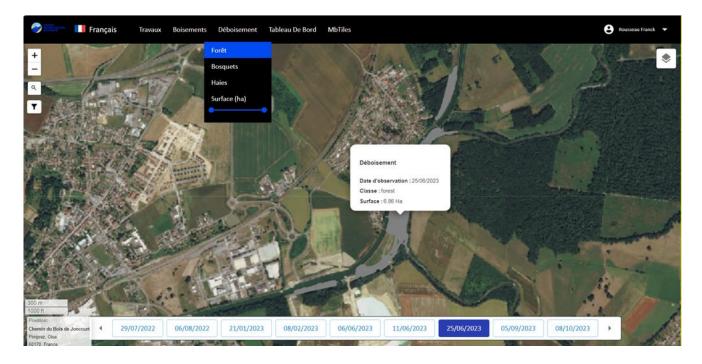


La signature du marché de recherche-développement sur la valorisation des matières minérales excédentaires issues du projet d'aménagement du CSNE avec des acteurs de l'économie circulaire: NEO ECO, CD2E et IMT Nord Europe, ainsi que l'attribution d'une aide au titre du programme Hauts-de-France FEDER – FSE + -FTJ 2021-2027, les premiers échantillonnages et études de matériaux prélevés en 2024-2025 sur les différents secteurs du projet. Les études de formulations des éco-matériaux sont en cours dans l'objectif d'identifier des filières de valorisation des matériaux excédentaires issus du projet.



- L'évaluation de la carbonatation de la chaux vive lors de l'exécution des traitements des sols, en partenariat avec le CEREMA, l'IMT Nord Europe et l'Université Gustave Eiffel. L'année 2025 a vu la définition d'une méthodologie d'évaluation de la carbonatation. Cette méthodologie sera mise en œuvre en 2026 en vue de caractériser plus précisément le taux de recarbonatation de la chaux à prendre en compte lors des opérations de traitement de sols ,opération qui diminue le bilan carbone par captation du CO2 lors de cette réaction.
- L'expérimentation de l'acquisition d'images satellites de très haute résolution et du traitement des données spatiales par intelligence artificielle pour suivre le projet et ses impacts sur l'environnement. L'outil a été

développé et mis à disposition de la SCSNE fin 2024. Cet outil trouve des applications très concrètes dans la conduite quotidienne du projet notamment le suivi des opérations de déboisement. De nombreuses autres applications sont en cours de mise au point comme par exemple la détection d'espèces exotiques envahissantes.



Pleiades © CNES 2023, Distribution AIRBUS DS, Processed by DISAITEK

Le partenariat avec le CEREMA (l'organisme technique public français de référence en matière de conception des voies navigables) entre également dans cette dynamique d'innovation. Les domaines de coopération privilégiés sont le dialogue compétitif pour le contrat de conception-réalisation du pont-canal de la Somme, la gestion des risques de cavités, l'expertise sur les études sismiques, la valorisation des matériaux naturels dans le chantier, les simulations d'écoulement de trafic. Cette coopération vise à la fois à apporter de l'expertise à la société du canal et à capitaliser les connaissances acquises.

# 7. AVANCEMENT DU PROJET

### 7.1. Autorisations

### 7.1.1. Autorisations environnementales

L'autorisation environnementale sur le secteur 1 a été obtenue le 8 avril 2021 par arrêté signée par Madame la Préfète de l'Oise.

L'arrêté modificatif à l'arrêté d'autorisation environnementale du 8 avril 2021 a été pris le 21 mai 2025. Il intègre les adaptations du projet inhérente à tout projet.

L'arrêté préfectoral autorisant la construction du canal en tant que ouvrage hydraulique a été pris le 5 mars 2025 conformément à l'article 118 de l'arrêté du 8 avril 2021.



Pour les secteurs 2 à 6, l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation environnementale a été signé le 9 août 2024. Par ailleurs, la SCSNE a travaillé à l'élaboration d'un outil collaboratif qui facilitera la dématérialisation, le traitement et la traçabilité des nombreux documents à transmettre en application de l'arrêté.

Enfin, les rétablissements ferroviaires des lignes Creil Jeumont et Amiens Laon font l'objet de dossiers d'autorisation environnementale spécifiques en complément de l'autorisation globale. Le processus d'instruction est en cours et les enquêtes publiques correspondantes organisées à l'automne 2025.

### 7.1.2. Maitrise foncière

La maitrise foncière est en cours sur l'ensemble du projet. L'emprise concernée est située à :

- + 75% sous périmètre d'aménagement foncier (95% dans le Pas de Calais)
- + 25% en acquisition directe (amiable ou expropriation)

Dans le cadre des procédures propres à chacun des statuts, plusieurs enquêtes parcellaires ont été organisée depuis 2019 qui ont conduit à la prise d'arrêtés de cessibilité et d'ordonnance d'expropriation à raison de :

- + 8 arrêtés de cessibilité dans l'Oise / 4 dans la Somme, 4 dans le Pas de Calais et 3 dans le Nord
- 🕂 7 ordonnances d'expropriation Oise, 4 dans la Somme et 2 dans le Nord et 3 dans le Pas de Calais

Dès le début du projet en 2008, Voies navigables de France puis la SCSNE en partenariat avec les chambres d'agriculture du Nord-Pas de Calais, de l'Oise et de la Somme et la SAFER Hauts de France ont mis en place des dispositifs visant à constituer des réserves foncières. L'objectif de cette démarche concertée est de permettre aux exploitants impactés par l'emprise du projet sur les terrains agricoles de retrouver les surfaces exploitées et préserver l'outil de travail.

Le bilan est très positif avec plus de 2500 ha de réserves foncières constituées qui vont permettre de redistribuer les parcelles agricoles avec un prélèvement quasi nul, dans le cadre des aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux menés sous maitrise d'ouvrage des conseils départementaux du Nord, de l'Oise, du Pas de Calais et de la Somme.

Le pilotage de ces opérations d'aménagements fonciers de grande ampleur a été renforcé depuis la fin de l'année 2024 par la création d'un comité de coordination entre les départements, les services de l'État et la SCSNE.

Par ailleurs, la maitrise foncière des zones hors DUP qui ont été identifiées par réaliser les mesures environnementales est achevée. Ceci permet de garantir le bon déroulement des opérations et notamment les aménagements prévus avant le démarrage des travaux principaux.

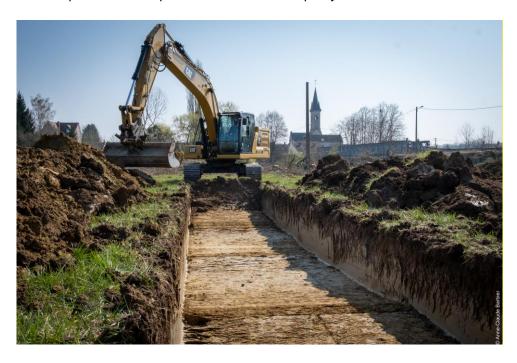
# 7.2. Préparation du chantier

Outre les mesures environnementales qui sont mises en œuvre (voir mesures environnementales cidessus) qui sont et seront mises en œuvre en grande partie avant le démarrage des travaux, plusieurs opérations préparatoires aux travaux principaux sont engagées.

### 7.2.1. Archéologie

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'archéologies préventives se poursuivent sur le territoire et sur la base d'un tracé modifié. Ainsi à la fin de l'été 2025, sur 1610 ha de surface de référence, 1584 ha auront fait l'objet d'une intervention de diagnostic de la part des services d'archéologie agréés (INRAP, Service départemental d'Archéologie de l'Oise, Service départemental d'Archéologie du Pas-de-Calais).

À la suite de ces diagnostics, le Service Régional de l'Archéologie aura prescrit 30 chantiers de fouilles début septembre. Ces opérations ont débuté depuis juin 2023.



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.



### 7.2.2. Logistique

Le report modal est l'un des objectifs forts du chantier. Pour cela, outre les partenariats et concertations qui sont conduits avec les représentants de la profession des transporteurs fluviaux, la SCSNE a lancé des opérations concrètes de construction de quais travaux sur le canal du Nord existant permettant de faciliter la livraison des matériaux au plus près du chantier.

Après la construction de deux quais à Ribécourt-Dreslincourt et à Pimprez dans l'Oise, la construction des quais d'Allaines, de Noyon et d'Aubencheul-au-Bac a été lancée. Au total, ce sera une dizaine de quais qui sera construite ou aménagée pour faciliter le report modal et la logistique.

En outre, le quai de Ribécourt-Dreslincourt fait l'objet d'une opération d'embranchement ferroviaire à partir de la voie Creil Jeumont.

### 7.3. Travaux<sup>1</sup>

Depuis septembre 2021, ont commencé les dégagements des emprises qui consistent à mettre en œuvre les mesures d'évitement préalables à l'arrivée des marchés principaux de travaux, une partie des mesures de suivi écologique et à procéder au déboisement, défrichement et débroussaillage des emprises. Ces travaux ont d'abord permis de dégager les emprises nécessaires aux travaux de rescindement de l'Oise et de construction des ponts des futures RD 66 et RD 40 bis, aménagements désormais fonctionnels. Ont également été engagées les démolitions de bâtis, des dévoiements des réseaux dont deux lignes haute tension et la construction des premiers ouvrages (2 carrefours giratoires et 2 quais).





Le marché de construction de l'écluse de Montmacq/Cambronne-lès-Ribécourt a été notifié le 11 décembre 2024. Les travaux ont débuté au premier semestre 2025.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Cf. également le chapitre 4.1 relatif aux aménagements environnementaux.



©SCSNE-TeamO+-Ateliers234

L'avis d'appel public à la concurrence pour le TOARC a été publié le 11 juillet 2023. Il est prévu de notifier le marché au printemps 2026.

Sur l'ensemble des secteurs n°2 à 6, des travaux de préparation des emprises ont commencé avec des déboisements, des démolitions de bâtiments et des dévoiements de réseaux.

<u>Plus particulièrement, sur le secteur 3</u>, les travaux de construction d'un quai travaux ont débuté sur le Canal du Nord à Allaines.

Les travaux de dévoiement de la voie communale entre Allaines et Bouchaven Bergen sont en cours de préparation. Ils sont nécessaires pour la construction de l'écluse d'Allaines.

<u>Sur le secteur n°4</u>, Les travaux de la déviation provisoire de l'autoroute A2 nécessaire à la construction du viaduc de franchissement du canal ont débuté en octobre 2024, à la suite de l'obtention de l'autorisation environnementale du CSNE. La déviation a été mise en service au mois de mars 2025. La convention de travaux relative à la construction du viaduc a été signée ainsi que celle relative à la phase d'exploitation qui va jusqu'au terme du contrat de concession autoroutière. Sanef a attribué le marché de construction du viaduc a un groupement d'entreprises dont le mandataire est Chantier Moderne. Les travaux du viaduc ont commencé en juin 2025 par le terrassement de la fouille préalable à la construction de l'ouvrage.

<u>Sur le secteur des écluses et des systèmes</u>, les travaux de réalisation des quais à Noyon et à Aubencheulau-Bac ont démarré au début du mois de février 2025. Les travaux du quai de Noyon sont achevés. Avec ces deux nouveaux quais, cela porte à 4 le nombre d'équipements permettant la fluvialisation de la logistique des travaux et par conséquent le report modal sur lequel la SCSNE s'est engagée.

# 8. PERSPECTIVES 2025-2026



# 8.1. La prévention

2025 et 2026 seront des années de continuité et de stabilité dans la mise en place de notre politique de prévention afin de maitriser l'afflux et la montée en puissance exponentielle des chantiers de 2026-2027.

Ainsi, l'action est centrée sur :

- La montée en puissance des sessions du Passeport Prévention Canal qui permettra l'acculturation à la sécurité de milliers de compagnons qui vont travailler sur nos chantiers.
- Le déploiement des indicateurs de prévention et du suivi dans le cadre de la charte chantier franchement sûr pour impulser une démarche commune dans la gestion du risque liés aux terrassements et aux riverains
- Le renforcement de notre politique Maitrise d'Ouvrage de visites / audits / et Retours d'expériences chantier
- Le maintien de la coordination avec nos partenaires FNTP, l'OPPBTP, la DREETS et la CRAM afin de coopérer au maximum dans le déploiement d'une politique commune renforcée de la prévention.

# 8.2. L'éco-performance

Après l'intégration de la performance écologique et de la transition énergétique dans les phases d'études, il est prévu de poursuivre en 2025-2026 la démarche d'éco-performance en déclinant les objectifs de la politique de transition énergétique et de la politique de gestion des déblais et approvisionement :

- Rédaction des clauses techniques et des critères de jugement des offres pour les marchés à venir intégrant des objectifs pour les bases vies, ou les objectifs de report modal
- Suivi des bilans carbones des chantiers
- Poursuite du travail de constitution de partenariat pour le développement de la production d'énergie renouvelable autour du canal en lien avec VNF pour la phase exploitation
- Stimuler les parties prenantes pour le recours à la mobilité collective pour la desserte des chantiers
- Poursuite de la démarche de facilitation du report modal route vers fluvial / ferroviaire pour la logistique du chantier
- Suivi de la certification HQE avec un audit chantier au second semestre 2025

# 8.3. Le partenariat et la participation

L'objectif pour la période mi-2025/mi-2026 est de poursuivre un dialogue territorial et une communication transparente et proche qui consolident la dynamique d'image et de soutien des acteurs territoriaux et du public autour de la construction du Canal, en en expliquant les évolutions.

La période sera marquée, pour la première fois, par des travaux jalonnant la globalité du parcours du Canal, par le lancement de très nombreuses consultations en vue de l'attribution de marchés de travaux (dont les principaux), et par l'aboutissement des travaux menés sur la consolidation du planning directeur du projet et du montant global de l'investissement.



À l'échelle globale du projet, la communication informera et expliquera ces étapes qui ancrent le Canal dans la durée. Ses grands axes répondront aux enjeux de :

- Valoriser la maîtrise de la conduite de la construction du Canal,
- Maintenir la confiance des partenaires et mobiliser tous les alliés,
- Accompagner et prévenir la montée en puissance de la notoriété du projet,
- Générer une dynamique d'adhésion et d'implication des publics.

L'objectif est de donner aux différents publics les clés de compréhension d'un Canal qui se construit jour après jour. Cela se traduira concrètement notamment par les actions suivantes :

- L'information du public à travers les médias (communiqués de presse, voyage presse, interviews...),
- La diffusion d'une information régulière sur l'actualité du projet via les différents outils numériques évoqués ci-avant.

Au niveau territorial, la priorité sera d'accompagner les acteurs locaux et les habitants dans un contexte de poursuite (secteur 1) ou d'engagement progressif (secteurs 2 à 4) des travaux. Cela passera par la diffusion régulière d'information via les outils (papier, numérique) déjà bien en place. Sur la Haute-Somme et l'Artois, les Maisons du Canal de Péronne, Marquion, Bertincourt et Cambrai (en 2026) qui s'ouvriront, viendront renforcer l'accès à l'information des habitants sur le terrain.

Enfin, d'une manière transverse, le travail commun engagé avec VNF au 2<sup>ème</sup> semestre 2024, en anticipation de la fermeture partiel du canal du Nord pour finaliser les travaux du CSNE vers la fin du chantier (2031), devra établir une vision claire de l'impact pour les parties prenantes, identifier les alternatives possibles et définir une méthode de dialogue. De nouveaux échanges avec les professionnels se tiendront.

### 8.4. L'innovation

La SCSNE prévoit de poursuivre les actions engagées, et en particulier :

- De lancer les études de formulation de valorisation matière des terres et sédiments du projet
- De déployer l'acquisition et le traitement des données d'observation spatiale pour renforcer le pilotage du projet
- De développer des outils de surveillance des déformations de l'ouvrage et des sols par interférométrie radar pour améliorer la gestion des risques gravitaires
- D'établir un protocole partagé d'évaluation de la carbonatation de la chaux vive lors de l'exécution des traitements des limons afin d'engager des études croisées

Également, la SCSNE développe un outil numérique de traçabilité des terres et sédiments du projet, recensant en temps réel, par qualités environnementales et usages, les origines et destinations. Il a pour objectif d'assurer la traçabilité des terres et sédiments du projet exigée par la réglementation en vigueur et notamment les deux arrêtés d'autorisations environnementales des secteurs 1 et 2 à 6. Cet outil est en cours de test sur le marché M171 (Écluse de Montmacq). Il sera déployé en amont de la notification des marchés principaux.

Enfin, à l'instar de ce qui a été fait pour les premiers dossiers de consultation, les prochains dossiers de consultation de travaux principaux intégreront des clauses contractuelles en lien avec la décarbonation de la construction et le développement de solutions innovantes. Il s'agit d'une première en Europe.



### 8.5. Les travaux

### 8.5.1. Secteur 1

Sur le secteur 1, les opérations de mesures environnementales vont être poursuivies.

Concernant l'écluse de Montmacq/Cambronne les Ribécourt les parois moulées seront mises en chantier au cours du deuxième semestre 2025 et les travaux se poursuivront début 2026 par les travaux de terrassement puis de génie civil de l'écluse.

Les travaux principaux dit TOARC feront l'objet d'une attribution de marché au printemps 2026. Les premiers travaux de démolition des ouvrages existants démarreront au printemps 2026.

### 8.5.2. Secteur 2

Les travaux préparatoires relatifs à la réalisation des quais de chantier sur le Canal du Nord ainsi que les aménagements géologiques et environnementaux vont se poursuivre en 2026.

Les travaux principaux font faire l'objet de consultations dont la procédure débutera fin 2025 et se déroulera sur l'ensemble de l'année 2026.

D'autres travaux préparatoires vont être mis en œuvre pour faciliter la circulation notamment sur la RD934 et l'aménagement de la zone de raccordement de la RD934 à la RD932 à Noyon/Beaurains les Noyon.

Le dévoiement des réseaux va se poursuivre notamment à Nesle pour permettre le démarrage des travaux de rétablissement de la voie ferrée Amiens Laon.

### 8.5.3. Secteur 3

Les travaux du quai travaux d'Allaines, lancés en 2023, seront achevés début 2026. Les travaux de mares de réduction seront lancés en septembre 2025. Le démarrage des autres travaux préparatoires est prévu au troisième trimestre 2026 (dégagement des emprises, aménagements écologiques anticipés, déviation provisoire de la RD1017). Par ailleurs, les consultations pour les travaux principaux du canal et de la retenue de Louette sont en cours, pour une notification au deuxième semestre 2026.

### 8.5.4. Secteur 4

En 2026, il est prévu le démarrage de la fouille de l'écluse d'Oisy-le-Verger ainsi que la réalisation des premiers travaux préparatoires. Par ailleurs, le quai travaux de Graincourt-les-Havrincourt sera mis en chantier dans le courant du 2eme semestre 2026. Les consultations des marchés TOARCE se poursuivront afin d'obtenir les offres finales pour le second semestre 2026.

Les travaux de construction du viaduc de l'A2 va se poursuivre sous la maitrise d'ouvrage de Sanef.

# 8.5.5. Secteur Écluses et systèmes

Le marché de la déviation provisoire de la VC Allaines-Bouchavesnes au niveau de l'écluse d'Allaines seront notifiés en fin d'année 2025.



Fin 2025 Début 2026, il est prévu la notification des marchés des écluses de Oisy-le-Verger et de Noyon. Les consultations pour les écluses de Catigny, Allaines, Jonction et Marquion sont également en cours pour une notification fin 2026.

### 8.5.6. Secteur 6 Pont Canal de la Somme

Le marché pour la conception-réalisation du secteur 6 incluant le Pont-canal de la Somme sera notifié avant la fin du premier trimestre 2026. Les travaux préparatoires pourront ainsi débuter et concerneront essentiellement :

- Travaux de compensation environnementale hors emprise direct du pont-canal (arasements de merlons pour création de zones humides, comblements de fossés anthropiques, étrépage (terrassements superficiels pour créer zones de débordement des lacs);
- la dépollution pyrotechnique du site ;
- les sondages géotechniques complémentaires ;
- les dégagements d'emprises incluant les déboisements nécessaires à la réalisation des travaux ;
- une partie des pistes de chantier ;
- une partie des installations de chantier ;
- le dévoiement de certains réseaux de concessionnaires.

### 8.5.7. Secteur aménagements environnementaux

Les travaux de mesures compensatoires hors DUP des secteurs 2 à 6 s'achèveront en 2026. Il est par ailleurs prévu de lancer une première phase de travaux en 2026 pour les mesures compensatoires situées dans la DUP correspondant aux mesures identifiées en période 1 dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Un nouveau marché de maîtrise d'œuvre des mesures compensatoires hors DUP sera lancé d'ici la fin de l'année. Ce marché a notamment pour objectif de poursuivre les suivis des sites de mesures compensatoires ainsi que d'établir les études détaillées des sites de mesures compensatoires découlant des évolutions réglementaires en matière de zones humides tels que les sites de Pontpoint ou les étangs des Ecazieux.

Émetteur	Direction	Type doc	Num. (4 chiffres)	Ind. (1 lettre 2 chiffres)	<b>Titre simplifié</b> (24 caractères max)
CSNE	DENV	RAPP	0001	A01	Rapport développement durable 2024-2025

### **Partenaires financiers**

















+ + +

+ +





