



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**



Rapport développement durable

2025 / 2026

Niveau de confidentialité : Public

Date de mise à jour : 28/08/2026

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

Canal Seine-Nord Europe

Les chiffres clés du développement durable

Le développement durable du projet repose sur **quatre piliers** : protéger l'environnement, créer de la valeur pour les territoires, soutenir l'économie locale et conduire le chantier de façon sûre, transparente et responsable.



Environnement & climat

1218 ha de mesures compensatoires
278 ha déjà réalisés ou engagés
30 ans de suivi écologique
10 ans de retour carbone estimé
56 Mt éq. CO₂ évitées après 40 ans

Préserver, compenser, réduire les émissions.



Social, emploi & territoires

700 personnes travaillent sur le Canal
50 % environ résident dans les Hauts-de-France
161 000 heures d'insertion
209 bénéficiaires Canal Solidaire
150+ actions métiers par an

Un chantier qui crée des opportunités locales.



Économie & commande publique

134 entreprises mobilisées dont 53 entreprises des Hauts-de-France (mandataires et co-traitants)
42 % de PME candidates
50 % de financement européen
868 M€ de financement européen déjà obtenus jusqu'à fin 2027

Un investissement structurant pour les territoires.



Gouvernance, sécurité & participation

650+ ouvriers, maîtrise, cadres, formés au Passeport Prévention Canal
10 objectifs de prévention
25 actions, dont **24** déployées
55 Flash Sécurité
450+ moments d'échanges

Sécurité, transparence et dialogue au cœur du projet.

À retenir : Le Canal Seine-Nord Europe n'est pas seulement une **infrastructure de transport de 107 km**. C'est un projet de transition, conçu pour réduire les émissions à long terme, préserver la biodiversité, créer des opportunités économiques et sociales, et associer les territoires à chaque étape.



SOMMAIRE

Préambule	5
1. Introduction	6
1.1. Cadre du projet	6
1.2. Le financement	7
1.2.1. La convention de financement du 22 novembre 2019	7
1.2.2. Réévaluation du coût du projet	8
1.2.3. Financement du projet	9
1.2.4. Rapport de la Cour des comptes 2026	10
1.3. Le calendrier du projet	11
2. Gouvernance	12
2.1. Instances	12
2.2. Politiques de l'établissement	13
2.3. Responsabilité sociale de l'établissement	14
2.4. Déontologie	15
3. Sécurité	15
4. Éco-performance	17
4.1. Mesures environnementales	18
4.2. Bilan Carbone	22
4.3. Réduction des émissions de gaz à effet de serre	23
4.3.1. Mesures globales	23
4.3.2. Intégration aux DCE	25
4.4. Certifications HQE	26
5. Partenariat et participation	28
5.1. Dialogue territorial et communication	28
5.1.1. Pour le Compiégnois-Noyonnais (secteurs 1 et 2)	30
5.1.2. Pour le Santerre Haute-Somme (secteurs 2 et 3)	31
5.1.3. Pour l'Artois-Cambrésis (secteur 4)	32
5.1.4. À l'échelle globale, une communication pédagogique qui poursuit son déploiement ...	34
5.1.5. Les partenariats	35





5.2. Démarche Grand Chantier	37
5.2.1. 2025-2026 : une plus forte synergie des dispositifs emploi-formation-insertion et un renforcement de l'offre de services pour accompagner les entreprises.....	38
5.2.2. L'emploi	44
5.2.3. L'accès à la commande publique pour toutes les entreprises	44
5.2.4. Contrats territoriaux de développement	45
6. Innovation.....	46
7. Transition énergétique	49
8. Avancement du projet	50
8.1. Autorisations	50
8.1.1. Autorisations environnementales	50
8.1.2. Maîtrise foncière	51
8.2. Préparation du chantier	52
8.2.1. Archéologie.....	52
8.2.2. Pyrotechnie.....	53
8.2.3. Logistique	54
8.3. Travaux	55
9. Perspectives 2026-2027	59
9.1. La prévention.....	59
9.2. L'éco-performance	59
9.3. Le partenariat et la participation	60
9.4. L'innovation.....	61
9.5. La transition énergétique	61
9.6. Les travaux.....	61
9.6.1. Secteur 1.....	61
9.6.2. Secteur 2.....	62
9.6.3. Secteur 3.....	62
9.6.4. Secteur 4.....	62
9.6.5. Secteur Écluses et systèmes.....	62
9.6.6. Secteur 6 Pont-Canal de la Somme	62



PREAMBULE

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE), 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 2032. Ce canal à grand gabarit de **107 kilomètres de long** et **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 (source : SCSNE, 2023)

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



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.

Ce rapport présente, de façon synthétique, le bilan des actions de développement durable menées depuis le rapport précédent, soit la période mi-2025 à mi-2026. Il présente également les actions en cours et les perspectives pour l'année 2027. Il concerne les réalisations des phases ACT (Accompagnement à la passation des Contrats de Travaux), DET (Direction de l'Exécution des Travaux) et PRO (PROjet) des secteurs 1, 2, 3, 4 et 5 (secteur Écluses), et de la fin de la passation du marché de conception-réalisation du secteur 6 incluant le Pont-Canal de la Somme à laquelle a succédé le démarrage des études de conception détaillée et des travaux préparatoires, ainsi que la mise en œuvre du dossier d'autorisation environnementale (DAE) pour ces secteurs. Ce rapport s'inscrit dans les quatre priorités d'action de la SCSNE :

- + Sécurité : être exemplaire en matière de santé et de sécurité au sein des chantiers, et ce, pour l'ensemble des collaborateurs ;
- + 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.

1.1. Cadre du projet

En raison de l'ampleur du futur CSNE, le projet est composé de nombreuses caractéristiques et d'infrastructures tout au long de ces 107 kilomètres et notamment :

- + De **sept biefs** séparés par **six écluses** (avec une écluse pour la connexion au Canal du Nord) d'une **hauteur de chute comprise entre 6 et 26 m**, dotées de bassins d'épargne d'eau ;
- + D'un bassin réservoir pour l'alimentation en eau durant les périodes d'étiage : la retenue de Louette ;
- + D'un **pont-canal de 1 330 m** de long permettant le franchissement de la vallée la Somme ;
- + De ports intérieurs et de quais de transbordement servant d'échange avec les autres modes de transport (route et rail). À noter que l'aménagement des quatre ports intérieurs (Noyon, Nesle, Péronne, Marquion-Cambrai) est placé sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte des Ports Intérieurs ;
- + D'équipements d'accueil pour la plaisance collective et individuelle.

D'un point de vue opérationnel, le CSNE est sectorisé en **quatre secteurs géographiques** (du sud au nord) (cf. figure 2). À cela s'ajoutent **trois secteurs techniques** :

- + Le secteur 5 associé aux écluses ;
- + Le secteur 6 incluant le Pont-Canal de la Somme ;
- + Le secteur 7 associé aux mesures compensatoires hors emprises « Déclaration d'Utilité Publique » (DUP).





Figure 2 : Secteurs géographiques du projet (source : SCSNE, 2023)

Une présentation générale du projet est accessible sur le site Internet du Canal Seine-Nord Europe (<https://canal-seine-nord-europe.fr/>).

1.2. Le financement

1.2.1. La convention de financement du 22 novembre 2019

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, ouverture du CSNE en 2028), et un financement réparti entre l'Europe, les collectivités territoriales et l'État français.





Figure 3 : Diagramme de répartition des financements défini en 2019 (source : SCSNE, 2019)



Figure 4 : Signature de la convention de financement le 22 novembre 2019 à Nesle (source : SCSNE, 2019)

1.2.2. Réévaluation du coût du projet

Le coût du Canal Seine-Nord Europe (5,1 Md€ courants) dans la convention de financement de 2019, se base sur les estimations techniques des études préliminaires validées par le ministre des Transports en 2016. **Depuis, 10 ans se sont écoulés, les études de conception détaillées ont permis de préciser le projet, en prenant notamment en compte des normes qui ont beaucoup évolué.**

Le coût de tout projet peut évoluer en fonction notamment de l'inflation, du planning et du contexte. C'est pourquoi il est **réévalué à des étapes clés permettant d'avoir une vue globale. L'obtention de la dernière autorisation environnementale en août 2024 a permis d'avoir pour la première fois depuis 2019 cette vue d'ensemble en termes techniques et d'autorisation.** Suite à cette autorisation, le planning du Canal a été revu en 2025, permettant ensuite de procéder à la réévaluation du coût du projet. **Début 2026, le coût d'objectif à la fin des travaux s'établit désormais à 7,3 Md€ courants.**

Plusieurs facteurs expliquent cette réévaluation :

- **Le planning et l'inflation** représentent une augmentation de 1,1 Md€ : en 2025, la fin des travaux a été recalée à 2032 (contre 2028) du fait principalement de la crise sanitaire et des délais d'instruction. Concernant l'inflation, les conséquences de la crise sanitaire puis la guerre en Ukraine ont conduit à une forte augmentation des prix des matériaux (entre 2021 et 2022 a explosé, + 30 à 50% sur certains produits). Tenant compte de l'inflation constatée ces dernières années et des perspectives futures, l'hypothèse d'inflation moyenne prise en compte pour actualiser le coût du projet a été réévaluée à 2,5% en moyenne contre 1,5% en 2019.
- **L'évolution des normes sur 10 ans** représente une augmentation de 700 M€ : à titre d'exemple, des réformes fiscales comme la fin de l'abattement du gazole non routier dont bénéficiaient les travaux publics avant 2024, induisent une augmentation du prix des travaux de terrassement. Autre exemple : des lois introduisant de nouvelles exigences environnementales conduisent à augmenter la surface des aménagements environnementaux, et donc le coût global du projet.
- Comme tout projet, le budget du projet prévoit des provisions en cas de survenance de risques. **Ces provisions pour risques** ont été également réévalué pour un montant de 300 M€.

Ainsi le coût objectif a été réévalué à 7,3 Md€ courants* pour un **projet plus qualitatif, conforme aux exigences actuelles plus ambitieuses qu'il y a 10 ans en termes de sécurité et d'environnement.**

	2019 Convention de financement	2025 Actualisation
Stade d'avancement	Études préliminaires de 2015 validées en 2016 Avant autorisation	Après autorisations environnementales (2021/2024) Avant autorisations barrages
Coût € ₂₀₁₆ constants*	4 524 M €	5 466 M € (soit +20%)
Coût € courants*	5 118 M €	7 347 M €
Hypothèse Inflation	1,5 %	2,5 % en moyenne
Ouverture	2028	2032

Figure 5 : Tableau comparatif entre 2019 et 2025

La SCSNE continuera à communiquer en transparence sur ce coût à des jalons clés, par exemple après l'engagement de tous les principaux contrats de travaux.

1.2.3. Financement du projet

Conformément à la convention de financement du 22/11/2019 le projet est financé par :

+ L'Union Européenne (Mécanisme d'Interconnexion en Europe MIE)

Initialement, l'Europe ne finançait que 40 % des travaux. Depuis 2024, ce taux a été augmenté à 50 % conduisant à une subvention déjà obtenue de 868 M€ jusqu'à fin 2027. Soit la subvention européenne la plus importante accordée à un projet d'infrastructure en France. Pour la période 2028-2034, l'Europe a rappelé le 16 juillet 2025 que le projet Seine-Escaut, dont le maillon central est le Canal, est un projet stratégique et qu'elle est disposée à financer à hauteur de 50 %¹. Le coordonnateur européen du corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée l'a réaffirmé lors de sa venue à la réunion du Conseil de surveillance le 2 décembre 2025.

¹ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153



Figure 6 : Participation au Conseil de surveillance de la SCSNE du Coordonnateur européen du corridor Mer du Nord-Manche-Méditerranée, le 2 décembre 2025 à Compiègne (source : SCSNE, 2025)

L'enjeu pour sécuriser cette part européenne 2028-2034 est que les États membres valident la volonté de la Commission européenne d'augmenter le budget dédié aux transports dans la programmation 2028-2034. Le président du Conseil de surveillance a par ailleurs écrit au président de la République pour que la France appuie cette proposition de la Commission.

+ L'article 11 de la convention de financement

Cet article prévoit que pour les évolutions de projet (dont les nouvelles normes), une analyse par le comité de suivi de la convention de financement en détermine le financeur. Le principe général est le suivant : « qui demande paie ». Il est ainsi prévu que l'État soit appelé à financer la fin de l'abattement du Gazole Non-Routier (GNR). Autre exemple, des collectivités ont financé des évolutions du projet (comme des pistes cyclables nouvelles).

+ Un emprunt de bouclage

Enfin, la convention de financement prévoit un emprunt de bouclage à l'épuisement des subventions déjà actées, financé par une recette incitative au report modal vers le fluvial. Les collectivités des Hauts-de-France demandent à l'État la tenue, en 2026, d'une conférence de financement afin que des propositions soient formulées sur cette recette, et s'inscrivent dans les démarches lancées par le ministre des Transports pour le financement des infrastructures (Ambition France Transports).

La convention de financement de 2019 prévoit donc des mécanismes permettant de réaliser le projet, tout en tenant compte du temps long caractéristique des grands projets d'infrastructures.

1.2.4. Rapport de la Cour des comptes 2026

Le 10 avril 2026, la Cour des comptes et la chambre régionale des comptes des Hauts-de-France ont publié conjointement un rapport public thématique sur la construction du Canal Seine-Nord Europe et ses conséquences. Ce rapport contribue à l'amélioration continue des pratiques, dans un esprit de bonne gestion des deniers publics et de transparence. Comme ce fut le cas pour d'autres projets au même stade d'avancement, il constituera un guide précieux pour renforcer les actions de la SCSNE et le dialogue avec tous les acteurs du projet afin d'assurer des conditions optimales de réussite du Canal Seine-Nord Europe.

Sont ressorties au travers de ce rapport cinq recommandations pour la SCSNE :

SCSNE	CS	Rapport CS 2026-4-R-2.2 – rapport développement durable 2025-2026	10/64
-------	----	---	-------

- + Assurer la création de valeur socio-économique du projet ;
- + Renforcer les équipes de la SCSNE ;
- + Réunir une conférence de financement ;
- + Accélérer la mise en œuvre des projets des ports intérieurs ;
- + Élaborer un plan d'adaptation à la fermeture du Canal du Nord ;

De son côté, la SCSNE souscrit à ces cinq recommandations qui viennent conforter des actions engagées depuis maintenant plusieurs mois pour la conduite du chantier et les retombées économiques du projet. Concernant les mises en garde relatives à l'évolution du coût, il est rappelé que cette augmentation est d'abord liée à l'inflation puis aux différentes évolutions de la réglementation. Ces évolutions résultent également d'un projet plus qualitatif que celui envisagé il y a désormais une dizaine d'années (cf. chapitre 1.2.3).

Enfin, il est important de rappeler que la Cour des comptes a souligné une démarche « Éviter, Réduire, Compenser » à la hauteur des enjeux environnementaux du projet.

Néanmoins, plusieurs aspects phares du projet ont été omis, ce qui altère le message global du rapport :

- + La prise en compte des enjeux de prévention et de sécurité ;
- + Les engagements et les premiers résultats positifs en matière d'environnement ;
- + Le travail quotidien des acteurs de la démarche Grand Chantier au sein du territoire.

Pour aller plus loin ([Communiqué de presse SCSNE - Rapport CDC](#))

1.3. Le calendrier du projet

VNF, premier maître d'ouvrage du projet du CSNE, a conduit les études préliminaires et 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 (DUP) le 11 septembre 2008. La reconfiguration du projet menée de 2013 à 2015 a conduit à une déclaration d'utilité publique modificative en 2017. Cette modification porte en particulier sur le bief de partage.

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

Du fait en particulier des effets de la crise sanitaire, des délais d'instruction et des prescriptions contenues dans l'autorisation environnementale, l'objectif est désormais de finaliser la construction du Canal Seine-Nord Europe en 2032.

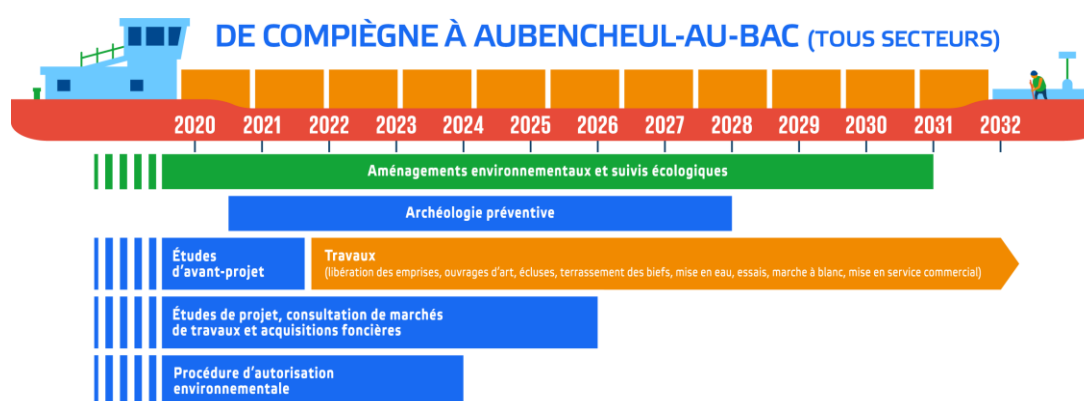


Figure 7 : Planning prévisionnel du projet CSNE et présentation des jalons principaux (source : SCSNE, 2025)



2. GOUVERNANCE

2.1. Instances

La SCSNE est un établissement public local dirigé par le Conseil de surveillance dont les décisions sont mises en œuvre par le Directoire de la SCSNE. Ces instances ainsi que les comités qui les accompagnent sont présentés plus en détail au sein de ce chapitre.

+ Le Conseil de surveillance

En raison du caractère public local de la SCSNE, ce sont les collectivités qui sont à la tête de la société en partenariat avec l'État et l'Europe. Ainsi, le Conseil de surveillance dirige la SCSNE, délibère sur les grandes orientations stratégiques de la société et contrôle en permanence sa gestion.

Le Conseil de surveillance a vu ses membres être renouvelés en 2021 du fait des élections départementales et régionales. Actuellement, le président de cette instance est Xavier BERTRAND accompagné par la vice-présidente Nadège LEFEBVRE. Les prochaines élections et donc le renouvellement des membres du Conseil de surveillance sont prévues pour 2028.

Cette instance est accompagnée par deux comités spécifiques que sont :

- Le comité des engagements et des risques, ayant pour objet de suivre les conditions de réalisation et de financement du projet ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés. L'année 2026 a été marquée par la désignation d'un représentant des services de l'État en tant que nouveau président ainsi que la désignation de Lionel GROS en tant que nouvelle personne qualifiée de cette instance ;
- La commission des contrats, chargée de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution des différents contrats ;

+ Le Directoire

De son côté, le Directoire a pour mission de mettre en œuvre les décisions du Conseil de surveillance et de superviser les directions qui composent la SCSNE. L'année 2023 a été marquée par le renouvellement de ses membres avec comme président Jérôme DEZOBRY, accompagné par Séverine RICHE et Vincent Hulot, membres de cette même instance. Afin de mener au mieux les missions qui leur incombent, le Directoire est épaulé par trois comités d'experts que sont :

- Le comité scientifique et technique qui apporte une expertise complémentaire pointue sur des questions spécifiques formulées par la SCSNE. À l'issue d'un appel à candidatures, le comité scientifique et technique a été renouvelé en mai 2026. Geoffroy CAUDE en conserve la présidence ;
- Le comité technique allotissement qui apporte son point de vue et ses conseils sur l'allotissement envisagé pour les marchés d'études et de travaux. Ce comité suit également de près les politiques de transition énergétique et d'innovation de la société ;
- L'Observatoire de l'environnement qui apporte son expertise sur les différentes thématiques associées à l'environnement.

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 maître 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 et communiquer sur les expériences acquises. Son intervention est prévue tout au long de la construction de l'ouvrage et sur une période de dix ans après la mise en service du Canal Seine-Nord Europe.

Cet Observatoire s'articule par thématique autour de trois commissions :

SCSNE	CS	Rapport CS 2026-4-R-2.2 – rapport développement durable 2025-2026	12/64
-------	----	---	-------



- + Biodiversité et espaces naturels ;
- + Hydraulique, hydrogéologique et cours d'eau ;
- + Paysages et architecture.

Afin de piloter cet Observatoire, un président est nommé pour un mandat de six ans (Monsieur Guy FRADIN pour le mandat de 2019 à 2025), tout comme les différents membres qui composent les trois commissions. Chaque commission est composée de différents experts issus de bureaux d'études, de fédérations, d'associations naturalistes, de collectivités... Tous sont reconnus pour leurs connaissances et compétences dans différents domaines de l'environnement.

Pour cette année 2026, les membres pour chaque commission ainsi que pour la présidence de l'Observatoire ont été renouvelés. Le comité de suivi de l'Observatoire a récemment validé le « cadre général des problématiques et des indicateurs de suivi » qui constitue une référence avancée pour la mise en place de la future campagne de suivi de cet Observatoire.

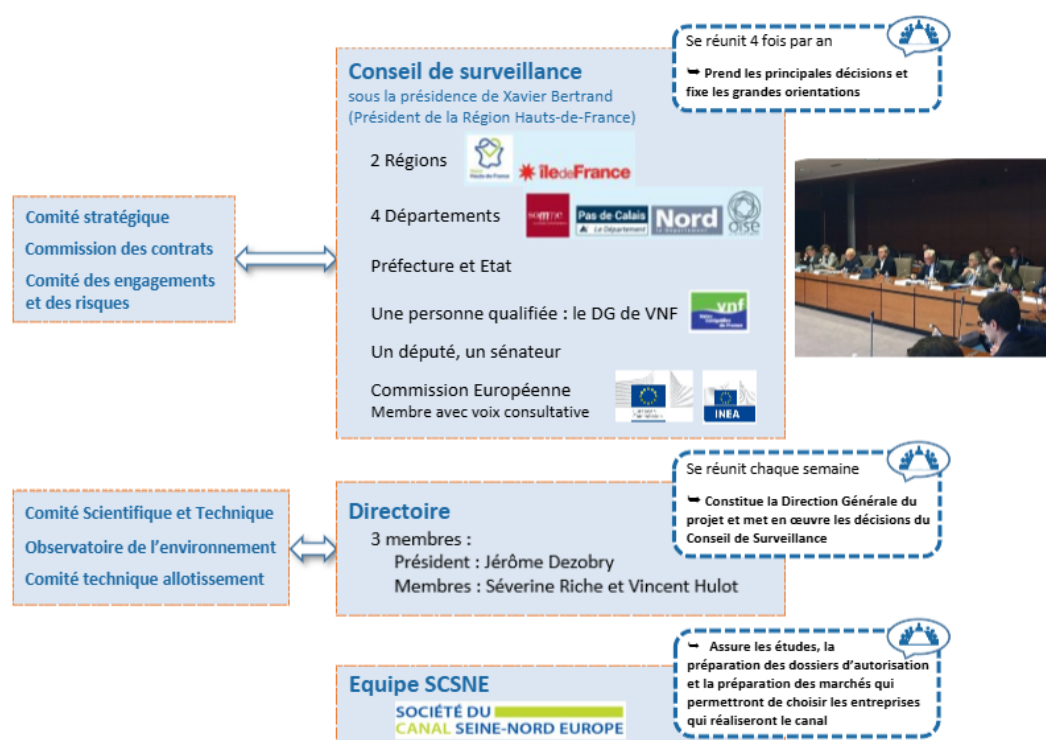


Figure 8 : Schéma de l'organisation générale de la SCSNE reprenant les principales instances (source : SCSNE, 2022)

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 les suivantes :

- + Politique innovation ;
- + Politique de gestion contractuelle ;
- + Politique de valorisation touristique ;
- + Politique de transition énergétique et de résilience au changement climatique ;
- + Politique prévention/sécurité ;
- + Politique achat.

Chaque année, un bilan de la mise en œuvre de l'ensemble des politiques de la SCSNE est présenté au Conseil de surveillance.

2.3. Responsabilité sociale de l'établissement

Les effectifs de la SCSNE poursuivent leur évolution en lien avec la progression continue du projet. Au 30/06/2026, l'établissement compte **118 collaborateurs**, fonctionnaires détachés, mis à disposition d'établissement public (RATP), salariés de droit privé, apprentis, ou stagiaires.

La SCSNE a poursuivi son action en faveur de la formation des futurs jeunes professionnels en accueillant, en 2025, **trois apprentis ainsi que trois stagiaires**. En 2026, deux de ces apprentis poursuivent leur formation. Par ailleurs, un stagiaire a été accueilli au cours du premier semestre 2026.

Dans la continuité des dispositifs favorisant la transition énergétique et notamment pour favoriser le développement de la mobilité douce, la SCSNE maintient le versement du forfait mobilité durable pour les salariés utilisant régulièrement le vélo pour leurs déplacements domicile-travail, 12 salariés ont bénéficié de cette aide en 2025.

La SCSNE a par ailleurs renouvelé en 2026, le challenge « Mai à vélo », événement soutenu par le Ministère de la Transition Écologique et le Ministère de Sports. Il a donc été proposé à nouveau cette année aux équipes de la SCSNE de participer à cette initiative nationale pour promouvoir les mobilités douces. L'objectif est d'utiliser le vélo au cours des trajets domicile-travail, pendant les loisirs, le week-end afin de cumuler les kilomètres individuellement et/ou en équipe. Ainsi, pour l'ensemble de l'équipe, 3 030 kilomètres ont été parcourus à vélo en 2026, contre 2 141 kilomètres en 2025.



Figure 9 : Affiche pour campagne mai à vélo 2026 (source : <https://maiavelo.fr>, 2026)

Depuis 2023, la SCSNE s'inscrit chaque année dans la démarche DuoDay. L'objectif est d'accueillir, à l'occasion d'une journée nationale, une personne en situation de handicap en duo avec un professionnel volontaire. Ce temps d'échange représente une opportunité de rencontre pour changer de regard et, ensemble, dépasser les préjugés. Il permet de faire découvrir les métiers associés au projet à des personnes en situation de handicap afin de les aider dans leurs projets professionnels. En 2025, ce sont deux duos qui ont été constitués au sein de la SCSNE.



2.4. Déontologie

La SCSNE reste vigilante en matière de détection et de prévention des faits de corruption et des atteintes graves aux droits humains et aux 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 la mise en place systématique de la signature d'un engagement de confidentialité pour chaque membre et observateur assistant aux séances du Conseil de surveillance.

Il est en de même pour les comités de pilotage dédiés à chaque marché important pour les membres qui le composent.

Afin d'informer et de sensibiliser l'ensemble des collaborateurs de la SCSNE, un atelier présente les fondamentaux de la déontologie au sein du projet.

3. SECURITE

Sur les chantiers de la Société du Canal Seine-Nord Europe, la santé et la sécurité de l'ensemble des collaborateurs sont une priorité. La SCSNE agit pour qu'une même culture de la sécurité soit partagée par tous les intervenants tout au long du projet avec un maître mot :

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



Plus encore que les années précédentes, 2025 et 2026 constituent des étapes décisives dans la structuration et le déploiement d'une démarche de prévention coordonnée au sein de la Société du Canal Seine-Nord Europe. Cette période est notamment marquée par la multiplication des chantiers et l'accélération des travaux sur l'ensemble du tracé, renforçant ainsi l'importance des enjeux de sécurité pour tous les acteurs du projet.

Dans ce contexte, la société poursuit la mise en œuvre de sa politique de prévention, approuvée par le Conseil de surveillance le 24 juin 2022. Sur les 10 objectifs déclinés en 25 actions, 24 sont désormais pleinement déployées sur l'ensemble des chantiers du projet, témoignant d'un engagement constant en faveur de la santé et de la sécurité au travail.

+ Convention OPPBTP

Parmi les avancées majeures, la convention de partenariat conclue avec l'Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics (OPPBTP) est pleinement opérationnelle depuis décembre 2023. Cette coopération s'inscrit dans le cadre des grands axes du partenariat national et repose notamment sur le déploiement du Passeport Prévention Canal (PPC) et de la charte « Chantier franchement sûr », dispositif phare porté par le maître d'ouvrage.

Le PPC est un dispositif de sensibilisation, d'une durée d'une demi-journée obligatoire pour toute personne intervenant sur le projet, qui présente l'ensemble des risques et moyens de prévention susceptibles d'être rencontrés sur les chantiers du CSNE. Il vise à harmoniser les connaissances de tous les intervenants, quel que soit leur niveau d'expérience, afin de développer une culture commune de la prévention et de la sécurité. À ce jour, plus de 650 personnes ont été formées par la SCSNE et l'OPPBTP, illustrant l'ampleur de cet engagement en faveur de la prévention des risques professionnels.





Figure 10 : Exemples d'affiches de prévention et de sensibilisation aux risques de chantier proposés par l'OPFBTP (source : OPFBTP, 2026)

+ Exemplarité

L'engagement de la Société du Canal Seine-Nord Europe en matière de sécurité se poursuit et se renforce à travers de nombreuses initiatives structurantes. Parmi elles, les « Flash Sécurité », désormais au nombre de 55, se sont pleinement inscrits dans les pratiques de l'établissement. Présentés en ouverture des réunions importantes dont le Conseil de surveillance, ils permettent de sensibiliser les participants aux risques et aux mesures de prévention associés à des thématiques spécifiques liées aux activités du projet.

Par ailleurs, la réunion interne mensuelle « Mardi Sécurité » constitue, depuis près de quatre ans, un rendez-vous incontournable de la démarche de prévention de la société. Ces sessions favorisent le partage et l'appropriation d'une culture commune du MOA à travers des ateliers consacrés à des sujets essentiels tels que la pyrotechnie, les évolutions réglementaires, les risques lors des visites chantier ou la démarche de contrôle et d'accompagnement.

Cette dynamique se traduit également par le développement d'une politique de contrôle partagé. En 2025, **plus de 300 fiches de contrôle** QHSE Canal Chantier ont ainsi été renseignées par les équipes de la SCSNE afin de formaliser les constats réalisés lors des visites de chantier, qu'il s'agisse de bonnes pratiques ou de situations nécessitant des actions correctives.

En 2026, cette mobilisation se poursuit au même rythme, avec déjà **160 fiches enregistrées** à mi-année.

+ Indicateurs

Concernant les accidents de travail sur le chantier, le fait de mettre en avant la prévention aide à réduire les risques, comme le montrent les résultats pour l'année 2025 sur l'ensemble des chantiers du projet. Le taux de fréquence (nombre d'accidents avec arrêt rapporté au volume d'heures travaillées) et le taux de gravité (nombre de journées perdues suite aux accidents) permettent de suivre la performance en matière de sécurité.

Pour l'année 2025, les résultats globaux sont de **3 pour le taux de fréquence** et de **0,1 pour le taux de gravité**. Ces valeurs s'inscrivent pleinement dans les objectifs de la SCSNE, fixés respectivement à **moins de 10 et 0,2**, ce qui traduit une bonne maîtrise des risques par les entreprises œuvrant dans le cadre du projet CSNE.

L'objectif sur 2026 et 2027 est de maintenir une présence et un accompagnement des entreprises et d'accentuer les contrôles et audits afin de niveler par le haut la prise en compte de la prévention sur l'ensemble des marchés, et ce, à tous les niveaux.



Figure 11 : Photo de compagnons en action lors du chantier de démolition par barge du pont de la RD40 au niveau de Ribécourt-Dreslincourt (source : Odile & Jean-Christophe Hecquet, 2026)

4. ÉCO-PERFORMANCE

Afin de limiter et réduire au maximum l'impact du projet sur l'environnement, la Société du Canal Seine-Nord Europe met les enjeux environnementaux au centre de ses préoccupations. Cela se traduit notamment par la mise en place de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) comme principe structurant de la conception du projet.

L'objectif est d'éviter les impacts sur les milieux naturels, à défaut de les réduire et, en dernier recours, de les compenser.

Cette stratégie s'organise autour de trois piliers :

- + **Éviter** : la première étape consiste à éviter autant que possible les impacts environnementaux négatifs du projet. Cela signifie concevoir le projet de manière à contourner les zones les plus sensibles, supprimant ainsi un ou plusieurs impacts négatifs sur la biodiversité ;
- + **Réduire** : lorsqu'il n'est pas possible d'éviter complètement les impacts, l'objectif est de les réduire au maximum. Cela peut être fait en utilisant des technologies plus propres, en mettant en place des mesures d'atténuation des impacts, en limitant la durée du chantier...
- + **Compenser** : si des dommages environnementaux subsistent malgré les efforts d'évitement et de réduction, la compensation est mise en œuvre. Cela peut prendre la forme de projets de restauration écologique, de création de zones de protection de la biodiversité ou de mesures de compensation financière pour rétablir l'équilibre environnemental (sans objet dans le cadre du projet CSNE).

À ces trois piliers s'ajoute la notion d'accompagnement. Les mesures d'accompagnement viennent en complément des mesures ERC. Elles permettent de renforcer leur pertinence et leur efficacité mais ne sont pas suffisantes pour contrebalancer des impacts environnementaux notables. Ces mesures ne sont pas inscrites dans la législation relative à cette séquence et sont donc des initiatives propres à la SCSNE.

D'autres démarches sont instaurées tout au long de la conception du projet comme la mise en place de mesures d'écoconception permettant de réduire une partie des émissions de gaz à effet de serre en phase conception comme en phase travaux. Ces mesures sont intégrées aux DCE pour être prises en compte par les entreprises réalisant les travaux. Un suivi rigoureux du bilan carbone est mis en place afin d'évaluer ces émissions. Enfin, la SCSNE a fait le choix de faire appel à un organisme afin d'obtenir la certification Haute



Qualité Environnementale (HQE) permettant d’attester de l’implication environnementale globale du projet. Une présentation détaillée des actions mises en place et des démarches présentées ci-dessus est développée tout au long de ce chapitre.

4.1. Mesures environnementales

Pour le secteur 1, la SCSNE s’est engagée sur la réalisation de **424 ha de mesures compensatoires** destinées à compenser ces impacts. Ces mesures sont réparties sur **23 sites**, dont **sept situés en dehors de la bande DUP**. Sur les secteurs 2 à 6, les surfaces de compensation atteindront à terme **794 ha**. Ces mesures seront mises en œuvre sur **28 sites**.

En 2025-2026, d’importants travaux ont été engagés dans les vallées de la Somme et de l’Omignon, portant sur une surface de 94 ha.



Figure 12 : Illustration de travaux de génie écologique (restauration de roselières) réalisés au sein de la vallée de l’Omignon (source : SCSNE, 2026)



Figure 13 : Illustration de travaux de génie écologique (réhabilitation de zones humides à gauche et plantations à droite) réalisés au sein de la vallée de la Somme (source : SCSNE, 2026)

Une fois les travaux réalisés et réceptionnés, les sites de compensation feront l’objet d’un **suivi sur 30 ans** 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 2026, les équipes de la SCSNE s’associent au Conservatoire d’Espaces Naturels (CEN) pour renouveler le suivi du rôle des genêts au sein des parcelles du projet.



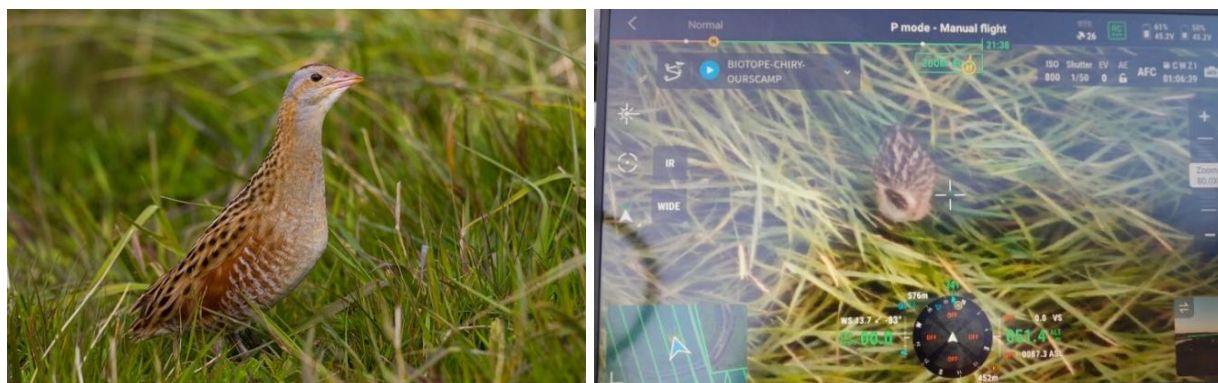


Figure 14 : Rôle des genêts (*Crex-Crex*) (à gauche) - individu photographié sur le site de Chiry-Ourscamp (à droite) (source : EyeEm Mobile GmbH et SCSNE, 2025)

La grande berle (*Sium latifolium*) qui avait quant à elle été retrouvée aux abords du bras mort restauré de Morlincourt a vu sa population renforcée dans le cadre d'un programme entrepris avec le Conservatoire Botanique National des Hauts-de-France à l'automne 2025. ([Ici & Maintenant - Un nouvel habitat pour la Grande Berle dans l'Oise](#) / [Ici & Maintenant - De jeunes plants pour renforcer la Grande Berle dans l'Oise](#))



Figure 15 : Grande berle (*Sium latifolium*) au stade végétatif (source : SCSNE, 2025)

Au 1^{er} mai 2026 les indicateurs d'avancement de la mise en œuvre des mesures compensatoires étaient sur le secteur 1 de 75% sur la première phase et 39,8% de la totalité et pour les secteurs 2 à 6 de 65,5% sur la première phase et 13,7% de la totalité, précision faite qu'une partie importante des mesures compensatoires est réalisée directement en lien avec les travaux de construction du canal.

De nouveaux marchés sont en cours de passation pour permettre la mise en œuvre de nouvelles mesures compensatoires dès l'automne-hiver 2026-2027 conformément aux engagements pris pour répondre aux obligations environnementales.

SCSNE	CS	Rapport CS 2026-4-R-2.2 – rapport développement durable 2025-2026	19/64
-------	----	---	-------



Par ailleurs, la mise en œuvre des mesures de réduction préalablement à la réalisation des travaux principaux s'est poursuivie sur les secteurs. Ainsi de nouvelles clôtures petite faune / amphibiens ont été installées pour limiter les intrusions au sein des emprises de chantier, 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 et des mares ont été créées afin d'accueillir les amphibiens déplacés.



Figure 16 : Mares créées dans le cadre d'une mesure de réduction sur la commune d'Étrécourt-Manancourt (source : SCSNE, 2026)

Conformément à la réglementation et aux engagements environnementaux de la Société du Canal Seine-Nord Europe en faveur de la préservation des espèces protégées, des inventaires complémentaires ont été réalisés à la suite de suspicions de présence de certaines espèces non couvertes par les dérogations initialement obtenues pour le projet. Ces investigations avaient pour objectif de confirmer la présence effective des espèces concernées, de préciser leur répartition au sein des emprises et, le cas échéant, de définir les mesures nécessaires à leur préservation.

Deux espèces ont ainsi fait l'objet d'inventaires complémentaires :

+ La mulette

Durant l'hiver 2024-2025, à la suite d'inventaires menés par VNF à proximité du chantier de l'écluse de Montmacq, un signalement faisant état de la présence potentielle de mulettes épaisses dans le secteur 1 a conduit la SCSNE à engager des investigations complémentaires.

Après information des services de l'État, la réactivité du maître d'ouvrage a permis la mise en œuvre d'un protocole innovant destiné à inventorier la Boucle de Sainte-Croix. Ce protocole, inédit à l'échelle nationale, repose sur la collecte par hydro-aspiration des spécimens de bivalves d'eau douce présents dans un milieu, suivie d'analyses génétiques permettant leur identification.

Les résultats obtenus à partir de fragments de tissus provenant d'une cinquantaine de spécimens ont permis d'écarter la présence de l'espèce protégée recherchée. Cette conclusion a ainsi levé les incertitudes et permis la poursuite des travaux de l'écluse de Montmacq.

En complément, une campagne d'inventaires par ADN environnemental (ADNe) a également permis d'écarter la présence de cette espèce protégée sur l'intégralité du secteur 1.





Figure 17 : Essai du protocole d'inventaire de mulette au niveau de l'Oise rescindée (à gauche) et spécimen de Mulette des peintres, espèce de mulette identifiée aux abords du projet (à droite) (source : SCSNE, 2025 et L. Janochova, non daté)

+ La planorbe naine (*Anisus vorticulus*)

Dans la perspective du démarrage des travaux du futur Pont-Canal de la Somme, la SCSNE a souhaité approfondir les connaissances relatives à la planorbe naine sur le secteur concerné. Des inventaires complémentaires réalisés en juillet et septembre 2025 ont ainsi mis en évidence la présence de l'espèce au niveau des emprises du futur ouvrage.

La découverte de cette espèce a conduit au dépôt d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées en proposant la mise en œuvre de mesures de réduction et de compensation destinées à limiter les impacts du projet et à garantir la conservation de l'espèce sur le site.

La création de plus de 1,4 hectare de mesures de compensation spécifiques associée à l'adaptation de mesures de réduction prévues dans le DAE a permis d'obtenir un avis favorable du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel des Hauts-de-France (CSRPN), conduisant à l'obtention d'un arrêté complémentaire nécessaire à la réalisation des travaux.



Figure 18 : Photo d'un spécimen adulte de Planorbe naine environ 5 mm de diamètre (à gauche) et exemple de matériel employé pour inventaire de la Planorbe naine (à droite) (source : X. Cucherat, 2025)

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. Il vise également à estimer l’année à partir de laquelle le report modal dû à l’exploitation du CSNE compensera les émissions de la phase chantier. Ce bilan carbone a été actualisé pour le dépôt du dossier d’autorisation environnementale des secteurs 2 à 6, transmis aux services de l’État en mars 2022.

Pour rappel, le projet Canal Seine-Nord Europe a pour objectif premier le report modal du trafic routier vers le fluvial et la massification du transport en général.

Plusieurs avantages sont associés à ces objectifs :

- + Réduction des nuisances ;
- + Désengorgement des itinéraires routiers ;
- + Réduction des coûts de transport ;
- + Réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, en s’appuyant sur les données de trafic prévisionnel du futur Canal, il est possible d’en déduire les émissions de gaz à effet de serre évitées grâce au report modal et donc de calculer le « temps de retour sur investissement carbone » associé aux émissions provoquées par la phase chantier du projet. Le graphique suivant (figure 18) présente les quantités de gaz à effet de serre émises et évitées. Selon les prévisions, ce « temps de retour sur investissement carbone » serait **d’environ 10 ans**. Les économies réalisées **après 40 ans** pourraient s’élever à **plus de 56 millions de tonnes équivalent CO₂**.

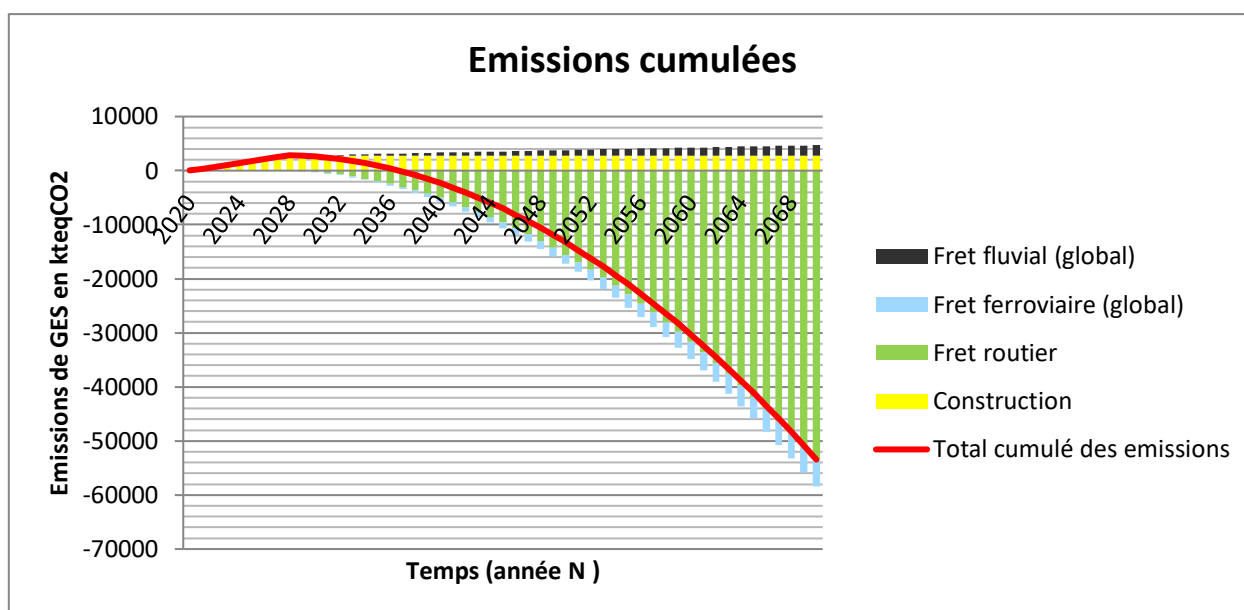


Figure 19 : Graphique des émissions du projet CSNE et du temps de retour sur investissement carbone (source : SCSNE, 2024)

Les premiers travaux engagés sur le secteur 1 concernant le marché de rescindement de l’Oise ont engendré **l’émission de 44 138 t éq. CO₂**. Ces résultats constituent une première étape du suivi des émissions du projet. Pour l’instant, aucun dépassement des émissions carbone n’est constaté par rapport au projeté et à l’avancement, ce résultat présente même une **baisse de 4 %** vis-à-vis des estimations initiales de ce marché. Par ailleurs, la société investit le champ des nouvelles technologies (suivi en temps réel par géolocalisation) afin de suivre en continu les émissions de CO₂ du chantier notamment sur son poste principal d’émission, à savoir les terrassements.



4.3. Réduction des émissions de gaz à effet de serre

En lien avec la politique environnementale de la SCSNE, différentes mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été mises en place dès la conception du projet. Ces mesures portent aussi bien sur la phase chantier que sur la phase exploitation et concernent l'ensemble des acteurs du projet. Cela passe notamment par l'intégration de l'étude et du suivi de la démarche d'écoconception aux missions des marchés de maîtrise d'œuvre du projet. De plus, l'ensemble des mesures sont prises en compte à travers les documents de conception et les dossiers de consultation des entreprises (DCE) afin de mobiliser et d'inciter les entreprises à limiter au maximum l'impact carbone du projet et, plus largement, son impact environnemental global.

4.3.1. Mesures globales

+ Report modal

La phase chantier est responsable de la plupart des émissions de gaz à effet de serre du projet. Afin de réduire au maximum ces émissions, la SCSNE met en place un certain nombre de mesures. Cela passe notamment par le report modal. Ainsi, l'objectif est de limiter l'usage du routier en privilégiant la massification du transport par le biais du ferroviaire et du fluvial. Ces modes de transport sont rendus possibles grâce à la proximité de voies d'eau comme le Canal du Nord avec le projet CSNE. Afin de rendre possible l'usage de ces voies d'eau, plus de 11 quais ont été construits ou réhabilités tout au long du tracé du futur Canal Seine-Nord Europe (cf. Chapitre 8.2.3). L'emploi du ferroviaire est également rendu possible par la création d'embranchements ferroviaires au niveau de certains quais. Cette démarche s'inscrit dans les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADET) des Hauts-de-France ainsi que dans les orientations de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Elle est également déclinée dans le Schéma d'Approvisionnement des Matériaux et de Gestion des Déblais adopté par la SCSNE en 2020, qui privilégie le recours aux modes de transport massifiés, notamment le ferroviaire et le fluvial. Ces dispositions traduisent une volonté forte de limiter le recours au transport routier au profit de solutions plus vertueuses sur le plan environnemental. Elles contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la diminution des nuisances pour les riverains (trafic, bruit, qualité de l'air) et au développement de chaînes logistiques plus durables.

+ Optimisation écologique des matériaux

La réduction des émissions de gaz à effet de serre passe également par l'emploi raisonné de la chaux par les entreprises. Ce matériau d'origine minérale est utilisé afin d'améliorer les performances mécaniques et les propriétés physiques de sols fins. Il permet de réguler la teneur en eau des sols avant leur réutilisation (en remblais par exemple). Les émissions de gaz à effet de serre de ce type de matériau résident dans sa production via l'usage de combustibles mais surtout via la réaction chimique de la décomposition du calcaire. Au vu du caractère indispensable de la chaux, il est très complexe de proposer une alternative efficace. Néanmoins, certaines techniques permettent de réduire les quantités utilisées grâce à différents procédés que sont :

- L'aération : cette méthode consiste à sécher le matériau par évaporation en l'étalant sur une couche de 20 à 50 cm d'épaisseur en effectuant un brassage régulier. L'aération dépend de plusieurs facteurs comme la quantité d'eau à extraire du matériau et la météorologie. De plus, cette méthode peut entraîner des répercussions économiques et calendaires ;
- Le traitement avec un matériau sec à l'aide d'une charrue et d'un pulvimixeur. Cette technique est contraignante et peu utilisée car elle nécessite de disposer d'un stock de matériau sec à proximité du chantier ;

Les techniques présentées sont combinables avec un usage de chaux plus raisonné et donc des émissions de gaz à effet de serre moindres.



Figure 20 : Visuel PRO des bâtiments de l'écluse de Noyon (source : SCSNE, 2024)

Une mesure phare et innovante pour l'écluse de Marquion est la mise en place de blocs techniques en limons traités au niveau des bajoyers, ce qui permet de réduire les quantités de béton utilisées pour la réalisation de ces parois. Cette mesure a fait l'objet de plusieurs années de recherche, avec notamment la construction d'un démonstrateur permettant de tester cette conception innovante en conditions réelles. Il s'agissait d'un chantier expérimental visant notamment à valider la conception des remblais contigus aux bajoyers minces des écluses du CSNE.

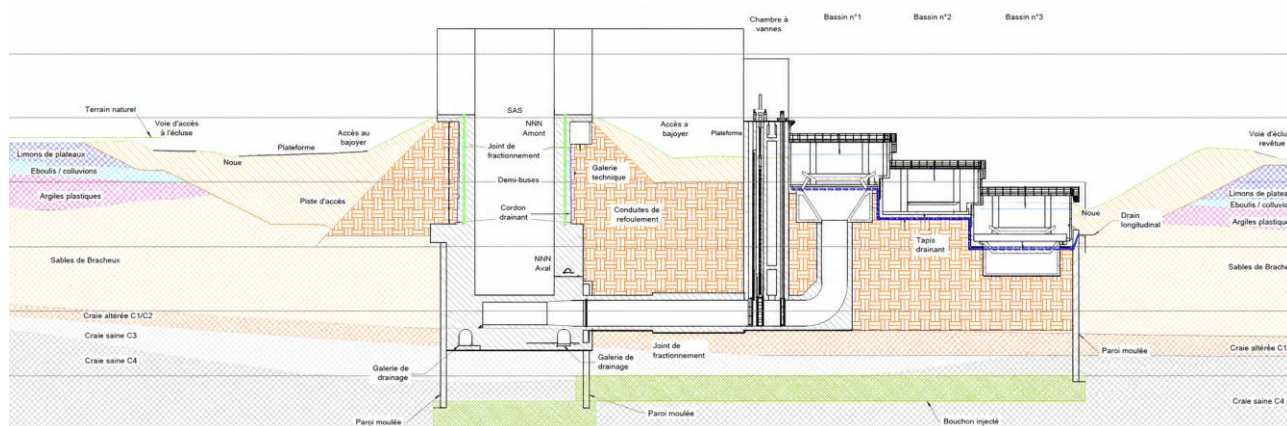


Figure 21 : Vue en plan, coupe transversale de l'écluse de Marquion avec mise en place de bloc techniques en limon traités (en orange) (source : SCSNE, 2024)



Le Pont-Canal, ouvrage phare du projet Canal Seine-Nord Europe, fait également l'objet de nombreuses mesures permettant de réduire son impact carbone. Parmi elles, le marché de conception-réalisation notifié le 27 février 2026 prévoit l'emploi de bétons bas carbone fondée sur une approche performantielle permettant une optimisation du bilan carbone.

+ Gestion des terres excavées

Une autre mesure phare concerne la gestion des terres excavées. Avec **plus de 70 millions de mètres cubes de terres excavées**, la gestion des déblais est un sujet central du projet. Ainsi, la SCSNE a défini des principes de gestion des terres excavées privilégiant le réemploi, puis la valorisation, puis la mise en dépôt définitif et, en dernier recours, leur évacuation vers des filières d'élimination. Cette hiérarchisation a pour but de limiter les mouvements de terre notamment en réemployant ces terres au plus proche de leur lieu d'excavation. Les différentes études de conception ont permis d'atteindre un **taux de réemploi de plus de 55 %** de la totalité des déblais. Ces matériaux sont réutilisés dans le cadre de la réalisation des sections en remblai du Canal, des aménagements paysagers, du comblement d'une section du Canal du Nord, etc. Additionnellement aux bénéfices environnementaux, ces optimisations permettent également de limiter le coût du projet en réduisant au maximum les distances de transport et les filières d'élimination.

4.3.2. Intégration aux DCE

Afin de contractualiser les mesures présentées au chapitre 4.3.1, deux leviers sont mobilisés : l'intégration à la conception, via les choix techniques directement intégrés aux documents de conception (usage de bois pour les bâtiments, bassins d'épargne, réemploi des terres excavées, etc.), et l'intégration aux dossiers de consultation des entreprises (DCE).

Les DCE permettent ainsi de compléter les choix de conception par plusieurs mécanismes :

+ Intégration de clauses obligatoires

Certaines mesures sont directement imposées aux entreprises au travers de clauses contractuelles. Les marchés de travaux du secteur 1 fixent notamment des objectifs de recours aux modes de transport alternatifs à la route qui peuvent atteindre 100% pour certains matériaux.

+ Prise en compte dans la notation au stade offre

Certaines mesures constituent des critères d'attribution afin de valoriser les engagements environnementaux des entreprises. C'est notamment le cas de l'approche performantielle du Pont-Canal de la Somme, pour laquelle la quantité de carbone émise constitue un élément de notation.

Le bilan carbone matière est également un bon exemple d'application de ce principe. En effet, les entreprises sont valorisées en fonction de leurs performances, tandis qu'une offre présentant des facteurs d'émission supérieurs à ceux définis par la SCSNE est jugée irrégulière.

+ Mise en place d'incitations financières

Pour challenger les entreprises et les inciter à mettre en place certaines actions, des incitations financières sont intégrées à différentes pièces des DCE.

Cela concerne notamment la mesure de réduction des quantités de chaux. Comme présenté au chapitre 4.3.1, des objectifs d'usage limité de la chaux au travers de méthodes alternatives sont demandés par la SCSNE. Ainsi, les entreprises sont incitées sur cet aspect au travers d'un mécanisme de rémunération. Les entreprises seront donc rémunérées en cas d'usage limité de la chaux par rapport aux quantités estimées renseignées au sein du détail quantitatif estimatif (DQE).



+ Mise en place de pénalités ou de retenues financières

A l'inverse, des sanctions financières permettent de garantir le respect des engagements contractuels. Pour le bilan carbone matière, des retenues sur les prix concernés sont prévues en cas de dépassement des émissions auxquelles les entreprises se sont engagées en phase offre. Leur montant est déterminé selon une formule précise, sur la base d'un prix fixé par tonne équivalent CO₂.

+ Production de documents de cadrage par les entreprises

Les DCE peuvent également demander aux entreprises candidates de produire des documents de cadrage précisant leurs procédés, moyens, méthodes d'organisation et initiatives concernant différentes thématiques. Ces documents permettent ainsi au Maître d'Ouvrage d'apprécier, dès la phase offre, la manière dont les entreprises envisagent de répondre aux enjeux de développement durable du chantier. Ces documents constituent également un levier d'incitation puisqu'ils sont pris en compte dans la notation des offres. Les entreprises sont ainsi encouragées à proposer des mesures ambitieuses et des moyens adaptés afin de se démarquer de leurs concurrents. Les engagements retenus pourront ensuite être intégrés aux documents contractuels.

- Le SOPMDD (Schéma Organisationnel du Plan de Management du Développement durable) présente l'organisation générale de l'entreprise pour répondre aux objectifs de développement durable, notamment à travers la description du contexte environnemental et des mesures prévues pour limiter les nuisances et les pollutions ;
- Le SOSED (Schéma Organisationnel de Suivi et d'Élimination des déchets) précise l'organisation retenue pour la gestion des déchets produits par le chantier, notamment les modalités de tri, de suivi et de valorisation ;
- Le SOGLAE (Schéma Organisationnel de Gestion de la Logistique Approvisionnement et Évacuations) décrit l'organisation des approvisionnements et des évacuations. Il précise notamment les dispositions prévues en matière de **report modal et de massification des transports**, accompagnées de taux d'engagement qui peuvent ensuite être intégrés aux documents contractuels.

Un suivi du respect de ces prescriptions tout au long du chantier sera par la suite réalisé et permettra d'attester leur bonne prise en compte.

4.4. Certifications HQE

La démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) s'inscrit dans une volonté de réduire au maximum les impacts environnementaux du projet d'infrastructure tout au long de son cycle de vie, depuis sa conception et sa construction jusqu'à son exploitation et, à terme, à sa maintenance.

Engagée volontairement par la Société du Canal Seine-Nord Europe à la suite d'une délibération de son Conseil de surveillance en 2018, la démarche de certification HQE Infrastructures Durables, délivrée par l'organisme indépendant Certivea, constitue un cadre de référence structurant. Elle permet d'ancrer durablement et de piloter les engagements du projet en matière de développement durable, d'éco-conception et de performance environnementale.

Cette certification Haute Qualité Environnementale fait l'objet d'une évaluation annuelle au sein de la société et porte sur 17 objectifs répartis en quatre grands thèmes (cf. figure 21).



MANAGEMENT RESPONSABLE

1. Synergie et cohérence entre l'infrastructure et les territoires
2. Ecoute des besoins et attentes des parties prenantes
3. Impacts et acceptabilité du chantier
4. Maîtrise foncière et négociations

RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

5. Milieux naturels et écosystèmes
6. Gestion de l'eau
7. Matériaux, coproduits et gestion des déchets
8. Energie et climat

QUALITE DE VIE

9. Ambiances et cohésion sociale
10. Connexions, accessibilité et sécurité
11. Adaptabilité et pérennisation de l'infrastructure
12. Santé et maîtrise des pollutions
13. Confort des espaces
14. Paysage, patrimoine et identité

PERFORMANCE ECONOMIQUE

15. Economie et coût à long terme
16. Résilience et maîtrise des risques
17. Contribution au dynamisme et au développement des territoires

Figure 22 : Répartition des 17 objectifs HQE du projet CSNE en quatre thématiques (source : SCSNE, 2021)

La SCSNE a établi trois niveaux de hiérarchisation pour chacun de ses 17 objectifs :

- + Objectif important correspondant à un respect minimum de la réglementation ;
- + Objectif très important correspondant à la mise en œuvre d'actions volontaires ;
- + Objectif majeur résultant de choix d'actions ambitieuses et multiples.

Ainsi, la SCSNE a établi un profil HQE (cf. figure 22) dans le respect de la méthodologie Certivea qui précise les objectifs sur lesquels la SCSNE se propose de mettre l'accent, en complément des actions qu'elle mène par ailleurs dans le cadre des partenariats en cours avec les acteurs du territoire.



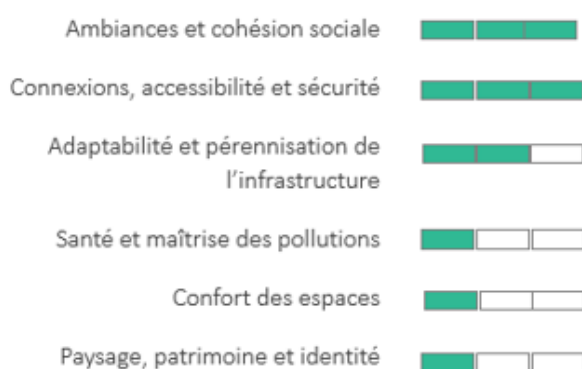
Management responsable



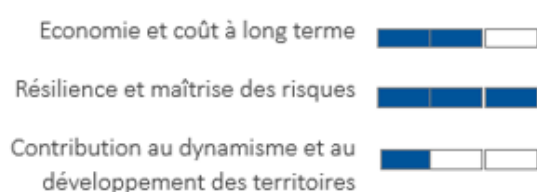
Respect de l'environnement



Qualité de vie



Performance économique



Légende :
 Objectif important : Respect au minimum de la réglementation
 Objectif très important : Mise en œuvre d'actions volontaires
 Objectif majeur : Choix d'actions ambitieuses et multiples

Figure 23 : Profil HQE du projet CSNE (source : SCSNE, 2021)

La Société du Canal Seine-Nord Europe a jusqu'alors réussi toutes les étapes de la certification HQE (programme, conception) avec succès sous le contrôle de Certivea. La phase de réalisation est désormais engagée. Après un premier audit intermédiaire concluant en 2025, la prochaine échéance de contrôle est prévue en novembre 2027

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 de mi-2025 à mi-2026 couverte par le présent rapport s'est inscrite dans la dynamique des années précédentes avec la tenue d'un dialogue constant et de proximité avec les parties prenantes territoriales, désormais intégré à la préparation et à l'accompagnement des travaux. L'objectif est de donner aux différents publics les clés de compréhension d'un Canal qui se construit jour après jour. Cela se traduit concrètement par les actions suivantes :

- + L'information du public à travers les médias (communiqués de presse, interviews, etc.),
- + La diffusion d'une information régulière sur l'actualité du projet via différents outils numériques : newsletters projet et territoriale, site Internet et chaîne YouTube, réseaux sociaux.

En quelques chiffres, cela s'est décliné sur la période, notamment, par :

- + **450 moments d'échanges²** qui ont jalonné l'année (soit en moyenne deux chaque jour ouvré), dont 280 concernant le dialogue territorial autour du projet proprement dit avec les acteurs locaux et le public, et 170 moments relevant des actions de la démarche Grand Chantier en lien avec les partenaires ;
- + **Sept lettres d'information territoriales** distribuées dans toutes les boîtes aux lettres des communes traversées par le Canal ;
- + **28 flyers « Flash Info Travaux »** distribués pour avertir les habitants proches des chantiers ;
- + **Trois expositions à la Maison du Canal de Compiègne** (sur les thèmes de l'archéologie, de l'environnement et de la sécurité) ;
- + **Cinq newsletters numériques « CapCanal »** qui informent sur l'actualité du projet dans son ensemble (2 400 abonnés) auxquelles s'ajoutent **11 newsletters sur le Compiégnois-Noyonnais** (1 200 abonnés) ;
- + **11 communiqués de presse** qui constituent autant d'opportunités d'information du public ;
- + **27 vidéos** produites notamment pour expliquer concrètement et de manière pédagogique comment le projet se réalise, montrer les premiers résultats des aménagements écologiques et valoriser les parcours de personnes bénéficiaires de la clause d'insertion par l'activité économique.



Figure 24 : Illustrations des différentes actions menées dans le cadre du dialogue territorial et de la communication (source : SCSNE, 2026)

² Prenant des formes très diverses : stands sur des événements locaux, randonnées à la découverte du futur Canal, réunion avec des habitants, opérations porte-à-porte, forums emploi, visites de chantiers, réunions avec des élus et d'autres acteurs du territoire...



5.1.1. Pour le Compiégnois-Noyonnais (secteurs 1 et 2)

De nombreux moments forts d'échanges sur les avancées ou la préparation des chantiers ont ponctué la période 2025-2026 dans le Compiégnois et le Noyonnais, tant avec les élus locaux et la profession agricole qu'avec les habitants. Parmi les principales actions de concertation menées figurent les « revues des élus » (réunions qui sont l'occasion d'un tour d'horizon complet de la mise en œuvre du projet sur le territoire), les réunions publiques « info travaux » organisées en juin et juillet 2026 en préparation du début des travaux de creusement du Canal, les stands tenus traditionnellement lors d'événements locaux (marché aux fruits rouges de Noyon, Pardon de la batellerie de Longueil-Annel ou encore à la fête du jardin de Ribécourt-Dreslincourt).

La période a également été marquée par une première valorisation touristique du chantier, objectif défini par le Conseil de surveillance en 2023, à travers l'ouverture au public d'un belvédère librement accessible depuis le chemin de halage du canal latéral à l'Oise. Il permet de découvrir l'avancement des travaux de l'écluse de Montmacq-Cambronne, en toute sécurité et en autonomie grâce à des panneaux d'information. Le 17 avril et le 23 juillet 2026, dans le cadre d'un partenariat avec la CC2V et Oise-Tourisme, une balade commentée par les équipes de la SCSNE a rassemblé plusieurs dizaines de personnes intéressées.



Figure 25 : Illustrations d'actions de terrain pour informer et dialoguer avec les acteurs locaux et les habitants. De gauche à droite : visite de chantier, belvédère de l'écluse de Montmacq-Cambronne et réunion publique d'information travaux (source : SCSNE, 2026)

En outre, conformément aux engagements pris par la SCSNE dans le cadre du Contrat territorial de développement signé en 2022, l'information des habitants du territoire s'effectue en continu à travers l'ensemble des moyens déployés que ce soit par des actions de communication en présentiel (permanences régulières à la Maison du Canal de Compiègne, permanences ponctuelles dans d'autres communes du territoire), par diffusion sur le terrain (Lettre d'information territoriale, flyer « Flash Info Travaux ») ou par voie numérique (site Internet du territoire, newsletter mensuelle, capsules vidéo pédagogiques sur les étapes de construction de l'écluse de Montmacq-Cambronne, les circulations autour de Noyon...).



Figure 26 : Exemples de support d'information pour les habitants. De gauche à droite : capsule vidéo pédagogique, flyers pour l'exposition à la Maison du Canal de Compiègne, lettre d'information territoriale distribuée dans les boîtes aux lettres (source : SCSNE, 2025-2026)





Toutes ces actions ont permis d'accompagner le territoire, avec toujours l'objectif d'informer de manière claire et réactive les habitants sur les travaux susceptibles d'avoir des incidences sur leur quotidien (circulation de camions plus importantes, nuisances sonores, démarrage de nouveaux chantiers, etc.) et de poursuivre la pédagogie sur les travaux et le projet d'une manière générale à l'heure où l'écluse de la vallée de l'Oise prend forme et où les chantiers préparatoires s'engagent sur le Noyonnais.

5.1.2. Pour le Santerre Haute-Somme (secteurs 2 et 3)

Sur le Santerre Haute-Somme, la période 2025-2026 a été marquée, en particulier, par l'ouverture de la Maison du Canal de Péronne, la signature du contrat territorial de développement (octobre 2025) et par la désignation du titulaire du marché de conception-réalisation du Pont-Canal de la Somme (PCS), ouvrage emblématique du CSNE, pour lequel un dispositif d'information spécifique a été mené.

Le Pont-Canal de la Somme, dévoilé au mois de février 2026, est au cœur de l'information sur le Santerre Haute-Somme :

- + Randonnée dans le cadre du Printemps du département de la Somme à Cléry-sur-Somme avec l'accent mis sur les aménagements environnementaux mis en œuvre sur le site du PCS (31 mars) ;
- + Diffusion, au mois d'avril, de la 9^{ème} édition de la lettre d'information territoriale (spéciale sur l'ouvrage) ;
- + Présence à la réderie de Cléry-sur-Somme qui a été l'occasion de nombreux échanges avec les habitants ;
- + Intervention devant les conseils municipaux.

Ce travail de pédagogie se poursuit au second semestre 2026 avec un stand à la réderie de Biaches au milieu de l'été et une exposition dédiée à la Maison du Canal de Péronne (qui a déjà accueilli à la fin du printemps 2026 de l'ordre de **1 200 visiteurs** depuis son inauguration, avec des permanences organisées tous les 15 jours depuis le 19 novembre 2025).

D'autre part, sur la période couverte par le présent rapport, d'autres présences sur le terrain ont été l'occasion de dialoguer avec les habitants : fête de la brioche à Moislains fin septembre 2025, foire aux poulains de Nesle mi-octobre 2025.



Figure 27 : Illustration d'exemples d'actions de terrains menées sur le territoire Santerre Haute-Somme (source : SCSNE, 2025)

SCSNE	CS	Rapport CS 2026-4-R-2.2 – rapport développement durable 2025-2026	31/64
-------	----	---	-------





Figure 28 : Sur le terrain, les aménagements écologiques réalisés ont fait l'objet d'un dispositif de communication d'accompagnement (réunion avec les maires, flyers, panneaux pédagogiques) (source : SCSNE, 2025)

Dans l'Oise et la Somme, l'automne 2025 a également été marqué par la tenue des enquêtes publiques environnementales pour les rétablissements des lignes ferroviaires Paris-Saint-Quentin et Amiens-Laon. En plus de l'information légale, une communication d'accompagnement a été déployée (point presse, journal de l'enquête, panneaux), en partenariat avec le maître d'ouvrage SNCF Réseau, pour faire connaître et comprendre les aménagements et favoriser la participation du public.



Figure 29 : Extraits du journal de l'enquête publique pour le rétablissement ferroviaire de la ligne Creil-Jeumont (source : SCSNE, 2025)

5.1.3. Pour l'Artois-Cambrésis (secteur 4)

La période couverte par ce rapport marque progressivement l'entrée du territoire dans la phase chantier avec la réalisation d'aménagements environnementaux, la finalisation des travaux du quai d'Aubenchœur-Bac et, plus encore, par l'engagement des travaux du viaduc de l'A2 à Ytres (maîtrise d'ouvrage SANEF) et de l'écluse de Oisy-le-Verger.

Plusieurs actions de terrain se sont tenues :

- + Des permanences dans des mairies de communes un peu plus éloignées du Canal, ce qui a permis d'étendre l'information (Écourt-Saint-Quentin, Gouzeaucourt, Pronville-en-Artois, Aubigny-au-Bac) ;
- + La présence aux salons des maires du Nord, à Douai, et du Pas-de-Calais, à Calais qui sont toujours l'occasion de nombreux échanges avec les maires ;
- + La présence au salon de l'agriculture des Hauts-de-France « Terres en Fête » à Arras.



Figure 30 : Une présence régulière auprès des habitants de l'Artois et du Cambrésis (source : SCSNE, 2026)

S'agissant des travaux, la SCSNE a accompagné la SANEF dans l'organisation d'une journée portes ouvertes sur le chantier du viaduc qui permettra à l'autoroute A2 de franchir le futur Canal. Les riverains ont également été informés au plus près des interventions à proximité de leur domicile via la diffusion de « Flashes Info Travaux ». Par ailleurs, l'avancement des chantiers ainsi que leurs perspectives ont été présentés dans les deux numéros de la Lettre d'information territoriale.



Figure 31 : Extraits de lettres d'informations diffusées aux habitants de l'Artois et du Cambrésis (source : SCSNE, 2025-2026)

Au mois de juin, les habitants de Oisy-le-Verger et d'Aubenchoul-au-Bac ont été invités à découvrir le chantier de l'écluse de Oisy. Quelque **150 personnes** ont participé à cette visite.



Figure 32 : Réunion de présentation du chantier de terrassement de la fouille de Oisy-le-Verger (source : SCSNE, 2026)

La période 2025-2026 a également vu l'ouverture de la première Maison du Canal du territoire, à Marquion dans le cadre d'un partenariat avec la Communauté de Communes Osartis-Marquion. Celle-ci a ouvert en début d'année 2026. Des permanences sont assurées par les équipes de la SCSNE pour répondre à des questions spécifiques.

La dynamique d'information sur l'Artois et le Cambrésis se confirmera au second semestre 2026 avec l'ouverture au public des Maisons de Bertincourt (initiative de la Communauté de communes Sud Artois) et de Cambrai (Communauté d'agglomération de Cambrai).



Figure 33 : Maison du Canal de Marquion, accueil des premiers visiteurs en début d'année 2026 (source : SCSNE, 2025-2026)

5.1.4. À l'échelle globale, une communication pédagogique qui poursuit son déploiement

Plusieurs outils pédagogiques et informatifs ont été produits et diffusés entre mi-2025 et mi-2026. C'est en particulier l'objectif de la série de vidéos intitulée « Des travaux qui ouvrent la voie au Canal ». Elle présente les travaux préparatoires aux grands travaux qui sont engagés sur les secteurs 2 à 4. Après l'archéologie préventive et la construction de quais-travaux, ce sont les dévoiements des réseaux intersectés par le tracé du Canal qui sont expliqués dans une vidéo parue au printemps 2026. D'autre part, des animations vidéo ont été produites en 2026 pour expliquer simplement les enjeux de conception et de fonctionnement des écluses du CSNE.



Figure 34 : Supports pédagogiques et photo sur les travaux de dévoiement de réseau et sur la conception des écluses du CSNE (source : SCSNE, 2026)

La pédagogie autour de la démarche environnementale menée par la SCSNE est un angle important des communications. À ce titre, plusieurs outils ont notamment été produits et diffusés sur la période :

- + Une vidéo relatant les premiers résultats des aménagements écologiques réalisés, au cours desquels la Grande Berle, espèce végétale menacée d'extinction dans la région, a été inventoriée sur le site de Morlincourt dans l'Oise ;
- + Une animation vidéo pour présenter les étapes de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » qui rythme la démarche environnementale de la SCSNE ;
- + Une vidéo consacrée à la réalisation de mares écologiques.



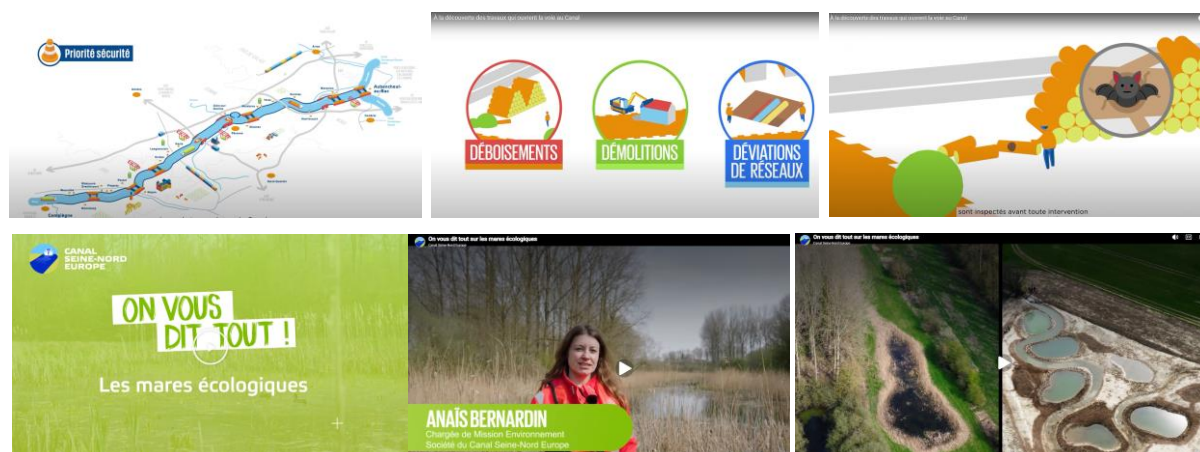


Figure 35 : Supports de présentation de la mise en œuvre du programme de compensation environnementale du projet et de la démarche « Éviter-Réduire-Compenser » (source : SCSNE, 2026)

Globalement, la chaîne YouTube du projet comporte une cinquantaine de vidéos spécifiquement conçues pour faire connaître et comprendre les enjeux pris en compte dans la conception et la réalisation d'un ouvrage qui s'insère harmonieusement dans son environnement naturel et humain.

5.1.5. Les partenariats

Le partenariat (et la participation) est l'une des quatre valeurs qui guident l'action de la SCSNE. La SCSNE a établi 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, professions agricoles et forestières, filières économiques (travaux publics, transport fluvial, innovation), acteurs de l'environnement (établissements territoriaux de bassin, Conservatoire botanique national de Bailleul, ONF, Fédérations de chasse et de pêche, etc.), acteurs du tourisme, organismes mémoriels (ONAC-VG, CWGC, VDK), acteurs de la sécurité (OPPBTP, Gendarmerie nationale), 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 2025-2026, le partenariat sur la sécurité du chantier – première priorité de la SCSNE – a poursuivi sa mise en œuvre avec la montée en puissance de la sensibilisation de tous les compagnons du chantier via le « Passeport Prévention Canal », adopté par le Conseil de surveillance en 2022. Une exposition et une vidéo ont été réalisées au premier semestre 2026 pour renforcer ce message de prévention et de sécurité auprès de l'ensemble des acteurs du chantier et des publics proches du chantier.



Figure 36 : Support pédagogique vidéo sur la sécurité du chantier (à gauche) et Exposition sur la sécurité du chantier à la Maison du Canal de Compiègne (à droite) (source : SCSNE, 2026)

+ Valorisation touristique

Le premier semestre 2026 a vu l'aboutissement d'une première initiative en matière de valorisation touristique du chantier. Dans le cadre des travaux de l'écluse de Montmacq-Cambronne-lès-Ribécourt, un point de vue a été aménagé. Il permet de visualiser le chantier de l'écluse et est doté de panneaux pédagogiques. Le partenariat avec Oise Tourisme et la Communauté de communes des Deux Vallées a donné lieu à la production d'une fiche randonnée et à l'organisation de deux balades commentées par les équipes de la SCSNE. L'intérêt manifesté par les participants confirme celui des habitants et visiteurs pour le chantier du Canal.



Figure 37 : Support de présentation de la "promenade du chantier de l'écluse de Montmacq-Cambronne" organisée en partenariat avec Oise Tourisme (source : Oise tourisme, 2026)

Sur le plan régional, le groupe de travail « ad hoc » rassemblant les organismes de promotion touristique de la Région et des Départements ainsi que les offices de tourisme s'est réuni au début du mois de juillet pour coordonner les actions au moment où les chantiers se déploient dans les différents territoires et que les titulaires des marchés de travaux réfléchissent à la mise en œuvre de la clause de valorisation touristique de leur contrat.

+ Profession agricole

Le dialogue est continu avec les Chambres d'agriculture et les organismes professionnels agricoles avec en particulier l'application des objectifs de la convention cadre de 2021 et de la convention coopération public-public de 2022 (qui portent notamment sur le dialogue avec les agriculteurs, la gestion de l'interface entre le CSNE et les réseaux d'irrigation existants, 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.

Pour ce partenariat essentiel, l'évolution des sujets traités sur la période 2025-2026 illustre le passage du projet au chantier, avec la déclinaison opérationnelle des accords et protocoles coconstruits de longue date, notamment en matière de gestion du foncier, d'accès aux parcelles en phase chantier, de mise en œuvre du guide TechnoSolutions, et de gestion des parcelles irriguées, etc.

+ La filière du transport fluvial

La signature à l'automne 2024 de la charte de partenariat entre la SCSNE et Entreprises Fluviales de France (E2F) avait pour objectif 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.

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. Après une première réunion avec les parties prenantes tenue au mois de mars 2025 sous l'égide du ministère des transports, une réunion plénière dans le même format a eu lieu en février 2026 pour partager les résultats de l'étude d'impact et définir la méthode de travail. Un comité de suivi composé de l'État, VNF, la SCSNE, E2F, l'Union TLF (Transporteurs et logisticiens) et l'AUTF (chargeurs) est en place depuis mars 2026 et se réunit tous les trimestres.

+ Parmi les autres partenaires

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.

5.2. Démarche Grand Chantier

La démarche Grand Chantier (DGC) est un dispositif ayant pour mission d'accompagner la réalisation du projet Canal Seine-Nord Europe en instaurant **cinq dispositifs** en faveur des entreprises et leurs salariés, des demandeurs d'emploi, des personnes en insertion ou en reconversion, etc. La SCSNE y apporte un appui opérationnel, aux côtés de la Région Hauts-de-France et de l'État, et aussi des chefs de file pour les cinq dispositifs (France Travail pour Canal Emploi, Région Hauts-de-France pour Canal Formation, les départements du Pas-de-Calais (coordonnateur), du Nord, de l'Oise, de la Somme, de l'Aisne et du Val-d'Oise pour Canal Solidaire, la Région Hauts-de-France et la CCI Hauts-de-France pour Canal Entreprises, et la Délégation Générale au développement de l'Axe Nord pour Canal Accueil). Les principaux objectifs de la démarche sont de maximiser les opportunités liées au projet et d'optimiser les retombées économiques et sociales en phase chantier comme en phase d'exploitation du projet.

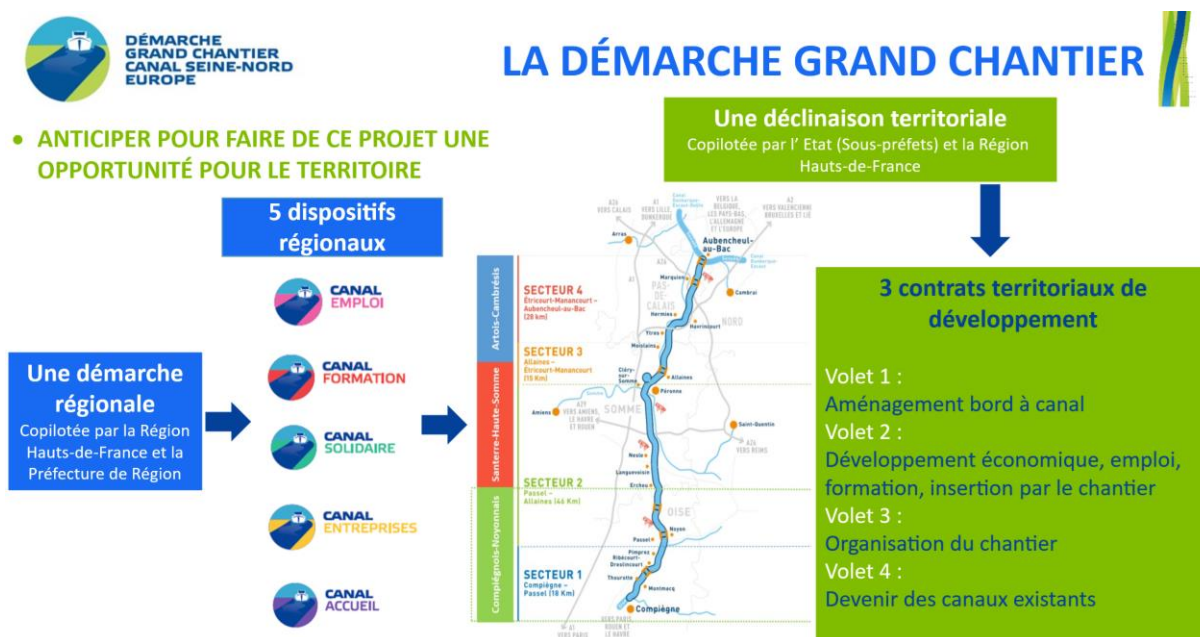


Figure 38 : Présentation résumée de la démarche Grand Chantier instaurée par la SCSNE (source : SCSNE, 2025)

La dynamique partenariale de la démarche est bien ancrée et elle s'étend désormais aux entreprises au fur et à mesure de la passation des marchés liés au chantier. Les résultats produits chaque trimestre par l'Observatoire de la démarche Grand Chantier en témoignent (cf. chapitre 5.2.2).

5.2.1. 2025-2026 : une plus forte synergie des dispositifs emploi-formation-insertion et un renforcement de l'offre de services pour accompagner les entreprises

L'année 2025 a été l'occasion de mettre en œuvre les objectifs suivants :

✚ **Sur l'axe 1 « relever le défi de l'emploi » :**

- La mise en place effective du « Passeport Prévention Canal » pour les publics cibles : intégré dans le cadre du dispositif Canal Formation piloté par la Région ;
- La préparation des campagnes de recrutement : l'offre de service a été adaptée pour assurer qu'à chaque besoin, deux propositions d'embauche soient formulées (déjà huit des dix éléments clés de réussite des campagnes de recrutement identifiés par les entreprises sont en place) ;
- Dans le cadre de Canal Emploi piloté par France Travail, la conduite de 292 actions de proximité et 70 actions spécifiques Canal Seine-Nord Europe sur les opportunités à venir du chantier ;
- Les ambassadeurs, acteurs de proximité sont mobilisés ;
- Les besoins de main-d'œuvre ont été affinés afin de correspondre au planning recalé (cf. figure 38).

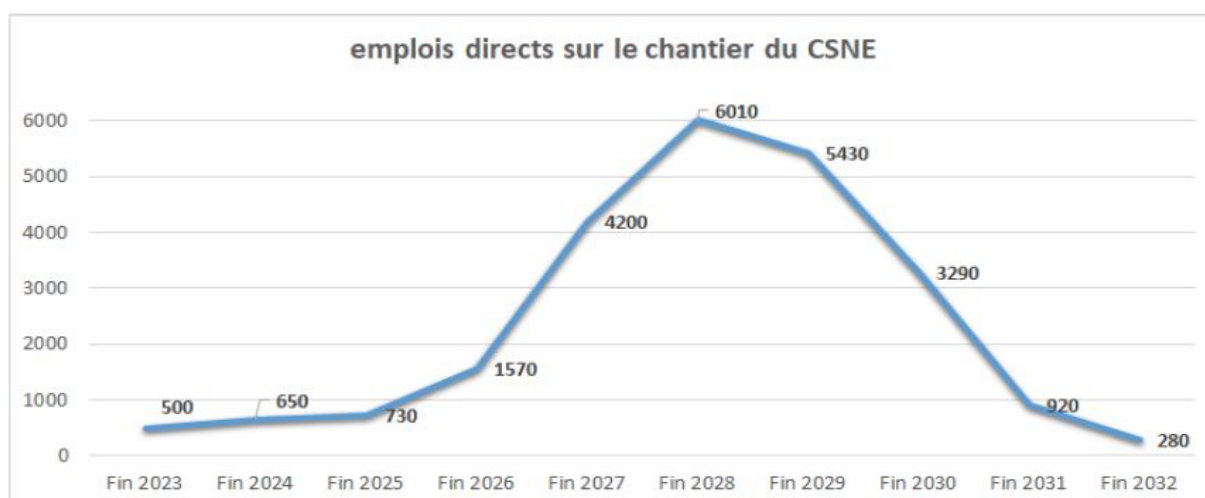


Figure 39 : Préviction d'emplois directs sur le chantier du projet Canal Seine-Nord Europe depuis 2023 jusque 2032 (source : SCSNE, 2025)

- ✚ **Sur l'axe 2 « décliner concrètement la démarche Grand Chantier dans les marchés de travaux »**, avec la généralisation de l'intégration des clauses Grand Chantier dans les consultations de marchés de travaux lancées (CIAE, clause PME, clause d'interprétariat, clause de recours aux dispositifs de la démarche...) et la mise en œuvre concrète de la cellule « emploi-formation-insertion » qui accompagne les entreprises titulaires des marchés de travaux pour atteindre les obligations associées ;
- ✚ **Sur l'axe 3 « décliner la DGC dans les territoires au travers des contrats territoriaux de développement »** avec la finalisation de la rédaction des contrats territoriaux du Santerre Haute-Somme et de l'Artois-Cambrésis qui ont été signés courant 2025, l'ouverture de la Maison du Canal

de Péronne et la préparation de celles de Marquion, Bertincourt et Cambrai, l'engagement des études de valorisation touristique ainsi que l'accélération de la mise en œuvre du dispositif Canal Accueil en lien avec les partenaires des ADIL et d'Action Logement ;

- + **Sur l'axe 4 « mobiliser autour des enjeux du Grand Chantier par la mise en œuvre d'un plan de communication spécifique »**, qui a permis d'accompagner et de valoriser l'ensemble des actions de terrain organisées par les partenaires pour mobiliser les actifs des Hauts-de-France.



Figure 40 : Événement à forte visibilité du 31 mars 2026 porté par les ambassadeurs du dispositif « Emploi Formation Insertion » du secteur 1 (source : SCSNE, 2026)

Le comité de pilotage réuni le 2 décembre 2025 a fixé la feuille de route 2026 de la démarche Grand Chantier. Les priorités par axes sont les suivantes :

- + **Sur l'axe 1 « relever le défi de l'emploi » :**
 - Décliner une organisation « Emploi Formation Insertion » en synergie à chaque étape et sur l'ensemble des territoires ;
 - Organiser le pilotage des actions « Emploi Formation Insertion ».
- + **Sur l'axe 2 « décliner concrètement la démarche Grand Chantier dans les marchés de travaux » :**
 - Mise en œuvre des clauses DGC intégrées dans les marchés de travaux : proposer un outil de suivi.
- + **Sur l'axe 3 « décliner la DGC dans les territoires au travers des contrats territoriaux de développement » :**
 - Suivre la mise en œuvre des trois Contrats territoriaux de développement ;
 - Poursuivre le déploiement de la feuille de route Canal Accueil sur les trois territoires : affiner le déploiement du dispositif en s'appuyant sur les retours des premiers marchés significatifs ;
 - Mettre en œuvre plusieurs actions d'accueil du chantier en lien avec l'économie de proximité, sur les trois territoires ;
 - Poursuivre l'ouverture et faire vivre les Maisons du Canal (formation des agents d'accueil) ;
 - Poursuivre les études de valorisation touristique post-chantier ; structurer le montage des visites du chantier pour le grand public sur les premiers grands marchés clausés.
- + **Sur l'axe 4 « mobiliser autour des enjeux du grand chantier par la mise en œuvre d'un plan de communication spécifique » :**
 - Valoriser les résultats de l'Observatoire (retombées socio-éco) dans les différents supports de communication ;
 - Poursuivre l'accompagnement de la montée en puissance du chantier.

Évènements 2026 déjà mis en œuvre :

- + Le 30 mars, un webinaire porté par la Région et la Fédération Régionale des Travaux Publics (F RTP) des Hauts-de-France a permis à **plus de 300 personnes** (jeunes et parents) d'être informées des opportunités d'emploi offertes par le Canal Seine-Nord et EDF dans le cadre des chantiers du programme EPR2 ;
- + L'évènement à forte visibilité porté par les ambassadeurs « Emploi Formation Insertion » du Compiégnois-Noyonnais s'est déroulé le 31 mars dernier à Noyon et a permis d'informer **220** participants sur les opportunités d'emploi du Canal ;



Figure 41 : Évènement à forte visibilité du Compiégnois-Noyonnais le 31 mars 2026 (source : SCSNE, 2026)

- + Le 1^{er} avril, la SCSNE a pris part aux journées portes ouvertes Proch'orientation dans le pays Chaunois et à la semaine RSA portée par le département du Pas-de-Calais dans les locaux de la Maison du Canal de Marquion ;
- + Plusieurs visites du chantier de l'écluse de Montmacq ont été organisées, notamment en direction des demandeurs d'emploi du département de l'Oise ;



Figure 42 : Visite de chantier de l'écluse de Montmacq-Cambronne destinée aux demandeurs d'emploi du département de l'Oise (source : SCSNE, 2026)

- + Des demandeurs d'emploi accompagnés par France Travail et le pôle Insertion-Emploi du département de la Somme ont pu découvrir les métiers liés au Canal et les dispositifs de formation et d'insertion lors d'une visite de la Maison du Canal de Péronne le 21 mai ;



Figure 43 : Découverte des métiers et dispositifs de formation et d'insertion liés au projet CSNE le 21 mai 2026 à la Maison du Canal de Péronne (source : SCSNE, 2026)

- + Le conseil départemental de la Somme a organisé le 25 mai une rencontre dédiée à l'emploi, la formation et l'insertion en présence du représentant du groupement Canalieau, titulaire du marché du Pont-Canal de la Somme. Cette rencontre a permis à la cinquantaine d'acteurs de l'emploi et de l'insertion présents de se préparer à l'arrivée des chantiers dans la Somme ;



Figure 44 : Rencontre emploi-formation-insertion organisée par le conseil départemental de la Somme le 25 mai 2026 (source : SCSNE, 2026)

- + Un forum des métiers s'est tenu le 28 mai à Nesle, en présence de plusieurs entreprises titulaires de marchés invitées par la maîtrise d'ouvrage à participer à cette action de promotion des métiers des travaux publics et de mise en relation avec les demandeurs d'emploi et les acteurs du territoire.



Figure 45 : Forum des métiers de Nesle du 28 mai 2026 (source : SCSNE, 2026)

De nouveaux outils communs ont été mis en place :

- + Un outil spécifique « Emploi Formation Insertion » pour les évènements en direction du grand public a été créé pour insister sur la synergie des dispositifs Emploi, Formation et Solidaire. Ce fond de scène a été utilisé pour la première fois lors de l'évènement à forte visibilité porté par les Ambassadeurs du secteur 1 à Noyon, le 31 mars dernier ;



Figure 46 : Fond de scène pour les dispositifs emploi-formation-insertion (source : SCSNE, 2026)

- + Réalisation de trois kakémonos spécifiques à la cellule « Emploi Formation Insertion » reprenant le visuel du fond de scène utilisé pour la première fois lors de l'évènement à forte visibilité du 31 mars à Noyon. Les partenaires se verront dotés d'un exemplaire et bénéficieront des fichiers pour la confection de supports supplémentaires ;



Figure 47 : Kakémonos pour les dispositifs « Emploi Formation Insertion » (source : SCSNE, 2026)

- + Pour rappel, les événements « Emploi Formation Insertion » font désormais l'objet d'une publication trimestrielle sur le site internet de la SCSNE.



Figure 48 : Rubrique événements « Emploi Formation Insertion » du site internet de la SCSNE (source : SCSNE, 2026)



5.2.2. L'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 pour le projet s'établit **autour de 700** (au sein de la SCSNE et de ses partenaires, chez les maîtres d'œuvre et les entreprises de travaux) dont **50 % résident dans les Hauts-de-France**.

À la fin du 1^{er} trimestre de l'année 2026, le dispositif Canal Solidaire, en faveur de l'insertion, piloté par les départements, avait bénéficié à **209 personnes** représentant un cumul de **161 000 heures d'insertion**. Cela illustre l'efficacité des clauses sociales, introduites déjà dans **79 marchés publics** de la SCSNE, comme outil de lutte en faveur de l'insertion professionnelle et de 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 sensibilisation** aux métiers du CSNE qui sont mises en œuvre sur la région.

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

La SCSNE, en tant qu'établissement public local, est soumise aux directives européennes et à la réglementation relatives à la commande publique. Celles-ci s'articulent autour de trois principes fondamentaux : la liberté d'accès à la commande publique, l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures. Ces principes imposent aux acheteurs publics une ouverture à l'ensemble des opérateurs économiques, quelles que soient leurs tailles ou origines, ainsi qu'une impartialité objective dans le cadre de la passation de leurs marchés.

La société, soucieuse de la conformité de ses procédures aux exigences de la commande publique et désireuse de garantir l'accès à toutes les entreprises souhaitant participer au projet, s'est engagée dans une démarche d'achat responsable visant à assurer la régularité et l'efficacité de l'achat public, en recherchant un haut niveau de performances techniques et environnementales, tout en optimisant les retombées économiques et sociales pour les habitants et les entreprises des territoires.

Depuis le 1^{er} octobre 2020, la politique achat de la SCSNE, approuvée par le Conseil de surveillance, est venue conforter cette orientation stratégique en la déclinant en trois grands principes d'action :

- + Transparence de la politique achat, des plannings et des décisions ;
- + Dialogue avec le monde de l'entreprise ;
- + Développement durable au cœur de chaque action.

10 objectifs à atteindre viennent décliner ces principes³ de manière opérationnelle dans les domaines de l'emploi, du développement des territoires, de l'environnement, de l'innovation et de la sécurité. Ils visent notamment à développer des actions en faveur des entreprises (et en particulier des PME), et des publics via l'insertion professionnelle et la formation.

Ce cadre d'achat donne des résultats éminemment concrets puisqu'en 2024, les marchés du CSNE ont attiré un total de **101 entreprises candidates** pour un total de **28 marchés attribués**. En 2025, ce sont **152 entreprises** qui se sont portées candidates aux **34 marchés attribués** au cours de l'année. Le nombre de marchés en cours d'exécution a ainsi été porté à 129 en 2025, mobilisant un total de **134 entreprises** (hors

³ https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/09/SCSNE_M2_Plaquette_PolitiqueAchat_210211_WEB_PaP.pdf



sous-traitants) dont 53 entreprises des Hauts-de-France (hors sous-traitants). Le montant total des marchés actifs, à réaliser sur plusieurs années, est valorisé entre **416 et 488 M€ HT** (différentiel lié aux marchés fractionnés ou à tranches optionnelles).

Parmi ces entreprises participantes aux consultations en 2025, une proportion significative de **27 % était localisée dans la région Hauts-de-France**, démontrant un intérêt certain des entreprises régionales pour les marchés du projet. Le dispositif Canal Entreprises de la démarche Grand Chantier – co-piloté par la 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 **3 700 entreprises ont sollicité** Canal Entreprises.

Un autre fait notable est que parmi les entreprises candidates, **42 % 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.

5.2.4. 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 des :

- + CTD Compiégnois-Noyonnais ;
- + CTD Santerre Haute-Somme ;
- + CTD Artois-Cambrésis.

Ils sont composés de quatre 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.

La période 2025-2026 a été marquée par l'approbation des CTD du Santerre Haute-Somme et de l'Artois-Cambrésis. Les comités territoriaux se sont réunis aux mois de mai et juin 2026 pour piloter la mise en œuvre des objectifs et actions des trois contrats.



Figure 49 : Réunion du comité territorial du Santerre Haute-Somme du 20 mai 2026 (source : SCSNE, 2026)

Les conventions de cofinancement des « projets des territoires » – portant sur des aménagements en faveur des modes actifs de déplacement ou l’ouverture de Maisons du Canal (volet 1 des CTD) – ont été mises en œuvre traduisant 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).



Figure 50 : Signature du CTD du Santerre Haute-Somme le 3 octobre 2025 à Péronne (à gauche) et piste cyclable de la RD66 dans l’Oise réalisée dans le cadre du programme des projets des territoires du CTD (à droite) (source : SCSNE, 2025-2026)

6. INNOVATION

La période 2025-2026 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 ;



Figure 51 : Schéma illustré du dispositif "Stop Collision" (source : OPPBTP, 2022)

- + 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, le Centre de Déploiement de l'Éco-transition dans les Entreprises et territoires (CD2E) et l'Institut Mines-Télécom (IMT) Nord Europe, ainsi que l'attribution d'une aide au titre du programme Hauts-de-France FEDER - FSE + -FTJ 2021-2027, pour les échantillonnages et études de matériaux prélevés sur les différents secteurs du projet. Les études de formulation des éco-matériaux sont achevées et ont permis d'identifier des filières de valorisation : matériaux routiers, matériaux de construction, usages agronomiques, aménagement paysager, matière première secondaire pour la fabrication de ciment ;

- + L'évaluation de la carbonatation de la chaux vive lors de l'exécution des traitements des sols, en partenariat avec le Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (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 ;
- + Le partenariat avec le CEREMA (l'organisme technique public français de référence en matière de conception des voies navigables) s'inscrit 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 ;
- + 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 pour le suivi des opérations de déboisement. L'interface avec l'utilisateur a été améliorée et permet notamment de suivre encore plus précisément les terrassements. De nombreuses autres applications sont en cours de mise au point comme par exemple la détection d'espèces exotiques envahissantes.

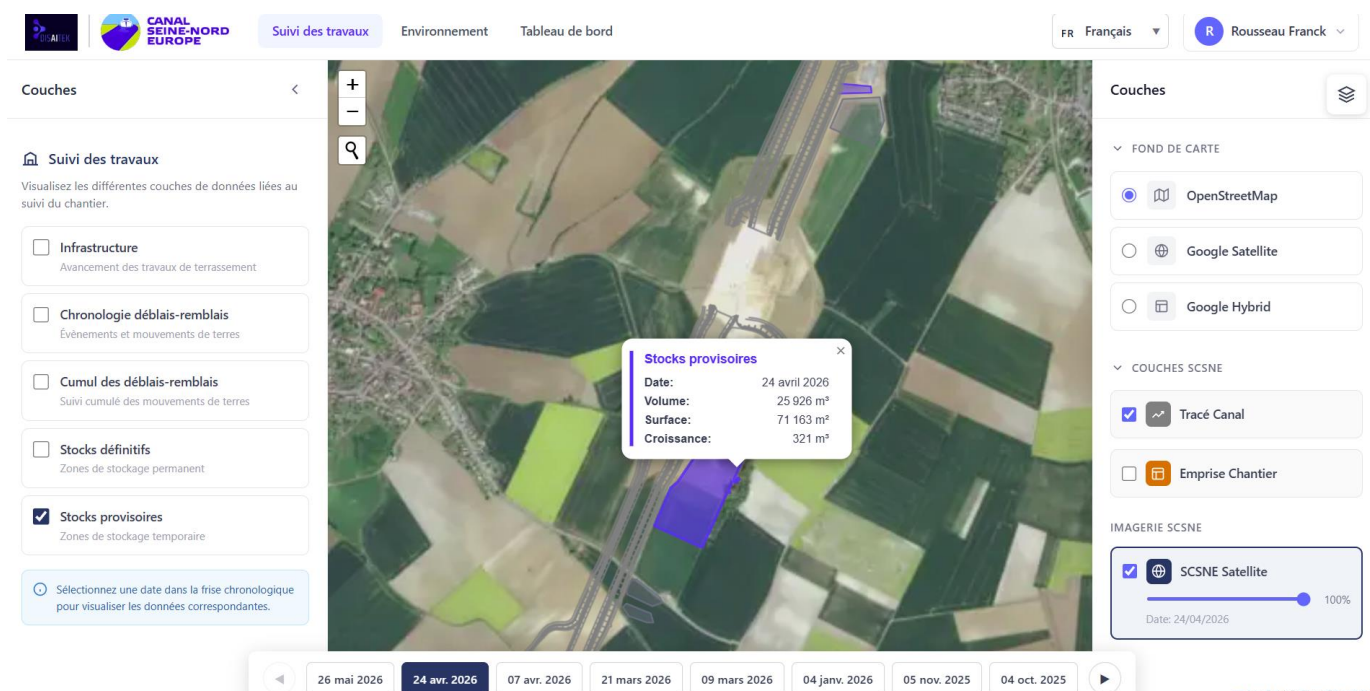


Figure 52 : Pléiades @CNES 2026, Processed by DISAITEK (source : AIRBUS DS, 2026)

De plus, la SCSNE a mis en place un outil de traçabilité des terres permettant de répondre aux exigences de la réglementation en vigueur et notamment aux arrêtés d'autorisations environnementales des secteurs 1 à 6.

L'outil de traçabilité des terres se nomme « TerraCanal », il s'agit d'un outil numérique qui constitue le registre des mouvements de terres et sédiments et assure la télétransmission des données vers « Trackdéchets » (plateforme réglementaire développée par le Ministère de la Transition Énergétique) lorsque les mouvements de terres sont concernés. Il assure une traçabilité totale des terres et sédiments sur les chantiers du projet CSNE grâce à l'enregistrement de différentes informations caractérisant les terres excavées.

Aujourd'hui, l'outil est utilisé sur tous les chantiers en cours sur le tracé du Canal. À date, l'outil a comptabilisé environ **2,2 millions de mètres cubes de matériaux excavés** sur les chantiers dont environ **876 000 m³ ont été réemployés (soit 39 %)**.

7. TRANSITION ENERGETIQUE

+ Réduction de la consommation énergétique des écluses

En complément des mesures présentées précédemment, plusieurs optimisations au niveau des écluses ont été entreprises par la Société du Canal Seine-Nord Europe. Ces optimisations se traduisent par différents choix de conception.

Tout d'abord, plusieurs optimisations concernent le pompage associé au fonctionnement des écluses. En effet, la plupart des consommations d'énergie du Canal en phase exploitation sont liées aux pompes permettant le remplissage des sasses et l'équilibrage des volumes d'eau au niveau des différents biefs. Ainsi, le choix de mettre en place des bassins d'épargne permet de **réduire jusqu'à 67 % les besoins de pompage** à chaque passage de bateau au niveau des écluses. Dans un objectif d'optimisation poussée, la capacité de pompage des écluses a également été dimensionnée au plus proche des besoins prévisionnels.



Figure 53 : Visuel des bassins d'épargne pour l'écluse de Noyon (source : SCSNE – ONE5, 2024)



Un système développé spécifiquement pour le Canal permettra un pilotage hydraulique intelligent des ouvrages des écluses. Des équipements et des systèmes seront installés et connectés pour répondre notamment aux enjeux d'économie de la ressource en eau liés à la gestion hydraulique du CSNE tout en assurant l'objectif de maintien des niveaux d'eau suffisants dans chaque bief du Canal pour la navigation.

+ Étude sur le potentiel de production et de valorisation d'énergie renouvelable au sein du CSNE

Dans le cadre de sa politique de transition énergétique et en application de l'article 260 de l'arrêté d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6 du projet, la Société du Canal Seine-Nord Europe a lancé une étude portant sur le potentiel de production et de valorisation d'énergie renouvelable au sein du Canal Seine-Nord Europe et de ses emprises.

Cette étude poursuit deux objectifs. D'une part, elle vise à répondre aux demandes des services de l'État en matière d'intégration des enjeux énergétiques au sein des grands projets d'infrastructure du territoire. D'autre part, cette étude permettra d'identifier les opportunités de développement d'énergies renouvelables ainsi que les possibilités et conditions de leur valorisation en cohérence avec le contexte d'implantation du projet, de ses besoins énergétiques et des territoires alentours.

À travers cette étude, La Société du Canal Seine-Nord Europe, en lien avec Voies Navigables de France, futur exploitant du Canal, entend structurer et anticiper la valorisation domaniale de l'ouvrage et de ses emprises et ainsi contribuer à la transition énergétique et réduire son empreinte carbone à long terme.

+ Études du Groupement Européen d'Intérêt Économique

Dans le cadre du Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE), la Société du Canal Seine-Nord Europe prend part à différents groupes de travail ayant pour objectif d'étudier et d'anticiper différents enjeux environnementaux au niveau du réseau Seine-Escaut :

- **Le GT « carburants alternatifs »** qui travaille sur la transition énergétique de la flotte fluviale sur l'ensemble du réseau. L'objectif étant de mutualiser les efforts et les connaissances sur le sujet et de développer une ligne directrice commune en tenant compte de l'ensemble des attentes, contraintes et objectifs des différents acteurs des voies navigables du réseau Seine-Escaut ;
- **Le GT « gestion de l'eau et climate proofing »** a lancé une étude « gestion de l'eau du réseau fluvial Seine-Escaut » prévue en plusieurs phases et portant sur la disponibilité, les besoins et la gestion de l'eau dans le périmètre du futur réseau fluvial Seine-Escaut. L'objectif est d'identifier plus précisément les actions à mener afin de sécuriser la disponibilité de la ressource en eau à l'échelle du réseau Seine-Escaut au regard du projet global et de l'évolution climatique.

8. AVANCEMENT DU PROJET

8.1. Autorisations

8.1.1. Autorisations environnementales

L'autorisation environnementale sur le secteur 1 a été obtenue le 8 avril 2021 par arrêté signé 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 qui ont été nécessaires au niveau de la phase PRO, de la phase de consultation des entreprises et de la préparation des travaux.





L'arrêté préfectoral autorisant la construction du Canal en tant que barrage 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. Afin de faciliter sa mise en œuvre, une notice d'application a été élaborée conjointement avec les services de l'État puis diffusée au début du mois de juin 2025. Par ailleurs, la SCSNE a travaillé à l'élaboration d'un outil collaboratif qui fluidifiera le traitement et la traçabilité des nombreux documents à transmettre en application de l'arrêté au travers d'échanges dématérialisés intégrant directement les services de l'État. L'outil retenu est Mezzoteam, déjà ancré dans les processus de pilotage de chantier. Les premiers échanges de documents ont été réalisés en août 2025. Depuis, ce sont plus de 100 documents qui ont été échangés (période du présent rapport).

Parmi ces dossiers, l'année 2025 a notamment été marquée par l'obtention de deux avis favorables du CTPBOH concernant des dossiers de barrages de classe A.

Enfin, les rétablissements ferroviaires des lignes Creil-Jeumont et Amiens-Laon ont fait l'objet de dossiers d'autorisation environnementale spécifiques en complément des deux autorisations (secteur 1 et secteurs 2 à 6). Les processus d'instruction se sont déroulés entre fin 2023 et début 2026 avec notamment un démarrage des enquêtes publiques le 8 septembre 2025 pour la ligne Creil-Jeumont et le 13 octobre 2025 pour la ligne Amiens-Laon et ce, pour une durée d'un mois chacune. Les deux arrêtés d'autorisation environnementale pour Creil-Jeumont et Amiens-Laon ont été signés respectivement les 9 décembre 2025 et 16 janvier 2026. Les travaux principaux sont prévus à partir de fin 2026 / début 2027.

8.1.2. Maîtrise foncière

La maîtrise 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 % par acquisition directe (amiable ou expropriation).

Dans le cadre des procédures propres à chacun des statuts, plusieurs enquêtes parcellaires ont été organisées depuis 2019 qui ont conduit à la prise d'arrêtés de cessibilité et d'ordonnances 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 dans l'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 2 500 ha de réserves foncières constituées** qui vont permettre de redistribuer les parcelles agricoles avec un prélèvement foncier quasi nul, dans le cadre des aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux menés sous maîtrise d'ouvrage des conseils départementaux du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.

Le pilotage de ces opérations d'aménagement foncier 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. La première enquête publique a été conduite sur l'AFAFE de Marquion en juin 2026.



Par ailleurs, la maîtrise foncière des zones hors DUP qui ont été identifiées pour réaliser les mesures environnementales est achevée depuis 2025. Ceci permet de garantir le bon déroulement des opérations et notamment les aménagements prévus avant le démarrage des travaux principaux.

8.2. Préparation du chantier

Outre les mesures environnementales (cf. chapitre 4.1) qui sont et seront mises en œuvre en grande partie avant le démarrage des travaux, plusieurs opérations préparatoires aux travaux principaux sont engagées.

8.2.1. 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'archéologie préventive se poursuivent sur le territoire et sur la base d'un tracé modifié. Ainsi au printemps 2026, 98 % des diagnostics prescrits sont réalisés, soit **1 630 ha** qui 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 **34 chantiers de fouilles** au début de juin 2026. Ces opérations ont débuté depuis juin 2023 et pourront s'achever en 2029 avec une estimation à **38 fouilles au maximum**.

Les vestiges mis au jour s'avèrent extrêmement variés, les plus lointains remontant au Paléolithique Moyen (environ -300 000 ans) avec la découverte de grands mammifères (restes de bison, défenses de mammoths) et d'une importante activité humaine de taille de silex (plus de 10 000 pièces) sur la commune de Catigny (60). Cette synchronicité est inédite selon les scientifiques de la société « Paléotime » en charge de l'opération.



Figure 54 : Fouille Paléolithique de Catigny (à gauche) et mise au jour d'une défense de mammoth (à droite) (source : SCSNE et Paléotime)

Pour la période antique, la société Archeodunum a fouillé un établissement rural extrêmement bien conservé avec notamment des bâtiments, puits, bassins, fours, et une cave à niches maçonnée à Oisy-le-Verger (62).



Figure 55 : Fouille d'une occupation rurale à Oisy-le-Verger cave (à gauche) et four en cours de fouille (à droite) (source : SCSNE, 2025)

Par ailleurs, une occupation du Mésolithique, des cercles funéraires de l'âge du Bronze, pas moins de cinq nécropoles, révèlent déjà toute la richesse d'un territoire façonné par l'homme depuis la Préhistoire jusqu'aux derniers conflits.

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.

Afin de présenter au public le monde de l'archéologie et les découvertes des différentes fouilles, une exposition sur ces thématiques a été mise en place au printemps 2026 au sein de la Maison du Canal de Compiègne. En complément, chaque année, des portes ouvertes sont organisées lors des journées du Patrimoine.

8.2.2. Pyrotechnie

En raison de l'histoire du territoire traversé par le Canal Seine-Nord Europe, la maîtrise du risque pyrotechnique constitue un préalable incontournable au lancement des travaux. Les opérations de diagnostic, de détection et de dépollution permettent de garantir la sécurité des intervenants tout en sécurisant et nettoyant les emprises avant le démarrage des terrassements.

Les études de risque ont permis de classer les emprises selon trois niveaux d'aléa :

- + 445 hectares présentent un risque pyrotechnique important et font l'objet d'opérations de détection et de dépollution pilotées directement par la maîtrise d'ouvrage ;
- + 1 480 hectares sont classés en risque modéré, nécessitant des opérations de détection réalisées par les entreprises, avec une dépollution engagée si nécessaire ;
- + Le reste des hectares du projet sont identifiés comme présentant un risque faible.

À la fin de l'année 2025, les opérations engagées ont permis d'obtenir des résultats significatifs :

- + Plus de 750 hectares diagnostiqués en pyrotechnie, avec l'ensemble des données intégrées au Système d'Information Géographique (SIG) du projet ;
- + Plus de 450 hectares ayant fait l'objet d'une dépollution ciblée à la munition ;

- + 22 980 anomalies (cibles) détectées puis traitées ;
- + 10,1 hectares de zones saturées sécurisées ;
- + 4 640 munitions découvertes et neutralisées, représentant un poids brut d'environ 35,4 tonnes ;
- + 67,3 tonnes de déchets métalliques extraits des emprises.

Ces résultats illustrent l'ampleur des opérations pyrotechniques conduites sur le projet et témoignent de l'engagement de la Société du Canal Seine-Nord Europe à maîtriser les risques en amont des travaux. Cette démarche contribue à garantir des conditions d'intervention optimales pour l'ensemble des entreprises et des compagnons mobilisés sur le chantier, tout en assurant la continuité et la sécurité des opérations de construction.

8.2.3. 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 et de réhabilitation de quais travaux le long des canaux existants au niveau du canal latéral à l'Oise, du Canal du Nord et du Canal de la Sensée permettant de faciliter le transbordement des matériaux au plus près du chantier.

Après la finalisation en 2022 de deux quais (définitifs) à Ribécourt-Dreslincourt et à Pimprez dans l'Oise et la finalisation en 2025 de deux autres quais à Noyon dans l'Oise et à Aubencheul-au-Bac dans le Nord, les travaux sont en cours pour les quais d'Allaines (Somme) et Catigny (Oise). En complément, plusieurs réhabilitations de quais déjà existants ont été lancées en 2026 afin de les mettre aux normes. Ces réhabilitations concernent les quais de Languevoisin, Pont-l'Évêque, Rouy-le-Petit, Péronne et Graincourt-lès-Havrincourt. Leur finalisation est prévue pour fin 2026 (Languevoisin) et début 2027 (Pont-l'Évêque, Rouy-le-Petit, Péronne et Graincourt-lès-Havrincourt).

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



Figure 56 : Localisation des quais travaux et stade d'avancement du projet CSNE (source : Parimage – SCSNE, 2026)

Grâce à la clause de report modal inscrite dans de nombreux marchés, **plus de 70 000 tonnes de marchandises** ont été acheminées vers les chantiers par voie fluviale. La notification progressive des principaux contrats de travaux laisse présager d'importantes perspectives de trafic comme l'illustrent le marché de TOARC du secteur 1 ou celui de l'écluse de Oisy-le-Verger.

8.3. Travaux⁴

Sur le secteur n°1, 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 la démolition de bâtiments, des dévoiements des réseaux dont deux lignes haute tension et la construction des premiers ouvrages (deux carrefours giratoires et deux quais).



Figure 57 : Ponts de rétablissement de la RD66 finalisés au niveau du rescindement de l'Oise (source : Odile & Jean-Christophe Hecquet, 2026)

Le marché de construction de l'écluse de Montmacq/Cambronne-lès-Ribécourt a été notifié le 11 décembre 2023. Les travaux ont débuté au premier semestre 2025. Les travaux ont débuté au mois de juin 2025 par la phase de terrassement / plateforme. Les travaux de parois moulées ont débuté au deuxième semestre 2025. Le génie civil de l'écluse est en cours de réalisation.

⁴ Cf. également le chapitre 4.1 relatif aux aménagements environnementaux.



Figure 58 : Exemple de barrières petite faune (à gauche) et vue d'ensemble du chantier de l'écluse (à droite) (source : SCSNE, 2026)

Le marché de déconstruction des ouvrages a démarré ses travaux par la dépose de l'ouvrage de la voie communale Thourotte – Montmacq sur l'Oise, la RD40 bis, la RD608 et celui de la ruelle Mélèque.



Figure 59 : Dépose du pont de la RD608 par barge (source : SCSNE, 2026)

Le marché principal du TOARC a été publié le 11 juillet 2023. Il a été notifié au mois d'avril 2026. La préparation de chantier est en cours.

Sur le secteur n°2, les études de conception détaillée sont en cours depuis 2022 et vont s'achever en 2026 avec la réception du PRO. Les consultations des marchés de construction du quai travaux de Catigny, de la réhabilitation des quais de Pont-l'Évêque, Languevoisin, Rouy-le-Petit et Péronne, les marchés aménagement de génie écologiques (marché portant aussi les mesures de compensation environnementale) et le marché de fouille de l'écluse de Noyon ont été attribués fin 2025 et premier trimestre 2026. En parallèle, deux marchés principaux de construction du Canal Seine-Nord Europe sont en cours. La notification de ces derniers est prévue au premier semestre 2027.



Figure 60 : Vue aérienne du quai travaux de Noyon en cours de réalisation (à gauche) et pose de gîtes à chiroptère au niveau du secteur 2 (source : Odile & Jean-Christophe Hecquet, 2026)

Sur le secteur n°3, les études de conception détaillée sont en cours depuis 2022 et vont s’achever en 2026. En parallèle, les travaux de construction d’un quai travaux à Allaines sur le Canal du Nord, initiés en 2023, ont été achevés en avril 2026 après une interruption en 2024 et 2025. En outre, des travaux de création de mares de réduction ont été réalisés entre septembre 2025 et avril 2026. 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 premier semestre 2027.



Figure 60 : Travaux du quai d’Allaines avec chômage du Canal du Nord (à gauche) et vue aérienne du quai d’Allaines finalisé (à droite) (source : SCSNE, 2026)

Sur le secteur n°4, les travaux du viaduc de franchissement du Canal par l'autoroute A2 ont débuté en juillet 2025 sous la maîtrise d’ouvrage de SANEF. Les terrassements et les fondations sont achevés et la construction des culées se poursuit. Les travaux de la fouille de l’écluse d’Oisy-le-Verger ont débuté en mars 2026. Le marché d’aménagements écologiques préalables sur le secteur 4 a été notifié en décembre 2025. La préparation est en voie d’achèvement et les premières mesures de mise en défens ont été réalisées en fonction de la saisonnalité. Les marchés de déboisement et du quai travaux de Graincourt-lès-Havrincourt ont été notifiés en juin 2026 et les consultations sur les marchés TOARCS, lancées au cours de l’été 2025, se poursuivent.



Figure 61 : Travaux de la fouille d'Oisy-le-Verger (à gauche) et travaux du futur viaduc de l'A2 (à droite) (source : Odile & Jean-Christophe Hecquet et SCSNE, 2026)

Sur le secteur des écluses et des systèmes, les travaux de réalisation des quais à Noyon et à Aubencheul-au-Bac sont terminés. Avec ces deux nouveaux quais, cela porte à cinq 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.



Figure 62 : Photomontage de la future écluse d'Oisy-le-Verger (à gauche) et vue aérienne du quai d'Aubencheul-au-Bac finalisé (à droite) (source : SCSNE, 2023 et 2026)

Sur le Secteur n°6, le marché pour la conception-réalisation du secteur 6 incluant le Pont-Canal de la Somme a été notifié le 27 février 2026. Les études de conception détaillée et les travaux préparatoires ont débuté et concernent essentiellement :

- + Les travaux de mesures de réduction environnementales (clôtures, pêches de sauvegarde, déplacement d'espèces floristiques) ;
- + 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 ;
- + La préparation de la déviation provisoire de la route départementale n°938 ;
- + Le dévoiement de certains réseaux de concessionnaires.



Figure 63 : Image projetée du futur Pont-Canal de la Somme (source : SCSNE – Cana lieau, 2026)

9. PERSPECTIVES 2026-2027

9.1. La prévention

En 2027, l'ambition de la Société du Canal Seine-Nord Europe sera de transformer la montée en puissance des chantiers en une montée en maturité de la culture prévention, afin de garantir que chaque intervenant puisse travailler dans les meilleures conditions de sécurité tout au long du projet.

Ainsi, l'action est centrée sur :

- + L'atteinte d'un niveau de maturité prévention homogène sur l'ensemble des marchés et entreprises intervenantes, malgré l'augmentation des effectifs et de la coactivité notamment grâce au Passeport Prévention Canal et à la politique de remontée des indicateurs ;
- + Le développement d'une culture du signalement et du retour d'expérience chez le MOA et les MOE, avec une augmentation des remontées de presque accidents, situations dangereuses et bonnes pratiques ;
- + Le renforcement de la prévention des risques majeurs avec les entreprises et les organismes de prévention (FNTP, l'OPPBTP, la DREETS et la CRAM), notamment :
 - Engins et circulation chantier ;
 - Travaux à proximité des réseaux ;
 - Risques liés aux terrassements et aux fouilles ;
 - Coactivité entre entreprises.

9.2. L'éco-performance

Après l'intégration de la performance écologique dans les phases d'études, il est prévu de poursuivre en 2026-2027 la démarche d'éco-performance :

- + Mise en place d'un mémoire « décarbonation, transition énergétique et innovation » ayant comme objectif de challenger les entreprises sur ces sujets et ainsi de réduire au maximum l'empreinte carbone associée aux engins, bases vies, matériaux et autres postes de consommation d'énergie et de ressources naturelles ;

- + Encouragement à l'utilisation de matériaux moins émissifs à travers les marchés de travaux ;
- + Poursuite et amélioration du suivi des bilans carbone des chantiers.
- + Les travaux de mesures compensatoires hors DUP des secteurs 2 à 6 se poursuivront en 2026-2027. Il est par ailleurs prévu de lancer une première phase de travaux pour les mesures compensatoires situées dans la DUP correspondant aux mesures identifiées en période 1 dans le dossier de demande d'autorisation environnementale

9.3. Le partenariat et la participation

La période 2026-2027 se traduira par la poursuite d'un dialogue territorial et d'une communication transparente et proche qui s'adapte à la phase chantier.

L'année sera marquée par des travaux importants sur tout le tracé du Canal Seine-Nord Europe.

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 notification de grands marchés de travaux (Pont-Canal de la Somme, TOARC Secteur 1, écluses de Oisy, potentiellement de Noyon) et l'avancée des chantiers le long des 107 km ;
- + Réussir la montée en puissance des chantiers sur le Secteur 1 (écluse, TOARC) et sur les autres secteurs (travaux préparatoires et début des travaux des écluses) : information adaptée, retombées liées à la démarche Grand Chantier ;
- + Mettre en œuvre concrètement les actions des Contrats territoriaux de développement en valorisant les partenariats.

Au niveau territorial, la priorité sera d'assurer une présence régulière auprès des acteurs locaux (les nouveaux exécutifs communaux en particulier) et des riverains pour continuer à expliquer et accompagner dans un contexte de développement des chantiers. Cela passera par la poursuite de la diffusion régulière d'information via les outils (papier, numérique) déjà bien en place. Les actions de terrain (stands lors d'événements de proximité), les réunions sous des formats divers, les permanences dans les Maisons du Canal seront un relais important. Enfin, l'envoi par SMS des informations importantes sera testé sur le Compiégnois-Noyonnais.

Enfin, d'une manière transverse, le travail de concertation avec les transporteurs et les chargeurs mené depuis 2025 en partenariat avec l'État et VNF consistant à anticiper la fermeture partielle du Canal du Nord pour finaliser les travaux du CSNE vers la fin du chantier, se poursuivra. Il s'agira de commencer à préciser les modalités d'accompagnement des acteurs et utilisateurs du fluvial pour s'adapter à cette période (chaînes logistiques multimodales alternatives) et préparer l'ouverture de Seine-Escaut.

Les objectifs de 2026-2027 en termes de partenariats (outre ce qui se rattache à la démarche Grand Chantier abordée plus haut) seront notamment de :

- + **Pour le partenariat avec l'Éducation Nationale :**
 - Faire développer la connaissance des ressources (une vingtaine de fiches pédagogiques thématiques rédigées en 2024 par un groupe d'enseignants de SVT et d'histoire-géographie) à disposition des enseignants ;
 - Développer un « kit » à l'attention du jeune public (enfants de primaire).
- + **Pour le partenariat avec la profession agricole :** maintenir un haut niveau de coordination aux échelles régionale et départementale, déployer l'application en ligne de suivi de la mise en œuvre des conventions foncières pour simplifier l'accès à l'information pour les exploitants, etc.



9.4. L'innovation

Dans le cadre de sa politique de gestion des terres et sédiments et de la mesure n°5 « Innover en s'inscrivant dans la démarche Rev3, afin de réutiliser les matériaux dans des filières innovantes », et dans le cadre du marché de recherche-développement sur la valorisation attribué à NEO ECO, CD2E et IMT Nord Europe, la SCSNE mobilisera les acteurs économiques du territoire susceptibles de contribuer à la valorisation des déblais générés par les travaux par un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) destiné aux gestionnaires de plateformes de matériaux, ainsi qu'aux exploitants de plateformes de gestion de déchets du BTP, disposant de capacités de stockage, de préparation, de traitement ou de commercialisation des matériaux.

Cette démarche a pour finalité de structurer un réseau d'acteurs engagés, en vue de formaliser des accords de partenariat avec la SCSNE. Ces accords seront intégrés aux appels d'offres de travaux afin de favoriser la valorisation plutôt que l'élimination en centres de stockage.

La méthodologie d'évaluation de la carbonatation déterminée en 2025 sera appliquée par le CEREMA, l'IMT Nord Europe et l'Université Gustave Eiffel pour caractériser le taux de recarbonatation de la chaux à prendre en compte lors des opérations de traitement de sols.

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.

9.5. La transition énergétique

Sur la période 2026-2027, avec le démarrage des chantiers majeurs, au-delà de l'éco-performance structurelle du projet, plusieurs actions permettant d'accélérer la transition énergétique et la résilience au changement climatique vont être poursuivies ou mises en œuvre :

- + Poursuite des travaux et études associés au système expert de gestion hydraulique du CSNE.
- + 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 ;
- + Préciser la stratégie de mise en place d'installations de production d'énergies renouvelables au sein du CSNE tant sur le plan technique que financier et juridique. Avec pour objectif principal d'anticiper au mieux le sujet de la transition énergétique pour la phase exploitation du projet ;
- + Valoriser les initiatives des entreprises vers le zéro émission.

9.6. Les travaux

9.6.1. Secteur 1

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

Concernant l'écluse de Montmacq/Cambronne-lès-Ribécourt, les travaux de génie civil de l'écluse se poursuivront sur l'année 2026.

Les travaux principaux dits TOARC démarreront à l'automne 2026 par les pistes et les installations de chantier. Les travaux se poursuivront ensuite par le début des travaux de creusement du Canal notamment sur Choisy-au-Bac.





9.6.2. Secteur 2

Parmi les différents travaux prévus en 2026-2027 sur le secteur 2, il y a la fin des déboisements de l'ensemble du secteur et plus particulièrement au sein du département de la Somme.

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

La réalisation de la pré-fouille de l'écluse de Noyon entraînant la fermeture de la RD938.

La mise 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-lès-Noyon.

Les procédures de consultation des TOARC vont se poursuivre avec un objectif de notification des marchés avant la fin 2027.

Le dévoiement des réseaux va se poursuivre notamment à Nesle avec le réseau NaTran pour permettre le démarrage des travaux de rétablissement de la voie ferrée Amiens-Laon, mais aussi RTE en plusieurs points du tronçon (Buteur Latena, Péronne).

Les travaux de rétablissement des voies Amiens-Laon et Creil-Jeumont vont prendre de l'ampleur en 2027.

9.6.3. Secteur 3

La poursuite des travaux préparatoires est prévue 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 à l'automne 2027.

9.6.4. Secteur 4

Sur le chantier du viaduc de l'autoroute A2, l'assemblage de la charpente métallique débutera à l'été 2026. La mise en service du viaduc est prévue mi-2027. L'achèvement de la fouille de l'écluse de Oisy, incluant la piste d'approvisionnement entre Aubencheul-au-Bac et Sauchy-Lestrée, est prévu pour novembre 2026. Les travaux de compensation écologique préalables seront engagés à la fin du mois d'août et se poursuivront jusqu'au printemps 2027. Le déboisement sera réalisé au cours de l'hiver et les travaux du quai travaux de Graincourt-lès-Havrincourt commenceront à la fin de l'été 2026 pour quatre mois.

Les consultations des marchés TOARCS se poursuivront afin d'obtenir les offres finales au premier semestre 2027.

9.6.5. Secteur Écluses et systèmes

Le marché de la déviation provisoire de la VC Allaines-Bouchavesnes au niveau de l'écluse d'Allaines a été notifié en décembre 2025 et les travaux commenceront à l'automne 2026.

Le marché de l'écluse d'Oisy-le-Verger a été notifié en avril 2026, les travaux vont débuter fin 2026. Celui de Noyon sera notifié au premier trimestre 2027. Les consultations pour les écluses de Catigny, Allaines, Jonction et Marquion sont également en cours pour une notification au premier trimestre 2027.

9.6.6. Secteur 6 Pont-Canal de la Somme

Les études de conception détaillée se poursuivront avec un objectif d'actualisation de l'étude de danger relative à la sécurité des ouvrages hydrauliques en septembre 2026 et un dépôt du dossier d'autorisation CTPBOH en février 2027.





Les travaux préparatoires non soumis à autorisation CTPBOH se termineront à l'horizon de début 2028 et concernent essentiellement :

- + Les travaux de réduction et de compensation environnementale ;
- + La fin de la dépollution pyrotechnique du site ;
- + La fin des sondages géotechniques complémentaires ;
- + La finalisation des pistes de chantier et d'estacade en lit mineur ;
- + La réalisation des installations de chantier, incluant les centrales à béton et la plateforme de poussage du tablier ;
- + Les préchargements de culées et de ponts-cadre du rétablissement de la route départementale n°938 ;
- + La déviation provisoire de la route départementale n°938 et la création d'un giratoire d'échange avec les installations de chantier.



Partenaires financiers



Cofinancé par
l'Union européenne



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



www.canal-seine-nord-europe.fr