



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**



Engagement des études d'avant-projet entre Passel (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord)

LE CANAL AVANCE

Novembre 2019

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Au cœur d'un grand projet européen

Le Canal Seine-Nord Europe reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escaut, sur 107 km de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Ce canal à grand gabarit est un projet d'aménagement national et régional unique, fortement soutenu et financé par l'Union européenne, les territoires et l'État.

Porteur de développements, d'innovations et d'attractivité pour les territoires qui l'accueillent, le Canal Seine-Nord Europe est un véritable projet d'aménagement du territoire qui va s'inscrire durablement dans le paysage économique, social et environnemental français.

La Société du Canal Seine-Nord Europe, maître d'ouvrage du projet, place en tête de ses priorités la co-construction et le partenariat avec celles et ceux qui vivent et travaillent dans le périmètre du projet. Les études d'avant-projet seront menées sur la base d'un dialogue permanent avec vous, acteurs des territoires.

D'où partons-nous ?

Après les premières études dans les années 1990, les principales caractéristiques et retombées du projet ont été précisées entre 2004 et 2007 lors des études d'avant-projet sommaire. Cette phase a permis de confirmer le bien-fondé du projet déclaré d'utilité publique en 2008. Il doit alors se faire à travers un partenariat public-privé. Mais en 2012, suite à la crise financière de 2008, le projet est mis provisoirement en sommeil.

De 2013 à 2015 néanmoins, grâce à une mission confiée au député Pavros, le projet est reconfiguré. Des optimisations techniques sont apportées. Une gouvernance et un nouveau mode de financement sont trouvés, impliquant davantage les collectivités territoriales et l'Europe qui s'engage en faveur du projet en 2013 en faisant passer sa contribution de 7 % à 40 %. Il est décidé que le canal soit réalisé sous la maîtrise d'ouvrage d'un établissement public dédié. Le projet est alors relancé.

2017 voit la publication de la déclaration d'utilité publique modificative et la création de la Société du Canal Seine-Nord Europe, société de projet publique qui lance les études d'avant-projet sur le secteur 1 Compiègne-Passel. **Le projet entre alors dans une nouvelle dynamique**, avec la reprise des discussions sur le financement entre l'État et les collectivités et un soutien réaffirmé de l'Europe, matérialisé par la décision d'exécution du 27 juin 2019 qui ouvre la voie à un financement européen jusqu'à 50 % des travaux et fixe un calendrier précis pour la réalisation du canal.

Aujourd'hui, la Société du Canal Seine-Nord Europe est en passe de devenir un établissement public local (avril 2020) piloté par les collectivités territoriales.



© Pixabay

Société du Canal Seine-Nord Europe

Conseil de surveillance

- **Président** : Xavier Bertrand
- **Vice-Président** : Jean-Claude Leroy
- **Représentants des collectivités** : la Région Hauts-de-France, les Départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme.



Représentants de l'État



- Un député
- Un sénateur

Directoire

- **Directoire** : trois membres
- **Équipe SCSNE** : une quarantaine de personnes fin 2019, entre 75 et 100 à terme

Comité stratégique

Le comité stratégique est une instance large (environ 120 membres⁽¹⁾) sorte de « Parlement » du projet de Canal Seine-Nord Europe. Il constitue le lieu adapté pour :

- partager avec les acteurs de tous les territoires et les professionnels concernés l'information sur le projet et son avancement,
- recueillir les expressions et les avis,
- répondre aux interrogations.

Le comité stratégique peut être saisi par le conseil de surveillance de toute question entrant dans les missions de l'établissement public.

Il peut émettre des propositions et demander au président que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

Le comité stratégique a vocation à alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de l'ensemble des parties prenantes du projet pour favoriser son appropriation, créer les conditions favorables à sa bonne réalisation et optimiser les retombées du futur canal pour les territoires pendant le chantier et après sa mise en service.

Le conseil de surveillance peut notamment lui confier des missions de réflexion sur des thématiques telles que la mise en œuvre de la démarche Grand Chantier, l'implication / l'appropriation du futur canal par les habitants, les leviers pour le développement de la dynamique inter territoires en lien avec le canal.

⁽¹⁾ Représentants des communes, des EPCI, deux députés, deux sénateurs, CCI, CA, CMA, syndicats de la navigation intérieure, chambre de la batellerie artisanale, comité des armateurs fluviaux, association des utilisateurs de transport de fret, union transport et logistique de France, associations de protection de l'environnement agréées.

Qu'est-ce qu'une étude d'avant-projet ?

Les études menées jusqu'à présent ont défini un tracé « de référence » dans une bande de 500 mètres environ dite « d'utilité publique » en prenant en compte les principaux enjeux du territoire.

Les études d'avant-projet permettent quant à elles d'affiner le tracé du canal et son profil en long (l'altimétrie des différents biefs). Ces études optimisent l'opération dans une optique d'intérêt général, en cherchant les solutions les mieux adaptées, notamment pour limiter les terrassements, les transports et réduire les excédents de matériaux afin de respecter le budget prévisionnel.

Lors des études d'avant-projet, les ingénieurs affinent la localisation des terrains de dépôt des excédents de matériaux, des quais de transbordement (en coordination avec les plateformes multimodales portées par les collectivités territoriales) et des rétablissements (routiers, ferroviaires, etc.) nécessaires au franchissement du canal.

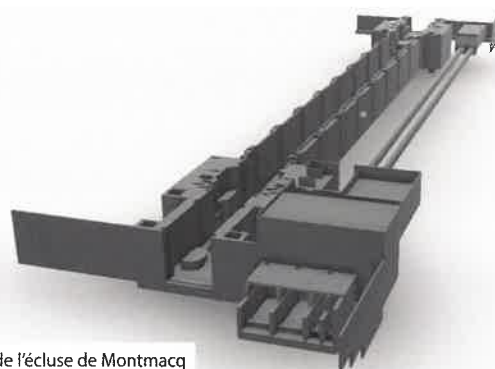
Les études d'avant-projet définissent les équipements utiles à la navigation (postes d'attentes, services aux usagers), précisent les caractéristiques techniques des écluses, ainsi que les mesures environnementales intégrées au projet. Elles sont aussi l'occasion d'affiner les impacts du projet et les mesures compensatoires environnementales associées.



La définition exacte de l'ensemble des aménagements interviendra dans la phase suivante, qu'on appelle « études de projet » (actuellement en cours sur le secteur 1 de Compiègne à Passel). Ces études de projet serviront au lancement des phases de consultation des travaux.

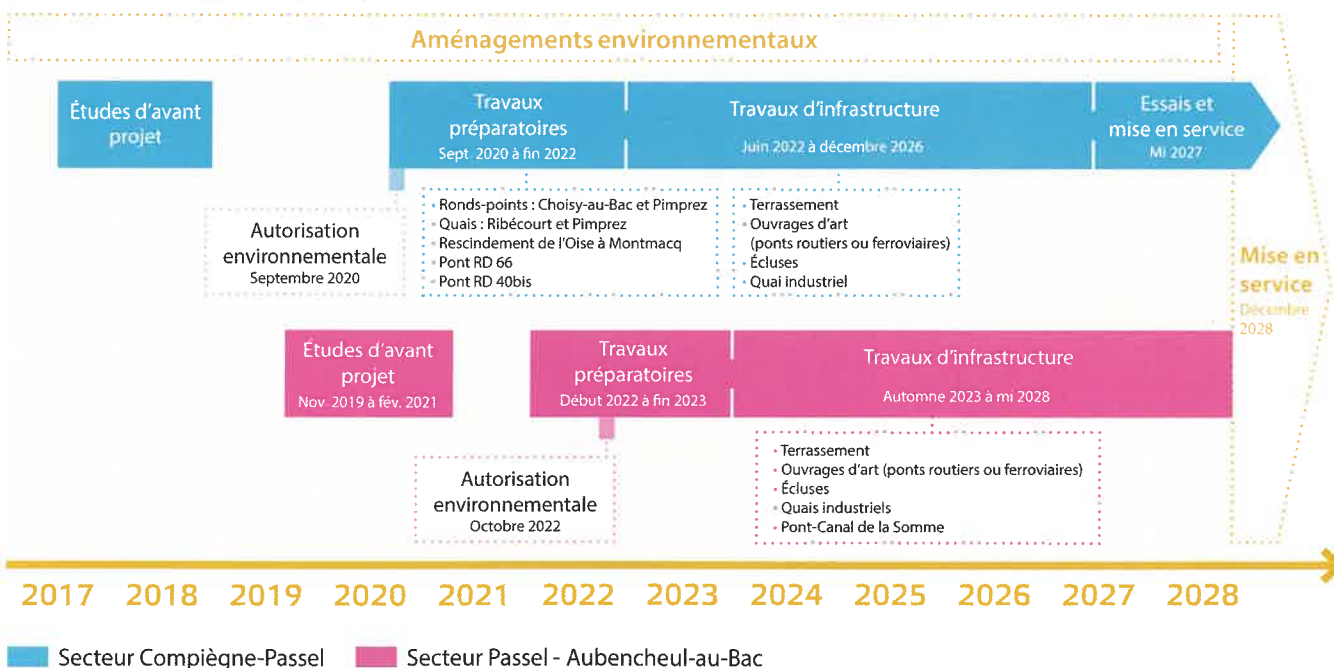


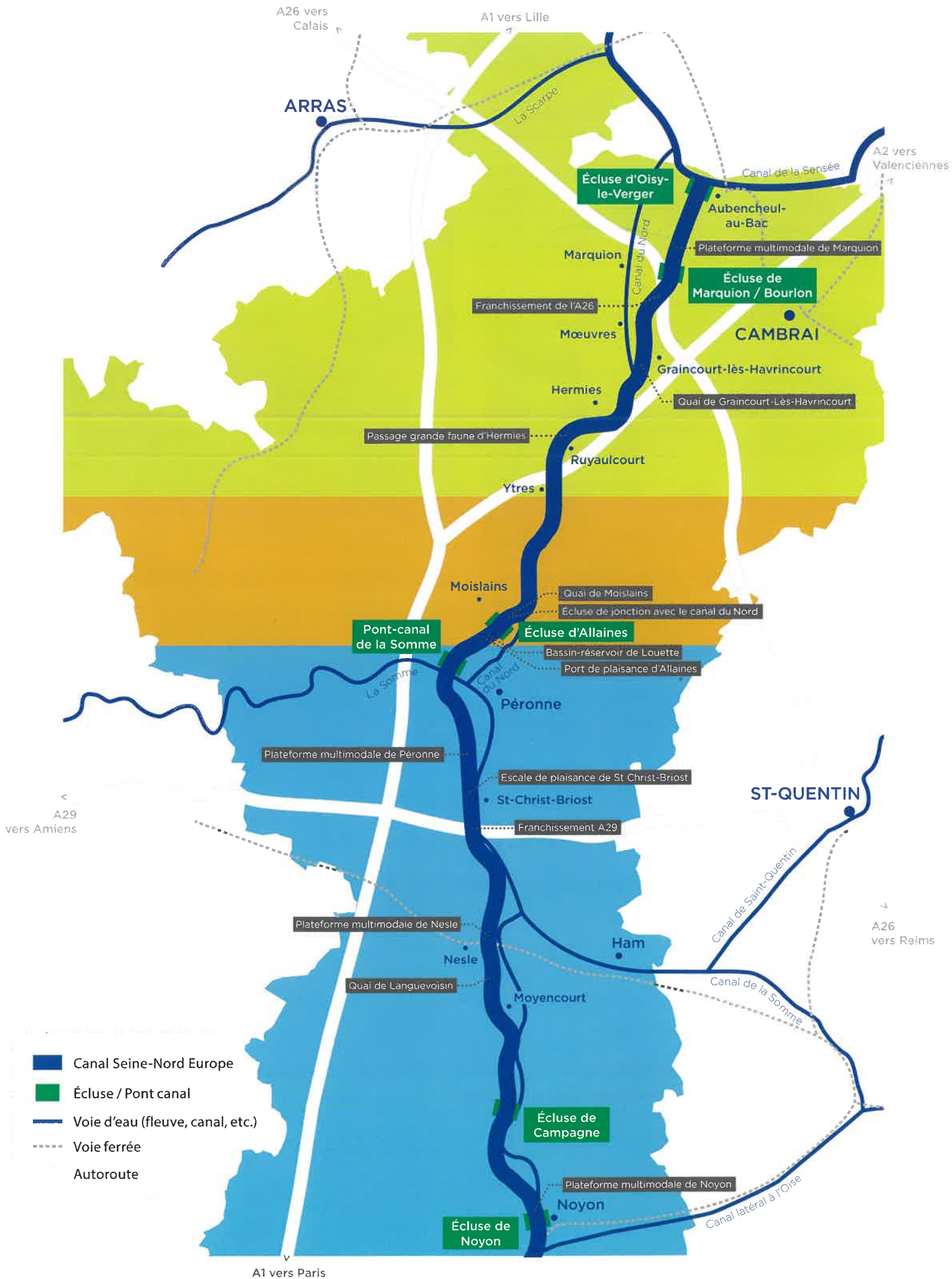
Écluse de Montmacq



Plan en 3D de l'écluse de Montmacq

Le planning du projet





Secteur 4 Étricourt-Manancourt (Somme) à Aubencheul-au-Bac (Nord)

28 km

Le secteur 4 traverse **12 communes**, 10 dans le Pas-de-Calais et 2 dans le Nord. Il est jalonné par **2 écluses** (Marquion et Oisylle-Verger), chacune d'une hauteur de chute d'environ **25 m**, et **2 quais** : l'un pour la plateforme multimodale projetée de Cambrai-Marquion et l'autre pour desservir un site céréalier. Le secteur 4 comporte les **rétablissements autoroutiers** de l'A2 et de l'A26. Sur le Sud de ce secteur, le Canal Seine-Nord Europe est en partie réalisé sur les emprises actuelles du canal du Nord (entre Ruyaulcourt et Havrincourt).

L'**insertion du canal** dans le relief chahuté du Sud de l'Artois, parfois à proximité de bourgs ou villages, et la **gestion des matériaux excédentaires** qui en découle, le **passage en pont-canal au-dessus de l'autoroute A26** au niveau de Bourlon, la **jonction avec le canal de la Sensée**, sont quelques-uns des principaux enjeux du secteur 4.



© Francis Cormon

Secteur 3 Allaines (Somme) à Étricourt-Manancourt (Somme)

13 km

Le secteur 3 est celui qui a le plus évolué par rapport au projet initial. Ce secteur traverse **5 communes** du département de la Somme. Il y est prévu **2 écluses** : l'une à Allaines (13,10 m de chute), l'autre à Moislains permettant le raccordement entre le canal du Nord et le Canal Seine-Nord Europe. **Un bassin réservoir** sera créé dans la vallée de Louette (14 millions de m³) Il prendra le relais pour préserver la qualité de l'Oise en période de moindre débit

de l'Oise. Cette réserve d'eau permet de garantir l'alimentation du Canal Seine-Nord Europe, y compris pendant les années très sèches comme celle de 1976. Il est aussi prévu la **restauration de la rivière La Tortille** (fortement dégradée lors de la création du canal du Nord), la construction d'un **quai de transbordement** au niveau du silo céréalier de Moislains, la création d'un **port de plaisance** à proximité du bassin de Louette à Allaines.



Secteur 2 Passel (Oise) à Allaines (Somme)

48 km



© Damien Leclercq

Le secteur 2 s'inscrit sur le territoire de **34 communes**, dans les départements de l'Oise et de la Somme. Long de **48 km**, il est jalonné par **2 écluses**, à Noyon (environ 20 m de haut) et Campagne (15,50 m), **1 pont-canal sur l'autoroute A29** (voir encadré), **22 rétablissements** dont 2 rétablissements ferroviaires (à Pont-L'Évêque et à Languevoisin-Quierzy) et **3 plateformes multimodales** (dont la réalisation est du ressort des collectivités territoriales). En outre, **un quai** est projeté pour desservir un site céréalier à Languevoisin. Ce secteur intègre le **déplacement** (rescindement) de l'actuel canal du Nord à Catigny. Il est également prévu la création d'un **équipement de plaisance** à Saint-Christ-Briost. Dans ce secteur, l'un des enjeux sera l'optimisation des équilibres des mouvements de terre.

Quel avenir pour le Canal du Nord ?

Entre la vallée de la Somme et Noyon d'une part, et entre l'écluse de jonction avec le Canal Seine-Nord Europe et Marquion d'autre part, l'avenir du canal du Nord devra être défini dans le cadre d'un dialogue entre les collectivités territoriales et VNF en tant que gestionnaire du domaine public fluvial. Bien que la Société du Canal Seine-Nord Europe ne soit pas chargée du devenir du canal du Nord, elle participera aux réflexions, notamment pour favoriser les synergies avec des enjeux qu'elle porte, comme la gestion des excédents de matériaux.



Le Pont-Canal de la Somme, un secteur à part entière

Compte tenu du caractère exceptionnel de l'ouvrage (1 330 m de longueur, 30 m de largeur, 24 m au-dessus de la Somme), la Société du Canal Seine-Nord Europe a choisi de lier la conception et la réalisation du pont-canal de la Somme dans un seul et même marché qui sera lancé au second semestre 2020. Le projet ne fait donc pas partie intégrante du périmètre des études d'avant-projet menées de Passel à Aubencheul-au-Bac.



Les grandes étapes à venir et le déroulement des études d'avant-projet

À l'été 2019, une première phase de sondages géotechniques a permis de récolter les données nécessaires à la connaissance des sols pour les études d'avant-projet.

Réalisées par des entreprises d'ingénieries, maîtres d'œuvre, les études s'organisent sur 4 temps (optimisation, approfondissement, vérification, approbation) sur une durée globale de 15 mois, durant lesquels le maître d'ouvrage organise un **dialogue régulier avec les acteurs du territoire**. Deux temps forts sont prévus, l'un au **printemps 2020**, l'autre après **l'été 2020**.

Temps 1

De novembre 2019 à mars 2020 : phase d'optimisation des études antérieures lors de laquelle sera affiné le tracé et le positionnement des principaux ouvrages dans une optique d'intérêt général en cherchant notamment à limiter les mouvements de terres et les excédents de matériaux.

Temps 3

Septembre à novembre 2020 : phase de vérifications par le maître d'ouvrage intégrant un second temps fort de concertation ainsi que des consultations, notamment le futur exploitant du Canal Seine-Nord Europe, Voies Navigables de France.

Temps 2

Mars à août 2020 : phase d'approfondissement sur l'ensemble des volets d'études. C'est en particulier au début de cette phase que le dialogue avec le territoire sera organisé.

Temps 4

Décembre 2020 à mars 2021 : phase d'approbation. Les études d'avant-projet seront approuvées par le conseil de surveillance en mars 2021.

Des interventions sur le terrain

Les études d'avant-projet, menées à partir des données fournies par le maître d'ouvrage, sont réalisées en bureau d'étude. En parallèle, des campagnes seront organisées pour compléter la connaissance du terrain : reconnaissances géotechniques, relevés de géomètres, diagnostics des ouvrages (plomb, amiante) et de pollution des sols, études pédologiques (qualité agricole des sols) comptage faune/flore.

La démarche Grand Chantier

La démarche Grand Chantier, co-pilotée par la Région et le préfet des Hauts-de-France, vise à faire de l'opération un moteur de développement économique pour les Hauts-de-France en préparant les territoires au chantier puis à la mise en service du canal.

Cette mobilisation concerne les emplois directs mais aussi indirects et induits (hôtellerie, services, restauration, logistique, location de matériel) que ce soit dans la phase de creusement et de mise en eau ou après la mise en service du canal, afin que les territoires traversés tirent le meilleur parti économique et social de cet aménagement.

Les 5 dispositifs de la démarche



- Identification des entreprises potentiellement intéressées.
- Relais de la publicité des marchés.
- Savoir-faire locaux.
- Appui aux entreprises sur l'organisation de leur veille marchés.
- Formation des entreprises à la réponse aux marchés publics et pour se constituer en groupement.



- Offre de services départementale à l'échelle du chantier au plus près des territoires et des entreprises.
- Intégration de clauses sociales dans les marchés passés par la SCSNE.
- Promotion d'une logique de parcours d'insertion vers l'emploi durable.



- Réseaux « d'Ambassadeurs du Canal » au sein des agences locales Pôle Emploi au plus près des bassins de vie.
- Observatoire des métiers en tension pour mieux appréhender les besoins de formation en amont.
- Étude économique prospective pilotée par la DIRECCTE pour accompagner les acteurs économiques sur les impacts du canal.



- Organisation du recueil des besoins de formations identifiés par la société de projet et ses partenaires.
- Adaptation de l'offre de formation aux métiers recherchés.



- Organisation des services à proposer aux salariés (hébergement, logement).
- Appui pour la mise en valeur de l'offre des territoires (services, aides, démarches administratives...).



Un dialogue permanent avec les citoyens et les territoires

La Société du Canal Seine-Nord Europe s'engage à ce que sa conception se fasse dans un esprit de partenariat et de co-construction, sur tous les aspects du projet : tracé, profil en long, rétablissements de voies de communication, dépôts (localisation des sites - modalités de remise en culture), aménagements environnementaux, hydraulique et sécurité hydraulique, écluses, calendrier des travaux, interventions sur le terrain, valorisation touristique, propositions en lien avec la préparation des Contrats Territoriaux de Développement.

La co-construction s'articule autour de **réunions intercommunales ou bilatérales**, de la **participation des habitants à des ateliers de travail** sur le terrain, et de **réunions publiques**.

Des groupes de travail réunissent les **collectivités territoriales**, les **acteurs économiques et associatifs** (profession agricole,

CCI, associations de protection de l'environnement, fédérations de chasse, de pêche...), **les services de l'État**, dans le cadre de la démarche Grand Chantier, notamment dans sa dimension agriculture/environnement. Dans le cadre des aménagements bords à canal, les propositions déjà faites par les collectivités dans le cadre du volet 1 des Contrats Territoriaux de Développement constitueront des bases d'études : circulations douces, valorisation touristique de l'ouvrage, modalités de rétablissement de voirie, positionnement de terrains de dépôt de matériaux excédentaires...

Pour chacun des territoires, Noyonnais, Santerre-Haute Somme, Artois-Cambrésis, un(e) directeur(trice) de territoire de la Société du Canal Seine-Nord Europe animera le dialogue et sera l'interlocuteur privilégié de toutes les parties prenantes.

Contrats territoriaux de développement

Ils comportent 3 volets :

Volet 1 À finaliser



L'aménagement en bord à canal

Volet 2 À engager



Le développement économique, l'emploi, la formation, l'insertion pendant et après le chantier.

Volet 3 À engager



Accueil et organisation du chantier en lien avec la vie du territoire.

Et après ?

Après validation des avant-projets par le Conseil de Surveillance, la Société du Canal Seine-Nord Europe pourra définir les emprises nécessaires à la réalisation du projet et lancer les discussions amiables en vue des acquisitions foncières, ainsi que l'enquête parcellaire. Elle déposera courant 2021 un dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE) auprès des services de l'État et poursuivra les procédures d'acquisitions foncières. Les études de projet seront lancées parallèlement (2^e semestre 2021). L'ensemble de ce processus permet d'envisager l'engagement des travaux à horizon 2023. Le dialogue se poursuivra tout au long de ces étapes.

seine
escaut




**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

Plus d'informations sur le projet :
www.canal-seine-nord-europe.fr

Contact :
communication@scsne.fr

Partenaires financiers :

 Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



PEFC 10-31-3162 / Certifié PEFC / Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. / pefc-france.org