

CANAL SEINE-NORD | Lancée depuis un an, la réalisation de l'ouvrage, qui reliera dès 2030 Compiègne au nord de la France, transforme en profondeur le territoire.

Le chantier du siècle impose déjà sa trace

Dossier réalisé par **Alexis Bisson**

AU BOUT de la rue du Bac, coincée entre le chemin de fer et la rivière, on ne passe plus. Avant de pouvoir enjamber le pont du canal latéral à l'Oise, qui relie les communes de Cambronne-lès-Ribécourt et Montmacq (Oise), une large grille barre la route. Pour rejoindre la petite maison en bois de Pascal, posée au bord de l'eau, il faut pour suivre à pied. Depuis cette baraque aux airs de cabane de pêcheur, la vue sur les grues et les ponts qui sortent d'une terre gorgée d'eau est imprenable. Bien malgré lui, Pascal est aux premières loges du « chantier du siècle ».

Face au retraité, dès 2030, le canal Seine-Nord Europe accueillera ici ses premiers mastodontes qui transporteront leurs tonnes de marchandises entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac (Nord). Après des décennies de tergiversations, qui ont bien failli voir le projet enterré, ce canal long de 107 km est désormais une réalité, avec laquelle les riverains doivent composer.

Démesure

Un chantier pharaonique dont les chiffres disent la démesure : un coût global dépassant les 5 milliards d'euros, 64 communes des Hauts-de-France traversées, un canal large de 54 m et profond de 4,50 m, sept écluses, trois ponts-canaux, 62 franchissements routiers et ferroviaires, 7,4 millions de tonnes de marchandises transportées à horizon 2035...

Mais au-delà des chiffres, le canal Seine-Nord est aussi devenu une réalité très concrète : un chantier colossal

qui vient modifier le paysage au sein duquel il trace sa route. « D'ici à Thourrotte, ils ont tout rasé, sans compter les cinq maisons en face et le corps de ferme », explique Pascal, en montrant du doigt les ponts dont l'un enjambera le futur canal avec une portée de 105 m. « À la place, au début, ils voulaient même faire un viaduc », croit savoir ce retraité âgé de 63 ans qui vit ici « depuis toujours ». Ce projet, cet amateur de pêche à l'œil goguenard « n'en voit pas l'utilité ». « Et puis, à mon âge, je ne verrai jamais la fin, souffle-t-il. On ne sait pas trop où on va avec ça. Mais on n'a rien à dire de toute façon, nous, les gueux, on subit. »

« Tout mon univers a changé »

De l'autre côté de la rive, à Montmacq, Jeannine* a perdu « 712 m² » de son jardin au bord de l'Oise, rachetés – « à un prix comme il faut » – par la Société du canal. À 82 ans, celle qui occupe cette petite bâtisse depuis 1965 ne peut, elle aussi, que constater l'ampleur des transformations à l'œuvre sous ses yeux. « Avant, le train, je ne faisais que l'entendre, maintenant, je le vois, souffle-t-elle. J'ai même la vue sur le cimetière militaire sur les hauteurs désormais. C'est toute une vie qui a changé, tout mon univers : c'est ce petit chemin qui descendait à la rivière, c'est ma vie avec mon mari et mes enfants, la balançoire dans le jardin... Aujourd'hui, il n'y a plus rien mais il faut vivre avec. »

Des deux côtés de la rive, Pascal et Jeannine sont ainsi les premiers témoins d'un chantier entré dans sa phase opérationnelle cette année. Et qui se concentre actuellement sur le

territoire du Compiégnois et du Noyonnais, soit le secteur 1 du tracé (qui en compte six au total). En attendant le début du creusement du canal, en 2025, la partie la plus visible reste ces deux ponts qui se dessinent nettement entre Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt. Deux autres sortiront de terre et devront être achevés d'ici à 2025.

Autre chantier majeur, désormais achevé « à 80 % » : le rescindement de l'Oise. Une opération consistant à déplacer et recréer le lit de l'Oise, de manière artificielle et sur 4 km, pour « libérer la place » nécessaire au futur canal. Des travaux qui mobilisent, en cette fin d'année, « plus d'une centaine de compagnons de chantier », indique la Société du canal Seine-Nord. Sans compter les nombreux engins sollicités pour creuser le nouveau lit de la rivière et acheminer les déblais aux abords des ponts.

Au plus fort du creusement du canal, qui s'étalera sur trois à quatre années, le porteur de projet table sur « 6 000 emplois, soit 29 métiers » déployés sur les 107 km du tracé. Des conducteurs d'engins et de poids lourds, des coffreurs, ferrailleurs et soudeurs, des constructeurs de routes, des mécaniciens, des grutiers...

Les curieux se pressent

En attendant de voir le chantier entrer dans sa phase la plus active, les habitants sont déjà nombreux à se presser aux abords du site pour observer sa progression. Quitte à s'aventurer parfois un peu trop loin. « Les premiers chantiers attirent d'ores et déjà des curieux qui franchissent parfois les barrières de sécurité, fait-on remarquer au sein de la Société du canal. Si l'emprise du chantier est interdite au public, c'est parce que la présence d'engins en fait des zones dangereuses pour toutes personnes ou véhicules non identifiés et non autorisés. »

Jeannine, elle, n'a pas l'intention de s'aventurer en zone interdite. Mais, « à l'hiver de sa vie », comme elle le dit, l'octogénaire compte bien voir un jour ce canal être mis en service. « Je ne sais pas si je le verrai. Mais j'aimerais pouvoir dire : J'y étais... »

* Le prénom a été changé.

Habitant une petite maison posée au bord de l'Oise, Pascal a vu son environnement bouleversé.



BILAN D'ÉTAPE | « L'objectif de 2030 est jouable »

Vincent Hulot, membre du directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe

UN AN APRÈS le véritable lancement du « chantier du siècle », Vincent Hulot, membre du directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe, tire un bilan « positif » de cette première année. Construction des ponts, rescindement de l'Oise, début du creusement du futur canal... Le porteur de projet passe en revue les principaux travaux en cours et à venir et estime que la perspective d'une mise en service en 2030 est « jouable ».

Quel bilan tirez-vous de cette première année de travaux ?

VINCENT HULOT. Le bilan est positif. Ce que l'on avait prévu de faire a été fait, qu'il s'agisse, pour les plus grosses opérations, des ponts ou du rescindement de l'Oise (opération qui consiste à déplacer et à recréer le lit de la rivière). Sur le secteur, 1,9 % des travaux préparatoires sont réalisés en vue du creusement. Les deux

premiers ponts sont déjà bien avancés : le premier passera au-dessus de l'Oise et le deuxième au-dessus du futur canal. Un troisième sera construit au-dessus du canal latéral à l'Oise puis un quatrième au niveau d'un futur axe qui sera créé. Tous ces ouvrages devraient être achevés en 2025. Pour ce qui est du rescindement de la rivière, 80 % de l'opération a été réalisée. La construction de l'écluse de Montmacq-Cambronne-lès-Ribécourt démarrera quant à elle en 2024. Quant au canal en tant que tel, son creusement sera lancé plutôt en 2025 et durera trois à quatre ans. Nous ne sommes pas encore au plus fort du chantier, ça monte petit à petit.

L'objectif d'une mise service en 2030 est-il vraiment tenable ? L'objectif de 2030 est jouable. La deuxième partie de l'enquête environnementale va être faite. Les mar-



L.P.A.B.



SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD

chés de maîtrise d'œuvre sont en cours. Ce qui est certain, c'est que ce chantier est désormais irréversible. Comme l'a dit Xavier Bertrand (le président de la région Hauts-de-France), on a cassé la marche arrière, ça veut dire qu'on ne peut plus reculer, ce canal ira au bout.

Les travaux du canal Seine-Nord sont présentés comme une chance pour l'emploi sur le territoire. Un an après le démarrage, qu'en est-il vraiment ?



BARBARA GROSSMANN

« Les gens ont commencé à intégrer la présence de ce canal », estime Vincent Hulot.

Au plus fort du chantier, il y a eu une centaine de personnes à travailler sur le secteur 1. Mais sur la totalité du tracé, c'est plus de 500 personnes qui sont actuellement mobilisées. Au plus fort des travaux, 3 000 emplois directs seront à pourvoir et plus de 6 000 personnes travailleront sur le canal. Les entreprises recherchent toujours du monde, on reçoit de notre côté beaucoup de CV. Il y a tellement d'opportunités à saisir. C'est tout le sens de ce que l'on a appelé la démarche « grand chantier » et qui vise à faire du canal une opportunité pour le territoire en menant de nombreuses actions en faveur de l'emploi, de la formation et l'insertion sur le secteur. C'est tout un processus qui est enclenché.

Localement, pourtant, ce « chantier du siècle » semble peiner à fédérer autour de lui...

Les gens ont commencé à intégrer la présence de ce canal, ils s'y intéressent. C'est même rentré dans les programmes scolaires dans certaines écoles du territoire qui se sont penchées sur le projet. Nous sommes sur un secteur où le fluvial est ancré dans les cultures. Les gens sont fiers.

Le canal Seine-Nord Europe est devenu une réalité très concrète : un chantier colossal qui vient modifier considérablement le paysage au sein duquel il trace sa route.



Les entreprises recherchent toujours du monde, on reçoit de notre côté beaucoup de CV. Il y a tellement d'opportunités à saisir.

Vincent Hulot, membre du directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe

CONTESTATION | Les opposants au projet peinent à mobiliser



LP/JULIETTE DUCLOS

Compiègne (Oise), le 16 décembre. Une manifestation contre le canal Seine-Nord a rassemblé plus d'une centaine de manifestants.

COMME LES TRAVAUX, eux aussi sont désormais plus visibles. Dans le sillage du canal Seine-Nord, ses opposants ont commencé cette année à voir leur rang grossir. Comme s'il avait fallu que le premier coup de pioche soit donné pour qu'une contestation locale se mette véritablement en place. Car, jusqu'ici, le projet vieux de plusieurs décennies n'avait jamais eu affaire à une réelle opposition en capacité de faire échouer sa réalisation. « Si ce mouvement émerge aujourd'hui, c'est parce que les travaux ont commencé, nous avions confié en début d'année des membres d'un collectif d'opposants. On pensait, comme beaucoup, que cela ne se ferait pas. »

« Une réaction un peu tardive, concède Jacques Delhay, qui compte parmi les rares opposants de longue date au projet. C'est quand ça démarre qu'on se rend compte des problèmes que cela va engendrer. Il y a à ce moment-là une prise de conscience. Les gens constatent qu'on est en train de bousiller le paysage. »

Ancien des ponts et chaussées, lui-même ex-conducteur des travaux sur le canal du Nord, le désormais retraité assure avoir émis des réserves très tôt sur ce tracé qui a commencé à se dessiner dans les années 1980. « Dès le départ, je me suis dit : Ils sont fous, se souvient l'opposant. À ce moment-là, j'étais seul, seul, seul... Tout le monde s'en foutait. Les élus ne voulaient pas voir la réalité des choses. Depuis, le regard que j'ai sur ce machin est allé de mal en pis. Ce canal, c'est du baratin, du pipeau... »

Donner une ampleur nationale à la lutte

Localement, les manifestations contre le « chantier du siècle » demeurent toutefois timides. Samedi 16 décembre, une journée de mo-

bilisation contre cette « autoroute fluviale », à l'initiative du collectif Stop Canal UTC, a ainsi rassemblé plus d'une centaine de manifestants dans les rues de Compiègne (Oise). Trois mois plus tôt, fin septembre, ils étaient « entre 200 et 300 » à répondre cette fois à l'appel du collectif les Citoyens de l'eau. Ces derniers s'opposent au projet qui consiste, dans le cadre des travaux du canal, à reboucher un bras de la « vieille Oise ».

Face à ce début de mobilisation, les opposants rêvent désormais de donner une ampleur nationale à cette lutte qui s'engage. À commencer par Jacques Delhay, pas mécontent de voir la jeunesse rejoindre son combat. « C'est un plaisir monstre de voir ce début de mobilisation, souffle-t-il. C'est très important que la jeunesse se mobilise comme ça, ça donne un peu d'espoir. Je ne désespère pas de voir ce mouvement grossir. »

« Je suis convaincu qu'on n'ira pas au bout »

Pour l'heure, les porteurs de projet observent cette contestation naissante avec une inquiétude très mesurée. « Tout a été fait de façon transparente, mais chacun a le droit d'avoir ses idées », confiait récemment au « Parisien » Pierre-Yves Biet, directeur partenariats et territoires au sein de la Société du canal Seine-Nord Europe. « Il y aura toujours des oppositions mais les mentalités évoluent petit à petit », relativise de son côté Vincent Hulot, membre du directoire.

Ce projet est-il désormais « irréversible », comme veulent le croire élus locaux et porteurs de projet ? Jacques Delhay n'en est pas si sûr. « Je suis convaincu qu'on n'ira pas au bout, assure l'observateur. Il va y avoir un couac. Par exemple, un changement de gouvernement. Tout ça peut encore s'arrêter. »