



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Réunion publique d'information de Cambronne- lès-Ribécourt

Synthèse des échanges

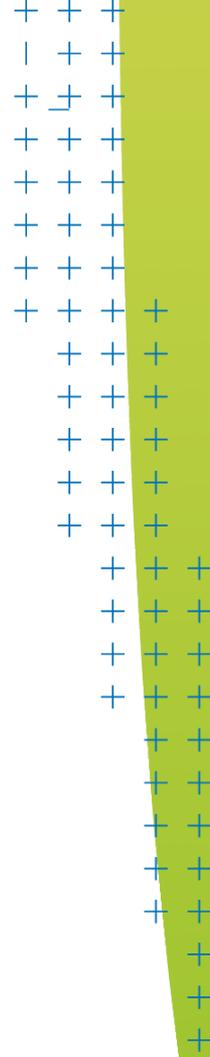
12/10/2021

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE





**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



SOMMAIRE

1. Informations pratiques	5
2. Accueil républicain	5
2.1. Madame La Maire de Cambronne-lès-Ribécourt	5
3. Le Canal Seine-Nord Europe	5
3.1. LYNÀ POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS,	5
3.1.1. Calendrier et coût du projet	6
3.1.2. Focus sur l'emploi	6
3.2. Echanges	7
3.2.1. Sur les produits transportés par les barges	7
3.2.2. Sur la hauteur des convois	7
3.2.3. Sur le trafic fluvial et les nuisances sonores	7
3.2.4. Sur devenir de l'ancien canal	7
3.2.5. Sur la gestion du nouveau Canal	8
4. Le canal et ses aménagements à Cambronne-Lès-Ribécourt	8
4.1. Pierre-Yves Delporte, directeur technique adjoint sur le secteur 1 au sein de la SCSNE	8
4.2. Lyna Pobeda, Directrice du territoire Compiégnois-Noyonnais	8
4.3. Echanges	9
4.3.1. Sur la rue du Bac	9
4.3.2. Sur le quai de déchargement et le trafic des camions	9
4.3.3. Sur les nuisances sonores liées à l'écluse	9
5. Les travaux dans le secteur de Cambronne-lès-Ribécourt	10
5.1. Les grandes étapes des travaux	10
5.2. Les travaux déjà réalisés ou en cours	11
5.3. Les travaux à venir	11
5.4. Les mesures pour intégrer au mieux les travaux sur le territoire	12
5.5. Echanges	Erreur ! Signet non défini.
5.5.1. Sur la circulation des engins de travaux	12
5.5.2. Sur les déchets et les impacts des travaux	12
5.5.3. Sur le transport de voyageurs	12
5.5.4. Sur les projets connexes	13
5.5.5. Sur les matériaux pour construire le Canal et la forme du bassin	13



5.5.6. Sur le risque inondation..... 13

6. Synthèse 13





1. INFORMATIONS PRATIQUES

- + La réunion s'est déroulée dans la salle polyvalente de Cambronne-lès-Ribécourt
- + Les participants ont pu participer en prenant la parole à l'oral lors des temps d'échanges.
- + Nombre de participants : 56
- + Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker).
- + Les intervenants :
 - La commune de Cambronne-Lès-Ribécourt : Madame la Maire, Geneviève Dréla
 - Société du Canal Seine-Nord Europe : Lyna Pobeda, Directrice de territoire Compiégnois-Noyonnais, Frédéric Arnold, Directeur du secteur 1 et Pierre-Yves Delporte, Directeur adjoint du secteur 1
- + Après une intervention introductive de Madame la Maire (2), les grands principes du projet du Canal ont été présentés et un focus sur l'emploi a été réalisé (3). Enfin, les aménagements du Canal sur le secteur de la commune de Cambronne-Lès-Ribécourt et les travaux à venir ont été présentés (4 et 5). A chaque fois, un temps de présentation de l'équipe projet et un temps d'échanges avec les participants se sont succédés.

2. ACCUEIL RÉPUBLICAIN

2.1. MADAME LA MAIRE DE CAMBRONNE-LÈS-RIBÉCOURT

Madame Dréla remercie les participants de la réunion et rappelle les enjeux du projet pour la commune. Elle explique les relations régulières avec l'équipe de la SCSNE et invite les habitants à questionner l'équipe pour bien comprendre le projet et la manière dont il va changer le territoire.

3. LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

3.1. LYNA POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS,

Remercie les participants pour leur présence.

Elle rappelle les grands objectifs de la création du Canal Seine Nord Europe. Ce projet étudié de longue date, devient réalité, avec un chantier qui va monter en puissance progressivement. Aujourd'hui, il est important de prendre le temps d'informer sur cette période de travaux qui s'inscrit dans la durée.

Elle explique que le transport fluvial est un mode de transport économique et écologique.

Entre le bassin de la Seine et le réseau de canaux nord-européens, le réseau fluvial actuel (Canal de Saint-Quentin, Canal du Nord) forme un goulet d'étranglement qui limite la performance du transport fluvial.



Le CSNE a pour but de créer un grand corridor fluvial : la liaison Seine-Escaut, du Havre à Dunkerque et la Belgique.

Elle rappelle les bénéfices du transport fluvial pour le territoire tant en termes économiques, qu'écologiques.

Ce développement du transport fluvial permettra d'abaisser les coûts de transport et d'améliorer la compétitivité des productions agricoles et industrielles locales en favorisant le report modal.

Le trafic fluvial devrait après quelques années être multiplié par 5 : 15 millions de tonnes environ emprunteront le nouvel axe Nord-Sud fluvial, ce qui représente autant de camions en moins sur les routes, et des émissions de CO2 réduites.

Elle précise ensuite la taille des bateaux qui navigueront sur le Canal et présente le tracé du Canal, ses 107 km (dont les territoires traversés), sa largeur d'une moyenne de 54 mètres (en ligne droite), sa profondeur de 4,50 mètres, ses ouvrages principaux

3.1.1. Un Canal vivant

Lyna Pobeda précise l'importance des aménagements écologiques prévus autour de la construction de l'infrastructure (700 ha environ dont près de 400 ha dont sur la Vallée de l'Oise) et les mesures déjà mises en œuvre notamment en forêt de Chiry-Ourscamp ou dans la vallée de l'Aronde à Bienville.

Elle revient sur l'alimentation en eau du Canal : ce dernier sera exclusivement alimenté par l'Oise. En complément, un bassin de 14 millions de m³ (retenue de la Louette) est prévu pour assurer l'alimentation du Canal lorsque l'Oise sera en période d'étiage et qu'aucun prélèvement ne sera effectué.

3.1.2. Calendrier et coût du projet

Elle présente ensuite le calendrier du projet. Elle explique que le secteur 1 a environ deux ans d'avance sur les travaux par rapport aux autres secteurs. Les travaux y ont commencé en mai 2021 pour une mise en service en 2027. C'est en 2028 que la totalité du Canal sera mise en service.

Ces aménagements représentent un investissement de plus de 5 milliards d'euros, répartis entre l'Europe, l'État et les collectivités locales. Une taxe incitative au report modal vers le fluvial sera mise en place au niveau national pour financer l'emprunt de bouclage qui restera à contracter pour finaliser le projet.

Depuis le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est un établissement public local piloté par les collectivités locales. Une fois que la SCSNE aura terminé les travaux, c'est VNF (Voies Navigables de France) qui exploitera et maintiendra le Canal Seine-Nord Europe.

3.1.3. Focus sur l'emploi

Lyna Pobeda explique que le Canal est une chance pour l'emploi local. L'estimation du besoin de main d'œuvre est de l'ordre de 6000 emplois au plus fort du chantier, soit fin 2024, 2025, 2026, début 2027. Lyna Pobeda détaille la diversité des compétences qui seront nécessaires (emplois dans les travaux publics, les métiers de l'environnement, les paysagistes, etc.). Cette liste est disponible sur le site Internet du projet ([Kit des compétences attendues - Pôle emploi - Canal Seine Nord Europe \(canal-seine-nord-europe.fr\)](#)). En complément de ces emplois directement créés par la construction du Canal, d'autres seront créés indirectement pour accompagner le chantier (logistique, manutention, alimentation, hébergement). Ce sont aujourd'hui environ 400 personnes qui sont déjà mobilisées pour le projet dont 37 personnes en insertion professionnelle.





Un film permet de comprendre la démarche engagée : <https://youtu.be/c1WG24ZD8OM>.

Enfin, Lyna Pobeda précise la démarche Grand chantier, co-pilotée par l'État et la Région Hauts-de-France, en lien avec les Départements, Pôle Emploi, les chambres consulaires, qui vise à anticiper les besoins du chantier et permet à tous les profils de s'inscrire dans les opportunités du projet.

Elle explique enfin le rôle de la Société du Canal Seine-Nord Europe dans le recrutement et le choix des entreprises qui vont participer aux travaux à travers la « politique achat » qui régit la passation des marchés publics de travaux du Canal et qui intègre les objectifs de la démarche Grand Chantier.

3.2. ECHANGES

3.2.1. Sur les produits transportés par les barges

Il existe deux manières de transporter les marchandises par voie fluviale avec des barges, soit les marchandises sont stockées dans des conteneurs, soit elles sont en vrac. Le prix diffère selon les modalités choisies. Les marchandises transportées sur le Canal seront variées et même si tout ce qui peut être transporté par la route ne peut pas nécessairement être transporté par voie fluviale un grand nombre de marchandises pourront être acheminées par le CSNE. En ce qui concerne les incitations au report modal : les enjeux écologiques actuels nécessitent une réorientation du transport de marchandises vers les modes plus vertueux : la voie d'eau et le fer. Dans le cadre du financement d'une part du CSNE, une taxe incitative sera mise en place pour encourager au report modal via le fluvial.

3.2.2. Sur la hauteur des convois

Globalement, la dimension du Canal sera de 54 mètres de large avec une profondeur de 4,5 mètres. La hauteur libre (disponible) sous les ponts sera de 7 mètres, soit des barges avec trois rangs de conteneurs. Cette hauteur sera garantie sur la partie neuve du Canal. En revanche, certains ouvrages d'art sont plus bas, le pont de Compiègne par exemple, autorise le passage de deux rangs de conteneurs. La hauteur actuelle sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut permet déjà une massification significative (un bateau de 110 m de long peut déjà transporter 100 conteneurs équivalents vingt pieds sur deux couches).

3.2.3. Sur le trafic fluvial et les nuisances sonores

Les péniches modernes ont des cales moteur mieux isolées que les anciennes. Globalement, les progrès techniques ont permis de réduire considérablement les émissions sonores des bateaux. Celles-ci sont bien moindres comparées à celles causées par le trafic routier ou une ligne ferroviaire. En aucun point, les seuils réglementaires (protecteurs pour les populations) ne sont atteints.

Le nouveau Canal fonctionnera 24h/ 24h. De jour, il y a actuellement une trentaine de bateaux en circulation et ce chiffre sera de l'ordre d'une cinquantaine pour le nouveau Canal. Le trafic de nuit sera limité.

3.2.4. Sur devenir de l'ancien canal

Le devenir du canal latéral à l'Oise (CLO), propriété de l'État et géré par Voies Navigables de France, est actuellement en cours de discussion avec les collectivités locales dans le cadre du contrat territorial de développement. VNF a entamé une concertation sur le devenir des anciens canaux il y a un peu plus d'un an (2019 pour le CLO). En effet, les questions de l'entretien du remblaiement ou du maintien des canaux





se posent. De nombreux scénarios sont envisageables : combler partiellement le canal, le rendre moins profond, maintenir les fonctionnalités hydrauliques. Un bureau d'études a été mandaté par la CC2V sur le sujet. Lyna Pobeda précise que les travaux sur les anciens canaux ne pourront de toute façon être envisagés que lorsque le Canal Seine-Nord Europe sera mis en service et rodé soit à horizon 2029/2030.

3.2.5. Sur la gestion du nouveau Canal

À la fin des travaux, l'exploitation du Canal Seine-Nord Europe sera confiée à Voies Navigables de France.

4. LE CANAL ET SES AMÉNAGEMENTS À CAMBRONNE-LÈS-RIBÉCOURT

4.1. PIERRE-YVES DELPORTE, DIRECTEUR TECHNIQUE ADJOINT SUR LE SECTEUR 1 AU SEIN DE LA SCsNE

Présente le parcours du futur Canal de Compiègne à Passel à partir d'une vidéo : <https://youtu.be/C7RkYMyuYg>.

Il présente l'insertion du Canal dans la commune de Cambronne-Lès-Ribécourt à l'aide de supports cartographiques et photographiques. Il décrit les impacts du Canal sur les voies routières et les ouvrages d'art existants et précise qu'un bassin de virement sera aménagé pour permettre aux bateaux de réaliser un demi-tour.

La construction de cette écluse et l'insertion du futur Canal entre l'actuel CLO et l'Oise existante impliquent le rescindement de la rivière Oise. Ensuite, le canal existant sera élargi (de 30 mètres de large actuellement à 54 mètres en général).

Sur le secteur, deux « plages » aménagées (berges à faible pente) garantiront la traversée du gibier. Les berges seront aménagées de manière naturelle et écologique et des zones de compensation écologique vont être installées.

4.2. LYNA POBEDA, DIRECTRICE DU TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

Présente les aménagements connexes à la voie d'eau, qui sont conçus en concertation avec les collectivités locales dans le cadre de contrats territoriaux de développement. Ces contrats sont pilotés par les sous-préfets et la Région en lien avec les services de l'État, les communes et la Société du Canal. Quatre grands thèmes sont abordés : les aménagements bords à canal, le développement économique et l'emploi, l'organisation du chantier et le devenir des canaux existants.





À propos des abords du Canal, il s'agit de prendre en compte l'existant pour créer une infrastructure cohérente et renforcer les circulations douces. Plusieurs aménagements sont déjà prévus, comme la création d'une piste cyclable sur la RD 66 et la RD 40. Tous ces projets sont présentés par les communautés de communes et sont labellisés s'ils sont cohérents pour le développement du territoire. Les projets labellisés bénéficieront d'accompagnement financiers de la part des partenaires et notamment via l'Europe dans le cadre des aménagements qui sont réalisés par la SCSNE.

4.3. ECHANGES

4.3.1. Sur la rue du Bac

Sur demande d'un riverain, l'équipe de la Société du Canal Seine-Nord Europe précise en détail les interventions prévues rue du Bac. La société du Canal Seine-Nord Europe propose de traiter cette question spécifique ultérieurement, directement sur place avec le propriétaire concerné.

4.3.2. Sur le quai de déchargement et le trafic des camions

Les marchandises chargées au niveau des deux futurs quais seront acheminées par camions en passant par la route industrielle qui longe l'usine Saint-Omer et qui évite le centre-ville de la commune. Une réponse plus précise concernant les évolutions des circulations sera apportée ultérieurement pendant la présentation.

4.3.3. Sur les nuisances sonores liées à l'écluse

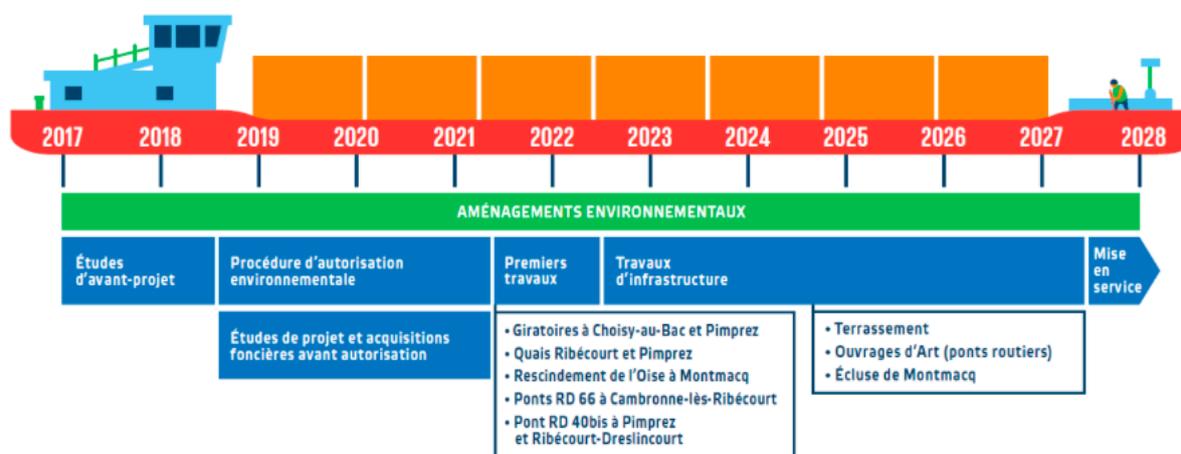
La future écluse fonctionnera très différemment de l'écluse existante. La chute d'eau de l'ancienne écluse est liée la structure du plan d'eau, cette chute est appelée surverse. À Bellerive, la présence d'un courant sur l'écluse est assez atypique. L'écluse de Montmacq sera construite de façon à ce qu'il n'y ait pas cette surverse. Aussi, il n'y a pas de lien entre la hauteur de chute de la nouvelle écluse et le bruit généré puisqu'elle fonctionnera autrement, par conception. Les seuils réglementaire sont respectés.



5. LES TRAVAUX DANS LE SECTEUR DE CAMBRONNE-LÈS-RIBÉCOURT

5.1. LES GRANDES ÉTAPES DES TRAVAUX

Le planning prévisionnel du chantier est présenté :



Les premiers travaux ont débuté au printemps 2021 au niveau de la RD 81 à Choisy-au-bac et de la RD 66 à Pimprez. Cet automne, ce sont les travaux sur les quais de Ribécourt et Pimprez qui ont démarré et vont durer un an et demi. Une grosse opération du chantier débutera ensuite à partir de l'été 2022, il s'agit de la construction des ponts de la RD 40 bis, et de la RD 66 ainsi que du rescindement de l'Oise. L'opération de rescindement se fera à la suite d'un appel d'offres et d'une attribution de marché en mai 2022 et



durera 10 à 12 mois. Puis viendront la construction de l'écluse, le creusement du Canal et la construction des ouvrages d'art sur l'ensemble du tracé du Canal.

5.2. LES TRAVAUX DÉJÀ RÉALISÉS OU EN COURS

Les opérations déjà réalisées sur le territoire de la commune de Cambronne-Lès-Ribécourt sont présentées :

- ✦ La démolition de la ferme auberge de Bellerive et de deux maisons en mauvais état à proximité de la rue du Bac.
- ✦ La réalisation d'essais de battage pour évaluer les techniques à mettre en œuvre selon la nature des sols. Ces essais permettent également de mesurer les niveaux de bruit en phase travaux. Les résultats ont été reçus et sont en train d'être analysés.
- ✦ Les premiers diagnostics archéologiques ont été menés pour identifier d'éventuels terrains de fouille.
- ✦ La construction des dalles en béton des quais de Pimprez et de Ribécourt permettant aux bateaux d'accoster pour réaliser le déchargement a été entamée au mois de septembre. La réalisation des deux quais durera environ 18 mois.
- ✦ La création du giratoire pendant le printemps de cette année sur la route de Bailly permettra de répartir les flux routiers via la RD 40 bis.

5.3. LES TRAVAUX À VENIR

Débutera en 2022 une première phase importante du projet, la pose des palplanches pour permettre aux bateaux de venir accoster à quai. Il s'agit d'une grosse opération qui va très certainement être bruyante et qui demande des machines de travaux très particulières. 500 palplanches vont être posées. En raison des problèmes d'approvisionnement du BTP liés à la reprise économique mondiale constatée post Covid, il risque d'y avoir du retard sur cette opération.

La Société du Canal rappelle que la mise en service des nouveaux ponts des RD40bis et RD66 est importante car ceux-ci permettront de garantir les circulations en phase chantier.

Les travaux nécessitent de libérer les zones de chantier, il s'agit alors de couper les arbres. Avant toute opération, les mesures réglementaires de protection des espèces sont mises en œuvre (recueillir, déplacer les espèces et essences pour ensuite les replanter). Ces opérations vont faire intervenir des corps de métiers très spécifiques (écologues, bûcherons). Ces démarches ont débuté en septembre 2021 et dureront jusqu'en 2022 et mars 2023 pour certaines espèces.

Le chantier modifiera temporairement la circulation sur le territoire et certaines routes seront fermées, notamment la RD 66, qui sera coupée entre 2023 et 2024.

Les déviations et l'organisation des circulations se fera, autant que faire se peut, en concertation avec le territoire.



5.4. LES MESURES POUR INTÉGRER AU MIEUX LES TRAVAUX SUR LE TERRITOIRE

Lyna Pobeda présente les mesures prévues pour l'insertion du chantier dans la vie quotidienne du territoire. En effet, l'impact et les nuisances seront inévitables pendant la durée des travaux, toutefois, les mesures réglementaires seront mises en place - notamment en matière de gestion des déchets, gestion du bruit du chantier, qualité de l'air et poussières, perception visuelle du chantier.

De plus, la Société du Canal travaille précisément l'insertion du projet autour de deux thématiques. Ce travail est effectué dans le cadre du Contrat territorial de développement avec les collectivités locales et les EPCI.

- ✦ **Les circulations** : un groupe de travail est mobilisé pour envisager au mieux l'organisation de la circulation sur le territoire, le maintien des accès aux entreprises, aux zones de services, aux zones commerciales. Il s'agit notamment d'anticiper les fermetures de routes et d'identifier les zones et moments les plus sensibles. La SCSNE s'engage à discuter directement avec les communes pour que les modifications de circulation et les déviations aient le moins d'impact possible sur le quotidien des habitants.
- ✦ **La communication** : le site internet du Canal est au centre des différents échanges avec le territoire (on peut y retrouver le récapitulatif des réunions publiques, des présentations et toutes les informations sur le projet). En complément, la chaîne YouTube propose de nombreuses vidéos explicatives. Des moyens d'information sont mis en œuvre au plus près du territoire et en lien avec les collectivités : des dispositifs papier, digitaux, terrain, visites de chantier lorsque possible et les moyens de remontée d'informations depuis le terrain. La première lettre d'information sur le projet a été distribuée au mois de mai. Une adresse email est mise en place : compiegnois.noyonnais@scsne.fr. Il est également possible de communiquer par voie postale ou auprès des mairies qui feront le lien avec la SCSNE.

5.5. ÉCHANGES

5.5.1. Sur la circulation des engins de travaux

Les engins de chantier circuleront sur des pistes temporaires suivant le tracé du Canal. La voie d'eau sera également utilisée. L'organisation des circulations en lien avec le chantier se fera en discussion avec les collectivités.

5.5.2. Sur les déchets et les impacts des travaux

Sur le secteur 1, les mouvements de terre représentant un volume de 8 millions de m³, dont 4 millions seront réutilisés sur site (remblais des rampes des ouvrages d'art notamment). Des dépôts définitifs seront réalisés pour le remodelage de terrain et la création de talus. Un marché d'accueil pour les matériaux est en cours de passation.

5.5.3. Sur le transport de voyageurs

Entre Compiègne et Noyon, aucune escale de voyageurs n'est prévue mais les discussions pourraient émerger pour les aménagements pour les bateaux promenade / croisières sur Compiègne. L'objectif du Canal est de créer une voie de circulation et non pas de faire stationner des bateaux, il n'est pas prévu de recevoir de l'habitat fluvial le long du nouveau Canal. En revanche, il s'agit d'une proposition valable pour



les anciens canaux, sous réserve de l'acceptation des maires des communes. La navigation de plaisance professionnelle et privée (avec permis) est autorisée sur le CSNE pour autant que la cohabitation entre les plaisanciers et les marinières professionnels s'articule en bonne intelligence, ce qui est tout à fait possible dès lors que chacun respecte le code fluvial.

5.5.4. Sur les projets connexes

Sont appelés les projets connexes, les initiatives développées en parallèle du projet mais en interface avec le Canal. C'est le cas des pistes cyclables par exemple. Il peut y avoir toutes sortes de porteurs de projets et ceux-ci peuvent potentiellement bénéficier de l'accompagnement de la Région, du Département, de l'État dans le cadre de ce que prévoit le dispositif des projets des territoires.

5.5.5. Sur les matériaux pour construire le Canal

Plusieurs matériaux sont utilisés pour, entre autres, garantir l'étanchéité du Canal : le béton bitumineux, l'enrochement percolé, la bentonite ou encore des palplanches en métal. Le choix des matériaux se fait en fonction de la nature du sol.

Pour ce qui concerne les berges, on utilise également des enrochements ou des matelas béton pour assurer la protection contre l'érosion. Certaines sont plantées ou lagunées (11 km sur le secteur 1) pour des raisons environnementales.

5.5.6. Sur le risque inondation

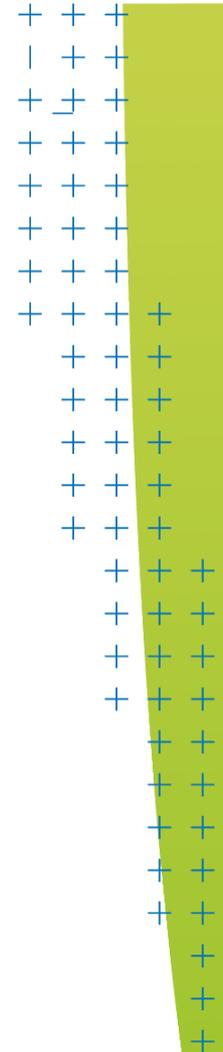
Le Canal est construit selon un principe de neutralité hydraulique, c'est-à-dire que ni à l'amont, ni à l'aval, il ne doit y avoir une quelconque modification par rapport au débit fluvial actuel. Si l'eau venait à trop monter, un ouvrage technique, appelé déversoir, installé à Montmacq entrera en action. Ce dernier permettra d'abaisser le niveau de crue. Le dimensionnement (sa cote) de cet ouvrage a été précisément étudié, avec l'appui et le contrôle des services de l'État et aura une incidence positive localement en cas de fortes crues.

6. SYNTHÈSE

Lyna Pobeda rappelle que le site Internet de la Société du Canal Seine-Nord Europe délivre l'actualité du projet et insiste sur le fait qu'il est important dès à présent que chacun puisse faire remonter ses observations et remarques pour pouvoir piloter le chantier au mieux.

L'équipe de la société Canal Seine-Nord Europe reste disponible pour prendre rendez-vous pour les cas particuliers.





Partenaires financiers



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



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



[www.
canal-seine-
nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)