



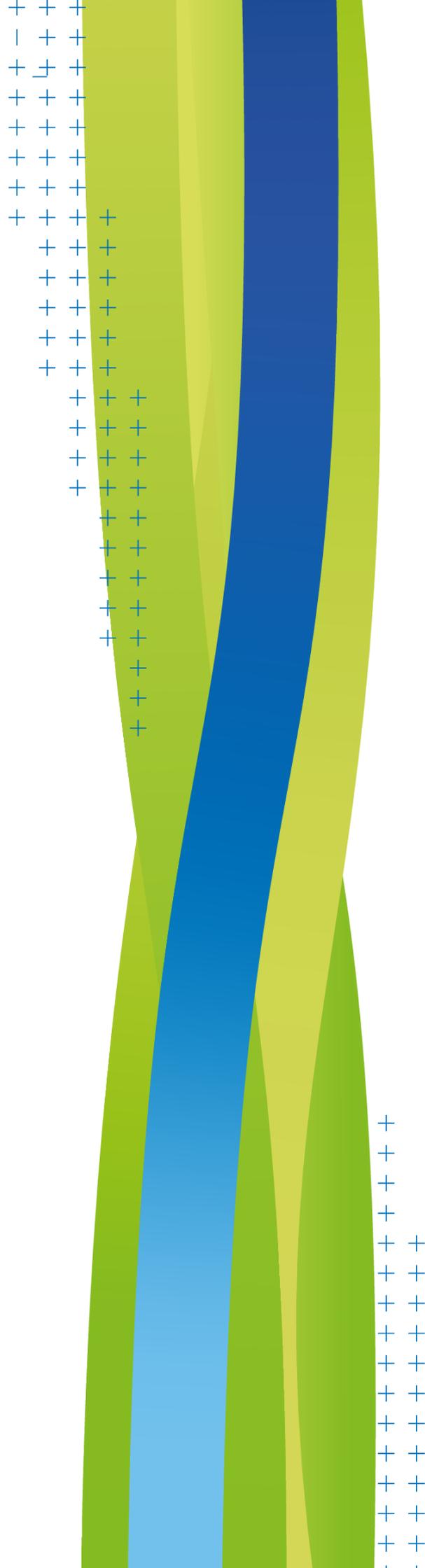
**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Réunion publique d'information de Le Plessis- Brion

Synthèse des échanges

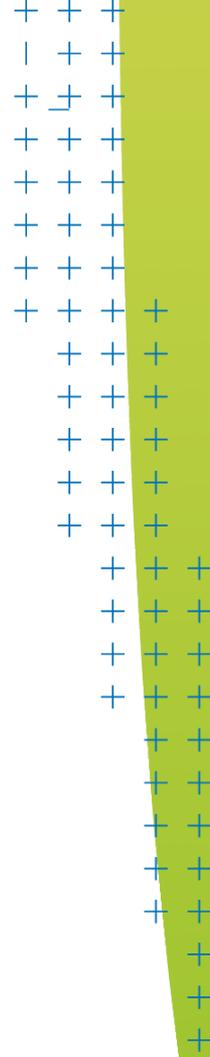
19/10/2021

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. Monsieur Le Maire de Le plessis-Brion	5
3. Le Canal Seine-Nord Europe	5
3.1. PIERRE-YVES BIET, DIRECTEUR PARTENARIATS TERRITOIRES EUROPE DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE	5
3.1.1. L'environnement au cœur du projet	6
3.1.2. Calendrier, coût et financement	6
3.1.3. Focus sur l'emploi	7
3.2. Echanges	7
3.2.1. Sur la concomitance des grands projets et la capacité à recruter la main d'œuvre	7
3.2.2. Sur la rentabilité du transport fluvial	8
3.2.3. Sur le devenir des emplois créés et le bénéfice pour le territoire	8
3.2.4. Sur les bateliers en France	8
4. Le canal et ses aménagements à Le Plessis Brion	8
4.1. Frédéric Arnold, directeur technique sur le secteur 1 au sein de la SCSNE	8
4.2. Lyna Pobeda, Directrice de territoire COMpiégnais-Noyonnais	9
4.3. Echanges	Erreur ! Signet non défini.
4.3.1. Sur le devenir des ponts existants	9
4.3.2. Sur la forme de la RD15 et l'emplacement induit du nouveau pont	10
4.3.3. Sur la circulation sur la future RD15	10
4.3.4. Sur les cheminements piétons et vélos sur la RD15	10
4.3.5. Sur les crues de l'Oise	10
4.3.6. Sur les étangs du Plessis et de Brion	11
4.3.7. Sur la sécurité du captage	11
4.3.8. Sur les bras d'eau annexes	11
4.3.9. Sur les palplanches	11
5. Les travaux à Le Plessis Brion	12
5.1. Les grandes étapes de travaux	12
En 2024 débiteront les travaux de gros œuvre ainsi que des travaux de déboisement et de diagnostics archéologiques pour la zone de Le Plessis Brion.	12
5.2. Les travaux à venir	12





5.3. Les mesures pour accompagner le chantier	12
5.3.1. Information et communication	13
5.3.2. La circulation.....	13
5.4. Echanges.....	Erreur ! Signet non défini.
5.4.1. Sur l'organisation des travaux au niveau du pont du Plessis	13
5.4.2. Sur l'effet des crues en phase chantier	13
5.4.3. Sur la liaison douce « Les becs dans l'eau »	14
6. Synthèse	14





1. INFORMATIONS PRATIQUES

- + La réunion s'est déroulée dans la salle multifonction de Le Plessis-Brion
- + Les participants ont participé lors des temps d'échanges.
- + Nombre de participants : 113
- + Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker).
- + Les intervenants :
 - La commune de Le Plessis-Brion : Monsieur le Maire, Jean-Pierre Damien
 - Société du Canal Seine-Nord Europe : Pierre-Yves Biet, Directeur Partenariats Territoires, Lyna Pobeda, Directrice de territoire Compiégnois-Noyonnais, Frédéric Arnold, Directeur du secteur 1 et Pierre-Yves Delporte, Directeur adjoint du secteur 1
- + Après l'accueil du maire et une présentation du cadre de la réunion (2), ont été présentés les grands principes du projet de Canal ainsi que les enjeux en termes d'emploi (3). Ensuite, les aménagements sur le secteur ont été abordés (4) puis les travaux au Plessis-Brion (5). Un temps d'échanges avec les participants a suivi.

2. ACCUEIL RÉPUBLICAIN

2.1. MONSIEUR LE MAIRE DE LE PLESSIS-BRION

Jean-Pierre Damien introduit la réunion en remerciant les participants. Il rappelle les enjeux du projet du Canal Seine-Nord Europe et encourage les participants à poser leurs questions.

3. LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

3.1. INTERVENTION DE PIERRE-YVES BIET, DIRECTEUR PARTENARIATS TERRITOIRES DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Remercie les nombreux participants pour leur présence. Il rappelle que le Canal devient une réalité, avec un chantier qui va monter en puissance au fil des prochaines années.

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

Aujourd'hui, deux canaux à petit gabarit (Canal de Saint-Quentin, Canal du Nord) qui permettent la liaison entre le bassin de la Seine et le réseau des canaux du Nord de la France représentent un goulet d'étranglement qui limite la performance du transport fluvial français. Les 107 km du Canal ont pour objectif de créer un grand corridor fluvial, et, en devenant le maillon central de cette grande liaison fluviale qu'est la liaison Seine-Escaut, le CSNE permettra de connecter le réseau français au réseau Européen.





Un important développement du trafic fluvial est attendu grâce au report modal depuis la route principalement.

À travers le projet, il s'agit également d'amorcer une transition écologique et de faire de ce couloir d'eau un axe de développement pour l'économie et l'agriculture locale. En effet, le développement du transport fluvial permettra d'abaisser les coûts de transport et d'améliorer la compétitivité des productions agricoles et industrielles locales.

Il précise ensuite la taille des bateaux qui navigueront sur le Canal. Aujourd'hui, seulement deux types de bateau naviguent sur le réseau, les péniches de type Freycinet, qui peuvent transporter des cargaisons de 250 à 350 tonnes et les bateaux construits spécifiquement pour le canal du Nord qui transportent environ 600 tonnes de marchandises. À l'avenir, la majorité des bateaux qui emprunteront le Canal auront une longueur de 80 à 110 mètres (ce qui représente un transport de 1500 tonnes à 3000 tonnes environ) pourront circuler sur le Canal. Les bateaux les plus grands feront même 185 m de long et 11,4 m de large, avec une capacité d'emport de 4400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions. Pierre-Yves Biet souligne que les bateaux de petits gabarits pourront bien sûr toujours circuler.

Pierre-Yves Biet détaille ensuite le trajet du Canal : l'aménagement du Canal Seine-Nord Europe débute à Compiègne puis se poursuit dans le secteur de la vallée de l'Oise pour ensuite franchir une série d'écluses et retrouver le secteur des canaux à grand gabarit du Nord-Pas de Calais (aménagés dans les années 1970) et enfin rejoindre Dunkerque ou la Belgique.

Aujourd'hui, le canal latéral l'Oise mesure 30 mètres de large, le futur Canal mesurera 54 mètres de large, l'emprise moyenne varie entre soixante-dix et une centaine de mètres de large (avec les chemins de services, les talus...) et la profondeur sera d'environ 4,5 mètres. Les ponts seront eux aussi plus hauts et dégageront une hauteur libre de plus de 7 mètres.

3.1.1. L'environnement au cœur du projet

Pierre-Yves Biet précise que la vallée de l'Oise est un secteur à fort enjeux environnementaux. Le projet mènera à la réalisation de 700 ha d'aménagement écologique à l'échelle de l'ensemble du canal dont près de 400 ha de mesures environnementales seront situés dans la vallée de l'Oise (aménagements directement intégrés au Canal comme les berges lagunées, ou à proximité comme la restauration de zones humides, des boisements).

3.1.2. Calendrier, coût et financement

Pierre-Yves Biet présente le calendrier du projet : le Canal sera navigué dans la vallée de l'Oise à horizon mi-2027, le reste du Canal (de Passel à Aubencheul-au-Bac) sera mis en service fin 2028. En effet, les travaux sur les secteurs de Passel jusqu'au Nord démarreront avec un décalage d'environ 2 ans par rapport au secteur 1. Les opérations principales débuteront courant 2024 et des travaux préparatoires en 2023.

Ces aménagements représentent un investissement de plus de 5 milliards d'euros, répartis entre l'Europe (40%), l'État et les collectivités territoriales qui contribuent à part égale autour de 1,1 milliard d'euros. Le budget est bouclé par un emprunt que contractera la SCSNE dans les dernières années du chantier pour finaliser le Canal ; il sera assis sur une taxe incitative au report modal vers le fluvial dont les modalités restent à définir.



Le projet est piloté par les élus des Hauts de France (Conseil Régional et Conseil Départementaux de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord) au sein d'un Conseil de surveillance dans lequel l'État est présent, de même que l'Union européenne qui soutient et finance fortement le projet. Ce Conseil de Surveillance décide des grandes orientations de la SCSNE, établissement public local, dont le siège est à Compiègne et rassemble une soixantaine de personnes.

Environ 400 personnes travaillent actuellement sur le projet (prestataires, maîtres d'œuvre, SCSNE, partenaires...).

Voies Navigables de France exploitera et maintiendra le Canal Seine-Nord Europe, une fois que la SCSNE aura terminé les travaux.

3.1.3. Focus sur l'emploi

Pierre-Yves Biet rappelle l'estimation du besoin de main d'œuvre de l'ordre de 6000 emplois au plus fort du chantier, soit fin 2024, 2025, 2026, début 2027 et détaille la diversité des compétences qui seront nécessaires, disponible sur le site Internet du projet ([Kit des compétences attendues - Pôle emploi - Canal Seine Nord Europe \(canal-seine-nord-europe.fr\)](#)). Les emplois indirects sont également cités. Les entreprises titulaires des marchés auront besoin de recruter (estimation d'environ 3000) ; c'est une opportunité pour les habitants des Hauts-de-France.

La démarche Grand Chantier est copilotée par l'État et la Région Hauts-de-France, en lien avec les Départements, Pôle Emploi, les chambres consulaires, etc. Elle vise à anticiper les besoins du chantier et permet à tous les profils de s'inscrire dans les opportunités du projet. Un film permet de comprendre la démarche engagée : <https://youtu.be/c1WG24ZD8OM>.

Cette démarche passe par des actions avec Pôle Emploi, avec la Région pour sensibiliser sur les opportunités et accompagner les futurs travailleurs en les aidant dans leur formation. Depuis un an, Pôle Emploi organise des webinaires bis-mensuels pour informer les demandeurs d'emploi sur les besoins du chantier. La CCI vient de lancer un site Internet de référencement des entreprises du territoire : [Canal Seine-Nord Europe | CCI Business Hauts-de-France](#).

Il précise ensuite la politique achat de la SCSNE qui définit des cadres contractuels qui permettent par exemple aux PME d'accéder aux marchés, de favoriser l'insertion, etc.

3.2. ECHANGES

3.2.1. Sur la concomitance des grands projets et la capacité à recruter la main d'œuvre

Un participant s'interroge sur les besoins forts sur les grands projets, tels que le Grand Paris, les JO 2024 et le CSNE. Pierre-Yves Biet explique que les compétences mobilisées ne sont pas forcément les mêmes, les travaux du Grand Paris étant essentiellement en souterrain. Il précise que le travail entamé de mobilisation de la ressource est d'autant plus essentiel en raison des difficultés fréquentes à recruter dans le domaine du BTP.





3.2.2. Sur la rentabilité du transport fluvial

Pierre-Yves Biet rappelle que si la genèse du Canal a été longue, c'est aussi parce que les études ont été nombreuses et précises pour s'assurer de la rentabilité du Canal pour la collectivité. Plusieurs projections dans des contextes économiques différents ont été conduites pour observer la demande des transports des différentes filières et mesurer l'intégration du transport fluvial dans ces économies. Les entreprises pourront aussi bénéficier de cette avancée écologique pour améliorer leur bilan d'émission de CO2. Certes, le temps de transport est plus long, mais le fluvial permet de garantir l'arrivée de la marchandise à l'heure prévue ; il y a très peu d'aléas.

3.2.3. Sur le devenir des emplois créés et le bénéfice pour le territoire

Il est précisé que les personnes formées pour le chantier du Canal conserveront leurs compétences et seront appelées et mobilisées pour d'autres chantiers, ce secteur connaissant une pénurie de main d'œuvre.

Par ailleurs, quatre ports intérieurs, construits pour l'implantation d'activités agricoles, industrielles et logistiques, généreront de l'emploi sur le long terme.

En ce qui concerne les retombées économiques pour le territoire, Pierre-Yves Biet explique que la voie d'eau structure une économie autour d'elle et à proximité (c'est ce qui est constaté en Allemagne, au Benelux). Il note aussi le potentiel touristique que pourra développer le Canal

3.2.4. Sur les bateliers en France

Pierre-Yves Biet confirme que la batellerie française a beaucoup souffert depuis les années 1980 mais que la réalisation du Canal Seine-Nord Europe représente une opportunité incontestable pour le devenir de la filière. Il souligne enfin que le succès du Canal sera aussi le fruit de l'appropriation du nouveau Canal par les entreprises de transport fluvial / les bateliers et leur capacité à profiter des nouvelles perspectives du réseau fluvial que permettent ces investissements.

4. LE CANAL ET SES AMÉNAGEMENTS À LE PLESSIS BRION

4.1. FRÉDÉRIC ARNOLD, DIRECTEUR TECHNIQUE SUR LE SECTEUR 1 AU SEIN DE LA SCNE

Présente le parcours du futur Canal de Compiègne à Passel à partir d'une vidéo : <https://youtu.be/C7RkYMyIuYg>.



De Compiègne à l'écluse de Montmacq, la rivière Oise sera canalisée. Ensuite, le canal existant sera élargi (de 30 mètres de large actuel à 54 mètres ou 38 mètres à Ribécourt). Sur le secteur, deux « plages » aménagées (berges en pente douce) permettent de garantir la traversée du gibier, une au Nord de l'écluse, l'autre à Chiry-Ourscamp. Sur le secteur 1, trois quais sont prévus pour développer l'activité économique autour du Canal.

En complément de la vidéo, des plans sont présentés pour détailler les aménagements du projet sur la commune de Le Plessis-Brion.



4.2. LYNA POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

Explique que la démarche Grand Chantier est un outil qui a été pensé pour permettre au territoire de profiter de cette construction d'une infrastructure de cette ampleur. Des groupes de travail sont organisés pour réfléchir précisément aux bénéfices du projet à l'échelle locale. Si ces projets sont portés par le territoire, en cohérence avec le développement local et compatibles avec la construction du Canal, ils peuvent bénéficier d'aides financières. Il s'agit, dans le secteur, essentiellement de développer des cheminements piétons et cyclables. Trois cheminements sont prévus, sur la RD 81, la RD 15 et la RD 66. Au-delà de ces aménagements, d'autres réflexions sont menées dans le cadre de la démarche Grand Chantier à propos de de l'accueil du chantier sur le territoire, de l'emploi ou du devenir des canaux existants par exemple.

4.3. ÉCHANGES

4.3.1. Sur le devenir des ponts existants

La société du Canal Seine-Nord Europe est chargée de gérer le franchissement du Canal : c'est dans ce cadre qu'elle prévoit la construction d'un nouveau pont sur la RD15 pour recréer la liaison entre les ponts





existants sur l'Oise et le CLO. La localisation du pont franchissant le CSNE est définitive ; il n'y a pas en revanche de consensus local sur le tracé de la route de part et d'autre.

4.3.2. Sur la forme de la RD15 et l'emplacement induit du nouveau pont

Il est rappelé que le futur Canal doit accueillir des bateaux d'une hauteur de 7 mètres, les ponts doivent donc être construits relativement haut (10 mètres entre le tablier et le plan d'eau). Le pont construit sur la RD15 par la SCSNE commence aux pieds du pont actuel sur l'Oise pour rejoindre la RD15 à l'entrée de Thourotte.

4.3.3. Sur la circulation sur la future RD15

Il est rappelé que la RD15 actuelle a des restrictions du fait de son état et ne permet pas aux camions de circuler. La RD 15 rénovée sera sans restriction, ce qui est logique au regard de l'investissement consenti. La question de la gestion / de l'orientation des flux et d'une éventuelle réglementation des circulations fera l'objet de discussions entre le Département, les communes et la CC2V. Il est rappelé que ce sujet ne relève pas de la compétence de la société du Canal Seine-Nord Europe qui doit rétablir un ouvrage conforme aux gabarits d'une route départementale qui doit permettre structurellement le passage des poids-lourds.

Pierre-Yves Biet explique que les flux seront aussi structurés en fonction de l'emplacement des quais. Il revient donc sur la demande de la commune de Thourotte qui a souhaité modifier l'emplacement du quai et précise que les études sont à mener pour la localisation quai au droit de l'usine St-Gobain, ce qui conditionne aussi les flux de la RD15 et sur l'ensemble du secteur.

4.3.4. Sur les cheminements piétons et vélos sur la RD15

L'ensemble des ponts prévus par le projet sont équipés de trottoirs ; certains seront équipés également de pistes cyclables. Sur la RD 15, un cheminement piéton est prévu.

Sur la RD 66 et la RD 81, des pistes cyclables devraient être aménagées, et la Société du Canal Seine-Nord Europe en assurera la maîtrise d'ouvrage si les échanges portant sur le co-financement concernant ces projets portés par la communauté de communes aboutissent comme prévu.

4.3.5. Sur les crues de l'Oise

La rivière Oise mesure à peu près 20 à 30 mètres de large et 3 mètres de profondeur. Le Canal SNE aura trois fois la capacité d'écoulement de la rivière actuelle, car il sera plus grand (54 mètres de longueur et 4 mètres de profondeur). Au niveau de Montmacq sera construit un déversoir « écrêteur » de crues. En période de crue, dès une certaine cote de l'Oise atteinte, une partie du débit passera dans le nouveau Canal et l'autre dans l'ancienne rivière qui est maintenue. Ce système permettra de diminuer de quelques dizaines de centimètres les crues les plus importantes (jusqu'à 40 cm pour les zones les plus impactées telles que Montmacq) mais n'aura pas d'incidence sur les crues de faible intensité. L'effet du déversoir décroît ensuite jusqu'à la commune de Compiègne.

Le seuil de Montmacq est aménagé en deux temps avec deux niveaux de réglages. Il sera mis initialement à une première cote, lorsque seul le secteur 1 du CSNE sera en service. Puis, une fois l'ensemble du CSNE en service (avec une capacité de pompage du pic de crue de l'Oise vers les biefs du Canal au Nord de



Noyon), la cote du seuil pourra être abaissée. Le niveau du seuil est aussi défini pour que la vitesse d'écoulement de l'Oise en crue n'ait pas d'effet plus à l'aval, jusque dans le Val d'Oise.

Il y aura peu d'effets visibles sur les crues de faible et moyenne ampleur, le seuil fonctionnera pour les crues importantes (décennales et plus), les petites crues seront donc inchangées conformément la nécessité de maintenir les crues de faible importance pour l'équilibre de l'écosystème.

La SCSNE souligne que l'État a assorti l'autorisation de réaliser le CSNE de prescriptions exigeantes que ses services contrôleront durant toute la réalisation des travaux.

Les services de l'État imposent un objectif clair au Canal, celui de la neutralité hydraulique. C'est-à-dire qu'en aucun cas à l'amont ou à l'aval, la construction du Canal ne doit modifier la situation hydraulique de la rivière. Si l'État a délivré l'autorisation pour la construction du Canal, c'est qu'il a estimé que les dispositions prises respectent cette exigence et, en l'occurrence, la situation en périodes de crues sera localement même améliorée.

4.3.6. Sur les étangs de Le Plessis-Brion

Les étangs ne seront pas impactés par le projet. Des aménagements environnementaux sont prévus à leurs abords dans les actuels méandres de l'Oise.

4.3.7. Sur la sécurité du captage

Les études se font à l'aval de la zone de captage ; un capteur pour surveiller les prélèvements d'eau est installé, et s'il y a un risque potentiel pour la zone de captage alors le chantier sera arrêté. Une étude hydraulique a été réalisée ; la sécurisation de l'eau de captage reste néanmoins une compétence de la commune et non de la Société du Canal Seine-Nord Europe. Une série d'instruments est mise en place pour contrôler ce captage et en assurer la sécurité. Si les indicateurs en amont démontraient que le chantier risque d'avoir une incidence sur le captage en eau de la commune, alors des études complémentaires seraient engagées et des mesures correctives prises. Il n'est pas question d'altérer l'alimentation en eau des communes alentour et toutes les mesures de contrôle y veillent.

4.3.8. Sur les bras d'eau annexes au Canal

Ces bras d'eau n'auront plus de fonctionnement hydraulique propres ; ils seront alimentés par l'eau provenant du Canal (c'est-à-dire l'eau de l'Oise à cet endroit). Des aménagements écologiques seront réalisés entre le Canal et le bras des Ageux et les boucles du Muid. Ils entrent dans le cadre des mesures environnementales compensatoires pour restituer une biodiversité et un cadre de vie de qualité.

4.3.9. Sur les palplanches

Les palplanches sont des planches métalliques positionnées le long du Canal pour en soutenir les berges. Il y aura des palplanches essentiellement sur la partie amont de Montmacq, d'une longueur de 12 mètres et localement au niveau du pont d'une longueur de 6 mètres. Sur ce secteur elles seront situées de manière discontinue car elles ont simplement un rôle de maintien de la lagune. De plus, sur la partie aval, des palplanches seront installées au niveau des ponts.





5. LES TRAVAUX À LE PLESSIS-BRION

5.1. LES GRANDES ÉTAPES DE TRAVAUX

Lyna Pobeda rappelle les grandes étapes des travaux sur la commune de Le Plessis-Brion et fait un point rapide sur le planning général. Depuis le mois de mai, les premiers travaux préparatoires ont démarré ailleurs sur le territoire, notamment la construction de quais et de certains giratoires, utiles pour le bon déroulement des travaux.

A Le Plessis-Brion, les travaux d'infrastructure débuteront en 2024 et les travaux de déboisement et de diagnostics archéologiques dès 2022.

5.2. LES TRAVAUX À VENIR

Pierre-Yves Delporte présente les prochaines étapes de travaux :

Rescindement de l'Oise – Il s'agit de déplacer le lit de l'Oise pour laisser la place au Canal. Afin de préserver le fonctionnement hydraulique de l'Oise, des méandres sont recréés. Avant d'engager ces travaux, une phase de libération environnementale sera réalisée (coupe d'arbres précédée d'opérations de préservation de la faune et de la flore, et de déplacement de la biodiversité). Cette phase a démarré.

Creusement de la nouvelle Oise - Il s'agit d'une grosse opération de terrassement qui durera un an. En parallèle, à Montmacq et Cambronne, trois ouvrages sont à construire pour rétablir la route Montmacq-Cambronne (RD66 - pont sur le futur CSNE, le CLO et l'Oise) ; la coupure de la RD 66 est prévue pendant un an et demi entre 2023 et 2024.

S'agissant de la construction du pont de la RD 15 - Celle-ci se fera que lorsque la RD 66 sera achevée. Le creusement du Canal fait l'objet d'un marché qui sera lancé en appel d'offres pendant l'été prochain, il commencera début 2024.

Les coupures de routes peuvent parfois ne pas être évitées pour notamment pour ne pas impacter la navigation fluviale (qui elle ne peut être déviée) le temps des travaux. Les dates de fermeture de routes, de déviation et d'organisation des circulations seront communiquées lors des prochaines réunions et anticipées en lien avec le territoire autant que faire se peut.

Un film sur les travaux de la RD 81 est diffusé : <https://youtu.be/u4TIWBij7CM> . Il est à consulter sur le site Internet de la SCSNE ou sur la Chaîne YouTube du Canal.

Des réunions complémentaires seront organisées lorsque les plannings prévisionnels seront précisés.

5.3. LES MESURES POUR ACCOMPAGNER LE CHANTIER

Lyna Pobeda explique que le projet aura des impacts sur le territoire et invite les riverains à utiliser les moyens qui seront mis en œuvre pour communiquer avec la SCSNE tout au long des travaux (dont pour



le moment l'adresse compiegnois.noyonnais@scsne.fr). Un cadre réglementaire détaille les mesures à mettre en œuvre pour limiter les nuisances liées au chantier. Il précise par exemple la gestion des déchets, l'organisation de la logistique du chantier, les mesures liées au bruit, les horaires de travaux etc. Dans le cadre des contrats territoriaux de développement, un groupe de travail associant les collectivités locales et les communautés de commune travaille en plus sur les enjeux de l'information et de la communication en phase chantier ainsi que sur l'organisation des circulations.

5.3.1. Information et communication

Des moyens d'information sont mis en œuvre au plus près du territoire et en lien avec les collectivités. Ceux-ci s'appuient sur une communication éditoriale (ex. la lettre d'information territoriale, ou les flyers), des outils digitaux tels que le site ou de futures newsletters, des actions sur le terrain (réunions publiques, stands sur les marchés etc.) ou encore, si possible des visites de chantier ou des expositions pédagogiques. Le rôle des communes est important dans la remontée d'information et un travail régulier est mené avec les élus du secteur qui disposent de tous les moyens de contact nécessaires.

Les usagers et riverains peuvent aussi directement contacter la SCSNE via l'adresse compiegnois.noyonnais@scsne.fr

Lyna Pobeda précise que les films diffusés ce soir et bien d'autres sont disponibles sur la chaîne YouTube du Canal et que le site du projet permet d'accéder à une page spécifiquement dédiée au territoire du Compiégnois-Noyonnais : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Le-Canal-dans-le-Compiegnois-Noyonnais>

5.3.2. La circulation

Parmi les mesures en cours d'étude, Lyna Pobeda cite : un chantier clairement signalé, un index des lieux et événements sensibles (écoles...) sur le territoire, des déviations anticipées et élaborées en concertation, et des circulations d'engins encadrées, le maintien des accès aux services à la population et aux zones d'activités / entreprises, des voies de circulations entretenues et des circulations sécurisées et en lien avec les services de sécurité.

La SCSNE s'engage à discuter avec les communes pour que les modifications de circulation et les déviations aient le moins d'impact possible sur le quotidien des habitants.

5.4. ÉCHANGES

5.4.1. Sur l'organisation des travaux au niveau du pont de Le Plessis-Brion

Il est précisé que l'interruption de circulation sur la RD 15 sera limitée à la seule période de mise en service (1 à 2 journées / nuits environ) et que les travaux ne seront pas concomitants à ceux effectués par le Département.

5.4.2. Sur l'effet des crues en phase chantier

L'analyse de crue porte sur toutes les phases du projet, y compris en phase chantier. La déviation de l'Oise à Montmacq implique la suppression d'un grand méandre mais plusieurs petits méandres sont aménagés pour conserver le linéaire (et donc la vitesse d'écoulement) naturel de la rivière. À l'aval, il n'y aura pas de modification et à l'amont, des effets sont à prévoir sur la zone immédiate non habitée de la zone de





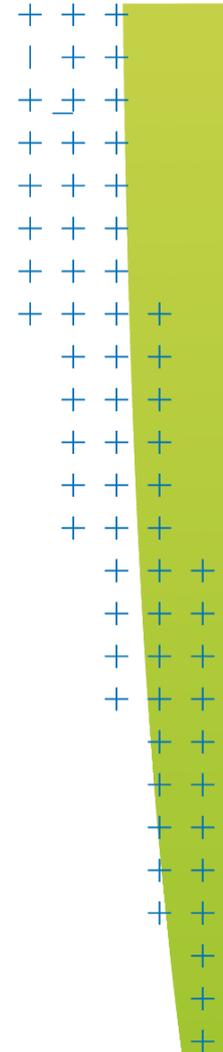
chantier. Naturellement en cas de crues importantes, le chantier pourra être interrompu et les installations repliées.

5.4.3. Sur la liaison douce « Les becs dans l'eau »

Une passerelle a été étudiée par la SCSNE pour le passage des piétons et cyclistes au-dessus de l'Oise aménagée à grand gabarit. Des discussions ont été engagées avec les collectivités pour financer le projet. Cependant faute de porteur de projet pour la financer, la passerelle ne sera finalement pas réalisée au moment de la réalisation du Canal. Toutefois, la SCSNE a pris des mesures (foncier et autorisation administrative), pour en faciliter la réalisation ultérieure si les acteurs du territoire décident de financer et réaliser cette passerelle piétonne.

6. SYNTHÈSE

Monsieur le Maire conclut la réunion en rappelant son engagement pour faire entendre les intérêts de la commune et de ses habitants, et son attention à ce que le territoire ne soit pas impacté outre mesure par le CSNE et notamment les flux de circulation induits. Il remercie ses administrés de s'être déplacés et exprimés et les intervenants pour leur disponibilité et pour les réponses apportées.



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)