



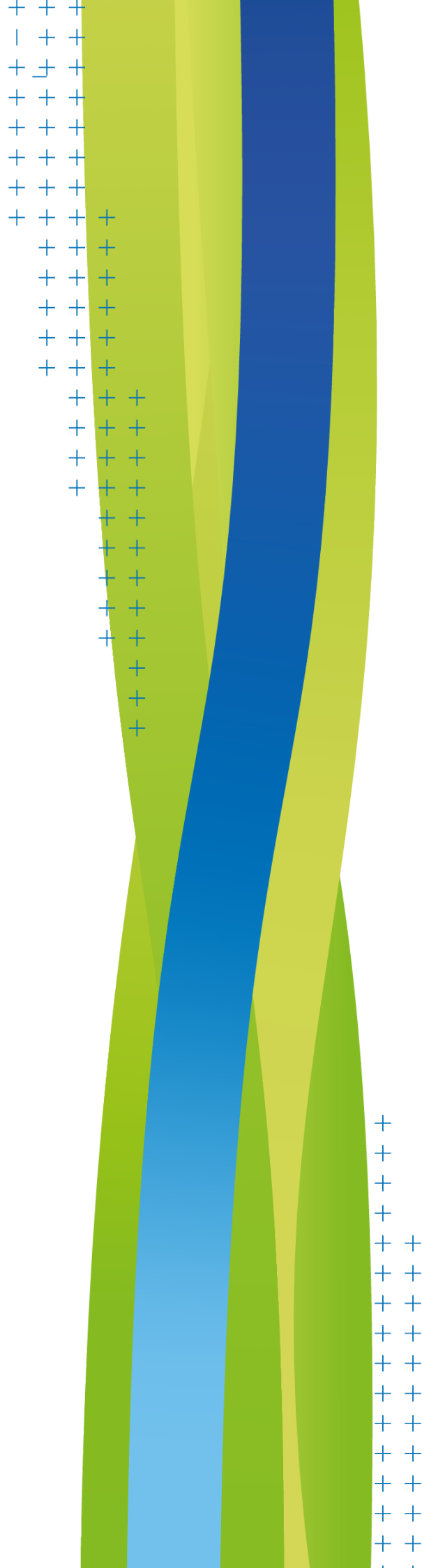
**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Réunion publique d'information de Montmacq

Synthèse des échanges

28/09/2021

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE





SOMMAIRE

1. Information pratiques	4
2. Introduction.....	4
3. Les grands principes du Canal.....	5
3.1. Rappel des objectifs, de la consistance, de l'organisation et de l'avancement du canal	5
3.1.1. L'environnement au cœur du projet	5
3.1.2. Calendrier, coût et financement du projet.....	6
3.2. Focus sur l'emploi.....	6
3.3. Echanges.....	7
3.3.1. Sur le devenir de ces emplois à l'issue du chantier	7
3.3.2. Sur la garantie des financements de l'Etat en cas de changement de majorité présidentielle	7
4. Le Canal et ses aménagements à Montmacq.....	7
4.1. Pierre-Yves Delporte, directeur technique adjoint sur le secteur 1 au sein de la SCSNE	7
4.2. Echanges.....	8
4.2.1. Sur le rétablissement du pont de la RD81	8
4.2.2. Sur le pont de la RD15	8
4.2.3. Sur l'éventualité d'un quai au niveau de l'usine Saint Gobain	8
4.2.4. Sur l'aménagement des berges de la rivière rescindée	8
4.2.5. Sur le niveau de l'Oise et du Canal	8
4.3. Lyna Pobeda, Directrice du territoire Compiégnois-Noyonnais.....	9
4.4. Echanges.....	9
4.4.1. Sur l'autorisation de circulation des poids-lourds sur le pont de Thourotte à Montmacq	9
4.4.2. Sur les cheminements vélos	9
5. Les travaux dans le secteur de Montmacq	9
5.1. Les grandes étapes des travaux.....	9
5.2. Les travaux à venir.....	10
5.3. Echanges.....	10
5.3.1. Sur le fonctionnement de la nouvelle Oise	10



5.3.2. Sur le déversoir	10
5.3.3. Sur le fonctionnement du territoire avec une RD66 coupée	11
5.4. Mesures pour intégrer au mieux les travaux dans le territoire	11
5.4.1. Information/communication	11
5.4.2. Circulation.....	11
5.5. Echanges.....	12
5.5.1. Sur les circulations des camions de chantier.....	12
5.5.2. Sur les niveaux d'information des habitants	12
5.5.3. Sur la nécessité de remonter l'information à la SCSNE.....	12
5.5.4. Sur le trafic et les nuisances sonores liées à la circulation des bateaux sur le futur Canal	12





1. INFORMATION PRATIQUES

- + La réunion s'est déroulée à la salle des fêtes de Montmacq, mardi 28 septembre de 19h à 21h.
- + Les participants ont pu participer en prenant la parole lors des temps d'échanges.
- + Nombre de participants : 42.
- + Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker).
- + Les intervenants :
 - Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) : M. Biet, Mme Pobeda, M. Delporte
- + Après une présentation du cadre de la réunion (1), ont été présentés les grands principes du projet de Canal ainsi que les enjeux en termes d'emploi (2). Ensuite, les aménagements sur le secteur entre Compiègne et Passel ont été abordés (3) puis précisément les travaux à Montmacq (4). Un temps d'échanges avec les participants a suivi.

2. INTRODUCTION

Pierre-Yves Biet, Directeur Partenariats Territoires, explique les objectifs de la réunion : il s'agit d'informer les habitants sur la période de travaux qui s'ouvre et d'instaurer un dialogue de proximité pour que ces travaux soient le mieux vécus possibles par le territoire.

Il rappelle qu'une réunion publique s'est tenue en novembre 2018 et explique que depuis, que le projet s'est beaucoup précisé dans le cadre d'échanges continus avec la commune. Il précise qu'un travail spécifique est réalisé avec les riverains de l'avenue Joffre, particulièrement concernés par les travaux : deux ateliers sur les aménagements de l'Oise rescindée ont été tenus à l'automne 2019 et à l'hiver 2020. Plus récemment, un atelier avec eux s'est déroulé en juillet sur l'organisation du chantier ; un nouvel atelier est prévu le 23 novembre.



3. LES GRANDS PRINCIPES DU CANAL

3.1. RAPPEL DES OBJECTIFS, DE LA CONSISTANCE, DE L'ORGANISATION ET DE L'AVANCEMENT DU CANAL

Pierre-Yves Biet, rappelle que le Canal devient une réalité, avec un chantier qui va monter en puissance. Le transport fluvial est un mode de transport économique et écologique. Sa contribution sur le Nord de la France est aujourd'hui limitée par la réalité du réseau fluvial. Le bassin de la Seine est à grand gabarit, avec un trafic d'environ 20 millions de tonnes par an. Le réseau du Nord-Pas de Calais est connecté au réseau Nord européen, avec plus de 11 millions de tonnes transportées par an.

Entre les deux, les petits canaux (Canal de Saint-Quentin, Canal du Nord) représentent un goulet d'étranglement qui limite la performance du transport fluvial, avec 2 à 3 millions de tonnes. Le CSNE a pour but de créer un grand corridor fluvial : la liaison Seine-Escaut, du Havre à Dunkerque et la Belgique. Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) est l'aménagement principal de cette liaison, qui comprend aussi, par exemple, l'aménagement de l'Oise (projet Magéo porté par VNF).

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 navigueront sur l'axe Nord-Sud, autant de camions en moins sur les routes, des émissions de CO₂ réduites.

Il précise ensuite la taille des bateaux qui navigueront sur le Canal et présente le tracé du Canal, ses 107 km, ses ouvrages principaux (7 écluses, dont celle de Montmacq, 3 ponts canaux dont celui au-dessus de la vallée de la Somme, 1 retenue d'eau de 14 millions de m³ dans le secteur de Péronne pour faire fonctionner le canal quand on ne prélèvera pas l'eau de l'Oise en période sèche pour préserver la qualité de la rivière) et l'ampleur des aménagements écologiques prévus (700 ha environ dont près de 400 ha sur la vallée de l'Oise).

3.1.1. L'environnement au cœur du projet

Les premiers aménagements environnementaux ont déjà commencé, avec notamment la plantation de 3800 arbres à Bienville et plus récemment 6500 arbres plantés dans le secteur de Chiry-Ourscamp, dont des ormes lisses qui ont été mis en culture par le lycée horticole de Ribécourt dans le cadre d'un partenariat avec la SCSNE. Il s'agit de mettre en place la démarche « éviter – réduire – compenser » pour préserver la biodiversité sur le secteur.

Il précise qu'aucun prélèvement ne sera fait dans les nappes phréatiques. Le changement climatique a été intégré dans les études. Les prélèvements dans l'Oise seront restreints en cas de débit réduit. La retenue d'eau située dans le secteur de Péronne prendra le relais. Il est estimé que la circulation sur le Canal sera empêchée par manque d'eau moins de deux fois par siècle.





3.1.2. Calendrier, coût et financement du projet

Pierre-Yves Biet présente le calendrier du projet : l'objectif est que le Canal sera navigué dans la vallée de l'Oise horizon mi-2027 ; le reste du Canal (de Passel à Aubencheul-au-Bac) sera mis en service fin 2028. Ces aménagements représentent un investissement de plus de 5 milliards d'euros, répartis entre l'Europe (40%, potentiellement jusqu'à 50%), l'État et les collectivités locales. Un emprunt de bouclage garanti par les Collectivités sera contracté par la SCSNE vers la fin du chantier.

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 qui co-financent le projet) 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. Cette gouvernance locale oriente fortement l'action de la SCSNE vers le dialogue et le partenariat avec les acteurs locaux et les habitants afin de réussir collectivement la construction du Canal.

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

3.2. 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, 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>.

Par exemple, 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](#).

Pierre-Yves Biet décrit la politique achat de la SCSNE qui définit des cadres contractuels qui permettent par exemple de créer un cadre contractuel favorable à la participation des PME, ou encore de favoriser l'insertion.





3.3. ECHANGES

3.3.1. Sur le devenir de ces emplois à l'issue du chantier

Il est rappelé que le secteur du BTP est structurellement en tension sur la main d'œuvre: l'expérience acquise par le personnel recruté et formé pour le CSNE sera valorisée vers d'autres chantiers (enjeu fort pour le secteur d'activité). D'autres personnes pour participer aux développements d'activités en lien directs ou connexes au Canal (ports, industrie, logistique, activités de loisirs, etc.). Le sujet est anticipé : la fédération régionale des travaux publics a d'ores et déjà conduit une étude pour préparer la reconversion des emplois après le chantier).

3.3.2. Sur la garantie des financements de l'Etat en cas de changement de majorité présidentielle

Pierre-Yves Biet rappelle que la convention de financement est signée et que les partenaires sont engagés dans la réalisation du Canal ; les enjeux et apports économiques, sociaux et écologiques du Canal sont aujourd'hui largement partagés.

4. LE CANAL ET SES AMENAGEMENTS A MONTMACQ

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/C7RkYMyLuYg>.

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 dans la traversée de la ZI). Sur le secteur, deux « plages » aménagées (berges très évasées) permettent de garantir la traversée du gibier. Le rétablissement des franchissements routiers sont prévus. L'ensemble des ponts existants est rétabli sur place ou à proximité à l'exception de ponts à Pimprez et Chiry-Ourscamp qui sont actuellement des dessertes agricoles qui seront rétablies par circulation sur le chemin de service spécifiquement aménagé. Il montre des images de la future écluse à Montmacq et précise les modalités d'aménagement des berges de l'Oise à Montmacq.





4.2. ECHANGES

4.2.1. Sur le rétablissement du pont de la RD81

Il est précisé que le nouveau pont de la RD81 débouchera entre l'ex-cantine de Continental et la voie ferrée. L'ancien pont sera détruit. Les participants sont invités à consulter la vidéo descriptive de ce chantier sur le site Internet de la CSNE et sur la chaîne YouTube : [\(37\) Clairoux et Choisy-au-Bac, les aménagements entre 2021 et 2025 - YouTube](#)

4.2.2. Sur le pont de la RD15

Il est précisé que la position du pont sur le CSNE est définitive. Les débats en cours concernent les deux autres ponts qui franchissent l'Oise et le Canal latéral à l'Oise et donc le tracé de la route entre l'ouvrage sur le Canal et ces ponts (conservés à leur emplacement existant ou déplacés).

Le Maire de Montmacq redit que la traversée de la zone de captage d'eau de Montmacq et Le Plessis-Brion est impossible à envisager.

Il est précisé que les deux ponts évoqués sont en mauvais état et que la décision doit intervenir rapidement au niveau des collectivités locales.

4.2.3. Sur l'éventualité d'un quai au niveau de l'usine Saint Gobain

La SCSNE précise qu'un tel quai n'est pas prévu dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du secteur 1 à ce stade. La CC2V a demandé de ne pas construire le quai à l'emplacement prévu actuellement (près du pont de la futur RD15 – ce qui est acté) et de le construire avant l'écluse, au droit de l'usine Saint-Gobain. Les études et la concertation sont à mener, sachant qu'il s'agirait d'une réalisation après la mise en service du CSNE et la fermeture du canal actuel puisque ce quai serait sur son emprise.

4.2.4. Sur l'aménagement des berges de la rivière rescindée

Il est rappelé qu'un travail avec les habitants de l'avenue Joffre concernés par les aspects fonciers a permis de définir le type d'aménagement des berges qui sera restitué après les travaux. Le choix s'est porté sur un aménagement très naturel, avec des boisements assez denses de taille variée et un cheminement le long de l'Oise possible (respect de la servitude de marchepied) mais là aussi discret et nature pour préserver la tranquillité des riverains.

4.2.5. Sur le niveau de l'Oise et du Canal

Il est précisé que le niveau de l'Oise évolue au fur et à mesure de la topographie. Un point de raccordement est situé à Montmacq, avec le déversoir, dès lors que l'Oise en crue atteint une certaine cote. Ceci permettra une diminution des niveaux de l'Oise en crue de l'ordre de 40 cm dans un premier temps (secteur 1 du CSNE seul mis en service) puis de 70 à 80 cm une fois l'ensemble du CSNE ouvert. Il est toutefois rappelé que la zone reste inondable.





4.3. LYNA POBEDA, DIRECTRICE DU TERRITOIRE COMPIEGNOIS-NOYONNAIS

Présente les aménagements connexes à la voie d'eau, qui sont conçus en concertation avec les collectivités locales dans le cadre d'un contrat territorial de développement qui sera signé d'ici fin 2021 ou début 2022.

Ce contrat aborde 4 thèmes : les aménagements bords à canal, le développement économique et l'emploi, l'organisation du chantier, le devenir des canaux existants.

Ce contrat a permis notamment d'affiner le sujet des cheminements doux en lien avec le Canal :

- Une piste cyclable le long du rétablissement de la RD66 reliant Montmacq – Cambronne-lès-Ribécourt (franchissant le CLO, le CSNE et l'Oise)
- Un cheminement piéton le long du rétablissement de la RD15 reliant Le Plessis-Brion – Thourotte (échanges encore en cours).

4.4. ECHANGES

4.4.1. Sur l'autorisation de circulation des poids-lourds sur le pont de Thourotte à Montmacq

Il est précisé que le pont est conçu pour accueillir une circulation poids lourds mais que l'autorisation de circulation reste de la compétence des collectivités locales.

4.4.2. Sur les cheminements vélos

L'équipe SCSNE explique qu'il sera possible de cheminer à vélo sur toute la longueur du Canal ou le chemin de service sera aménagés. Le Département saisit l'opportunité du CSNE pour réaliser la Trans'Oise sur cette partie de la vallée.


5. LES TRAVAUX DANS LE SECTEUR DE MONTMACQ

5.1. LES GRANDES ETAPES DES TRAVAUX

Lyna Pobeda rappelle les grandes étapes des travaux.

Elle rappelle que les essais de battage de palplanches ont eu lieu cet été, et que des diagnostics archéologiques sont en cours.





Un film présente les travaux à venir sur Montmacq. Il est à consulter sur le site Internet de la SCSNE et sur la chaîne YouTube : [Montmacq, les premiers travaux entre 2021 et 2023 - YouTube](#)

5.2. LES TRAVAUX A 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.

Déversoir de Montmacq – Un déversoir permettra de diminuer le niveau et le débit de l’Oise dans le secteur de Montmacq en cas de crue (cf. précédemment).

Le siphon du ru du Moulinet – Un passage sous canal va être creusé afin de permettre au ru du Moulinet de s’écouler sous le Canal.

Le rétablissement de la RD66 – Trois ponts successifs seront créés pour franchir le CLO, le CSNE et l’Oise. Ces travaux modifieront le quotidien des habitants car la RD66 sera coupée à la circulation pendant 18 mois.

Il présente ensuite le planning d’intervention pour chacune de ces étapes.

5.3. ECHANGES

5.3.1. Sur le fonctionnement de la nouvelle Oise

Devant des inquiétudes exprimées par un participant, l’équipe de la SCSNE que explique des études très précises ont été conduites depuis les années 2000 et analysé par les services de l’Etat, très attentifs au rétablissement du fonctionnement hydraulique de l’Oise. L’arrêté préfectoral d’autorisation consacre la validité des résultats de ces études. Il est indiqué qu’un suivi mensuel est conduit, que tout écart doit être remonté aux services de l’État.

Les méandres sont recréés pour compenser la perte de la boucle de Sainte Croix et garantir un fonctionnement constant de la rivière (pas d’accélération). Dans les virages de l’Oise, des enrochements sont prévus.

Il est précisé qu’un étang est supprimé pour laisser passer la nouvelle Oise.

5.3.2. Sur le déversoir

Il est précisé qu’un déversoir est un aménagement qui consiste à abaisser la berge du CSNE à une endroit où il est proche de l’Oise pour permettre un déversement de l’Oise dans le CSNE en cas de crue, dès une certaine cote atteinte. Le déversoir de Montmacq mesure 200 m de long.





5.3.3. Sur le fonctionnement du territoire avec une RD66 coupée

Les participants s'interrogent quant au fonctionnement des cars scolaires et véhicules de secours notamment pendant la période de fermeture de la RD66.

La SCSNE explique que c'est l'une des contraintes fortes du chantier, préparée très en amont avec les acteurs locaux. C'est l'un des gros enjeux de 2022 : la prévision des nouvelles circulations en phase travaux, par chaque acteur du territoire, en lien avec la SCSNE.

Il est expliqué que le passage à niveau sera temporairement autorisé aux poids lourds.

Un participant suggère le passage temporaire par le « chemin de la Bonne Mère ».

La SCSNE répond que toutes les solutions ont été envisagées et qu'aucune ne permettait de réduire les impacts pour le territoire sans rallonger le chantier. La piste suggérée sera néanmoins analysée.

5.4. MESURES POUR INTEGRER AU MIEUX LES TRAVAUX DANS LE TERRITOIRE

Lyna Pobeda explique comment la SCSNE insère au mieux les travaux dans le territoire en limitant au maximum les impacts. C'est l'un des thèmes du contrat territorial de développement. La gestion du chantier respectera la réglementation (notamment en matière de gestion des déchets, gestion du bruit du chantier, qualité de l'air et poussières, perception visuelle du chantier). La SCSNE sera particulièrement attentive à l'information / communication et l'organisation des circulations pendant le chantier, en concertation avec les collectivités. Les principales mesures prévues sont présentées :

5.4.1. Information/communication

Des moyens 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 la remontée d'informations depuis le terrain. Dès maintenant, une adresse email est mise en place : compiegnois.noyonnais@scsne.fr

5.4.2. Circulation

Un chantier clairement signalé, une cartographie des lieux d'attention (écoles...) sur chaque commune du tracé et un calendrier des événements sensibles, des déviations et des circulations d'engins anticipées, organisées et élaborées en concertation avec un 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.





5.5. ECHANGES

5.5.1. Sur les circulations des camions de chantier

La SCNSE explique que la vigilance extrême quant à des modalités optimales de circulation des engins de chantier (horaires, circuit, etc.) figurent parmi les clauses transmises aux entreprises. Ces modalités précises ne pourront être communiquées aux riverains que quand les entreprises seront sélectionnées. Les participants confirment leur souhait d'être informé étroitement des modalités de circulation des camions.

5.5.2. Sur les niveaux d'information des habitants

La SCSNE explique que sa communication est ciblée en fonction des habitants et des nuisances qu'ils risquent de subir. Les habitants concernés par des référés préventifs ont reçu des courriers. Ceux situés à proximité des déboisements fin 2020 avaient été informés au préalable par voie postale. Ces principes se poursuivront durant tout le chantier.

5.5.3. Sur la nécessité de remonter l'information à la SCSNE

La SCSNE demande aux habitants de lui faire connaître tout désagrément lié au chantier. C'est la meilleure façon pour elle de contraindre les entreprises à respecter les clauses établies. L'adresse email à utiliser est compiegnois.noyonnais@scsne.fr.

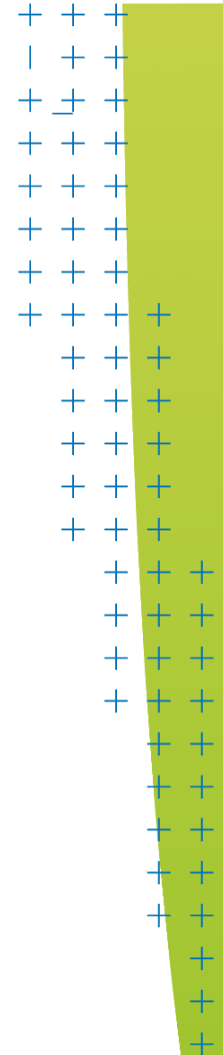
5.5.4. Sur le trafic et les nuisances sonores liées à la circulation des bateaux sur le futur Canal

La SCSNE précise que les niveaux réglementaires, protecteurs pour les habitants, seront respectés. Elle précise que les gros bateaux sont moins bruyants que les péniches actuelles, car généralement plus récentes, avec des cales moteurs mieux isolées.

Il est rappelé que 50 bateaux environ circuleront chaque jour sur le CSNE dans les 5 à 10 ans après la mise en service (pour comparaison, il y a entre 20 et 30 bateaux actuellement sur le CLO chaque jour). Cette circulation sera 24h/24, mais très majoritairement concentrée sur la journée.

La hauteur sous pont étant de 7 mètres, la hauteur maximale des chargements des bateaux sera de 3 couches de conteneurs sur le CSNE.





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)