



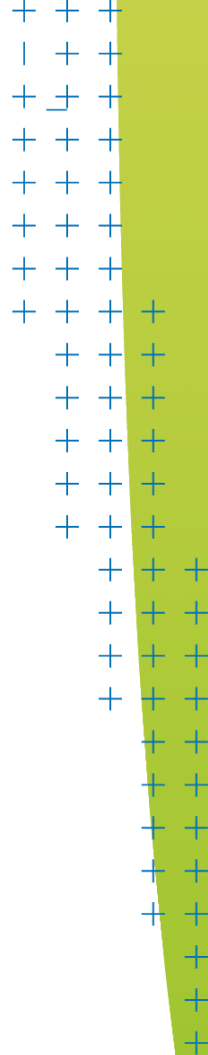
**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Réunion publique d'information de Ribécourt- Dreslincourt

Synthèse des échanges

06/07/2021

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE





SOMMAIRE

1. Information pratiques	4
2. Accueil républicain	4
2.1. Monsieur Le Maire de Ribécourt-Dreslincourt	4
3. Les grands principes du canal	5
3.1. Pierre-Yves Biet, Directeur Territoires et partenariats de la Société Canal-Seine Nord Europe,	5
3.1.1. Diaporama pages 10 à 14	5
3.1.2. Diaporama pages 15-16.....	5
3.2. Echanges	6
3.2.1. Sur la largeur du Canal à Ribécourt	6
3.2.2. Sur les abords du Canal	6
3.2.3. Sur la possibilité de remonter sur les berges suite à une chute dans le Canal	6
4. Focus sur l'emploi	7
4.1. Pierre-Yves Biet	7
4.2. Echanges	7
4.2.1. Sur la nationalité des entreprises amenées à réaliser les travaux	7
5. Le canal et ses aménagements à Ribécourt	8
5.1. Frédéric Arnold, directeur technique sur le secteur 1 au sein de la SCSNE	8
5.2. Lyna Pobeda, Directrice du territoire Compiégnois-Noyonnais.....	8
5.3. Echanges	9
5.3.1. Sur le devenir du site de l'ex Seco	9
5.3.2. Sur le devenir du Canal latéral à l'Oise et de l'écluse de Bellerive à Cambronne	9
6. Les travaux dans le secteur de Ribécourt-Dreslincourt	9
6.1. Les grandes étapes des travaux.....	9
6.2. Les travaux à venir à la rentrée sur ribécourt-dreslincourt	10
6.3. Mesures pour intégrer au mieux les travaux dans le territoire	10
6.3.1. Information/communication	10
6.3.2. Circulation.....	11
6.4. Echanges	11
6.4.1. Sur la capacité de franchissement des engins agricoles à grand gabarit	11



6.4.2. Sur les nuisances sonores liées à la circulation fluviale sur le futur CSNE	11
6.4.3. Sur l'impact sur les ponts de Compiègne	11
6.4.4. Sur les vibrations liées au battage de palplanches.....	11
7. Synthèse	12





1. INFORMATION PRATIQUES

- + La réunion s'est déroulée au centre Yves Montand à Ribécourt-Dreslincourt, mardi 6 juillet de 18h30 à 20h30.
- + Les participants ont pu participer en prenant la parole à l'oral lors des temps d'échanges.
- + Nombre de participants : 38.
- + Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker).
- + Les intervenants :
 - La commune de Ribécourt-Dreslincourt : le Maire, M. Letoffé
 - Société du Canal Seine-Nord Europe : M. Biet, Mme Pobeda, M. Arnold
- + Après une intervention introductive de Monsieur le Maire de Ribécourt-Dreslincourt (2), ont été présentés les grands principes du projet de Canal (3). Un focus sur l'emploi a ensuite été réalisé (4). Enfin, les aménagements sur le secteur ont été abordés (5) puis les travaux à Ribécourt (6). A chaque fois, un temps de présentation de l'équipe projet et un temps d'échanges avec les participants se sont succédés.

2. ACCUEIL REPUBLICAIN

2.1. MONSIEUR LE MAIRE DE RIBECOURT-DRESLINCOURT

Remercie les participants présents et salue Madame Balitout, conseillère départementale de l'Oise. Il rappelle le temps long du projet de Canal Seine-Nord Europe. Il explique que désormais les travaux ont commencé et qu'ils vont s'enchaîner rapidement.

Il précise que le CSNE est un grand chantier, avec certes des nuisances pour la vie quotidienne du territoire ; pour autant, il appelle chacun à la patience en rappelant que le futur Canal contribuera au développement du territoire et à améliorer l'environnement notamment en supprimant les camions des routes.



3. LES GRANDS PRINCIPES DU CANAL

3.1. PIERRE-YVES BIET, DIRECTEUR TERRITOIRES ET PARTENARIATS DE LA SOCIETE CANAL SEINE-NORD EUROPE,

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 de 20 millions de tonnes par an. Le réseau du Nord-Pas de Calais est connecté au réseau Nord européen, avec 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 CSNE est l'aménagement principal de cette liaison, qui comprend aussi, par exemple, l'aménagement de l'Oise (projet MAGEO 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.

3.1.1. Diaporama pages 10 à 14

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 grande 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) et l'ampleur des aménagements écologiques prévus (700 ha environ dont près de 400 ha sur la vallée de l'Oise).


Les premiers aménagements environnementaux ont déjà commencé, avec notamment la plantation de 4000 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.

3.1.2. Diaporama pages 15-16

Pierre-Yves Biet présente le calendrier du projet : 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 (jusqu'à 50%), l'Etat et les collectivités locales. Une taxe incitative au report modal vers le fluvial sera mise en place au niveau national.





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'Etat est présent, de même que l'Union européenne qui soutient et finance fortement le projet.

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

3.2. ECHANGES

3.2.1. Sur la largeur du Canal à Ribécourt

La section courante du Canal aura une largeur de 54 mètres, à laquelle il faut ajouter le chemin de service, l'inclinaison des berges, des digues ou talus. La largeur de l'infrastructure atteindra en moyenne une centaine de mètres, moins dans le secteur de Ribécourt avec la traversée de la ZI.

A Ribécourt, c'est le Canal latéral qui est réutilisé : le CSNE sera en section réduite, d'une largeur du plan d'eau de 38 mètres. Il sera plus profond (4,5 m) que le canal actuel (3 m). La hauteur libre entre le CSNE et les ponts sera de 7 mètres (~4 m sur le canal actuel). D'un point de vue de l'utilisateur du pont, on roulera à 9/10 mètres au-dessus du plan d'eau compte tenu de l'épaisseur du tablier.

3.2.2. Sur les abords du Canal

Un chemin de service permettra à l'exploitant VNF de circuler. Le Département de l'Oise souhaite profiter du Canal pour réaliser sur le chemin de service le maillon manquant de la Trans-Oise (itinéraire vélo). Les collectivités locales réfléchissent par ailleurs à un schéma global d'itinéraires modes doux qui intégrera la berge aménagée du CSNE.

3.2.3. Sur la possibilité de remonter sur les berges suite à une chute dans le Canal

Il est rappelé que la baignade sera interdite dans le Canal. Tous les 100 mètres sur chaque rive (en quinconce, soit 50 m), et sur les quais, des échelles de sorties d'eau seront installées.

Pour la grande faune, deux aménagements spécifiques seront réalisés : les berges seront évasées pour permettre le passage des animaux au niveau de Cambronne / Montmacq et de Chiry-Ourscamp au niveau de corridors faunes identifiés avec les acteurs locaux de l'environnement.





4. FOCUS SUR L'EMPLOI

4.1. 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'Etat 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 aux PME d'accéder aux marchés par exemple, de favoriser l'insertion, etc.

4.2. ECHANGES

4.2.1. Sur la nationalité des entreprises amenées à réaliser les travaux

Les appels d'offres sont européens. Il apparaît que les premières entreprises sélectionnées sont françaises, et notamment locales. Les marchés sont allotés, afin notamment de permettre à des entreprises intermédiaires ou des PME de se positionner pour participer au chantier.

Ce CSNE est également un levier pour redynamiser l'industrie des Hauts-de-France.

M. le Maire rappelle que la commune et la Communauté de communes agissent pour faire revenir les entreprises industrielles sur le territoire. Les deux quais prévus sur le CSNE sont des facteurs attractifs.



5. LE CANAL ET SES AMENAGEMENTS A RIBECOURT

5.1. FREDERIC ARNOLD, DIRECTEUR TECHNIQUE 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). Sur le secteur, deux plages aménagées permettent de garantir la traversée du gibier. Le rétablissement des franchissements routiers sont prévus. L'ensemble des ponts existants sont rétablis 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.

5.2. 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. 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 les sujets suivants :

En concertation avec la CC des Deux Vallées, une piste cyclable est en cours de définition le long de la futur RD40bis (liaison RD40-RD932). Ces projets portés par les collectivités font l'objet d'une labellisation pour bénéficier d'un partenariat de financement.

Le quai de Ribécourt (150 mètres de long et son arrière quai, entre l'ex Seco et la station d'épuration) sera construit en amont pour servir pendant les travaux et acheminer les matériaux par voie d'eau.





5.3. ECHANGES

5.3.1. Sur le devenir du site de l'ex Seco

Le maire précise que le tribunal de commerce de Lille devrait prochainement trancher sur la reprise du site qui a vocation à être remis en activité.

5.3.2. Sur le devenir du Canal latéral à l'Oise et de l'écluse de Bellerive à Cambronne

La concertation avec les collectivités sur le devenir de ce canal est portée par VNF qui en est le gestionnaire pour le compte de l'Etat. En ce qui concerne le CLO entre les écluses de Janville et Cambronne, certaines communes souhaitent le combler, Longueil-Annel souhaite la conservation d'un miroir d'eau. Tout est possible à ce stade ; les études sont en cours. Cet enjeu étant un des volets à inscrire dans le contrat territorial de développement. Les évolutions de ces canaux existants interviendront après la mise en service du CSNE et ne relèvent pas des missions de la SCSNE.

Il est précisé que VNF assurera sa fonction de concessionnaire et notamment l'entretien des canaux. Pendant les travaux du CSNE, les canaux existants seront navigués et joueront notamment un rôle important dans l'alimentation du chantier en matériaux.

6. LES TRAVAUX DANS LE SECTEUR DE RIBECOURT-DRESLINCOURT

6.1. LES GRANDES ETAPES DES TRAVAUX

Lyna Pobeda rappelle les grandes étapes des travaux (diaporama page 38). Les premiers travaux sur les giratoires de Choisy-au-Bac et Pimprez sont en cours de finalisation.

Les prochains travaux à venir sont des essais de battage de palplanches (grandes planches en acier qui garantissent l'étanchéité d'un bassin d'eau avec des berges verticales) pour tester la qualité des sols et définir les meilleurs engins et matériaux pour les travaux. Ces travaux seront réalisés en semaine et en journée, dans le courant de l'été. Un document d'information est disponible auprès de la mairie. Peu d'habitations de Ribécourt seront impactées par le bruit de ces travaux qui sera ponctuel. En réponse à une question, il est répondu que la provenance n'est pas encore connue à ce stade.





6.2. LES TRAVAUX A VENIR A LA RENTREE SUR RIBECOURT-DRESLINCOURT

Frédéric Arnold présente les travaux qui vont se dérouler dès la rentrée, et notamment les travaux des quais.

Travaux des quais - A partir de septembre, les entreprises en charge de la réalisation des quais s'installeront puis dégageront les emprises, renforceront les berges existantes avant l'installation des engins de chantier. Ensuite, le nouveau profil du quai sera installé (par battage de palplanches). Les modalités de réalisation du quai favoriseront une activité ensuite respectueuse de l'environnement. Le quai de Ribécourt fera 150 mètres de long, celui de Pimprez fera 200 mètres de long. Ces quais serviront aux travaux, notamment pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux par voie d'eau. Les travaux dureront 18 mois.

Travaux de la liaison RD40-RD932 (RD40 bis) – Ces travaux permettront d'organiser les déviations des circulations pendant le chantier. Ils commenceront mi 2022 et dureront 18 mois.

Travaux d'élargissement du CLO – A priori, ce chantier sera réalisé du sud vers le nord (modalités à confirmer par les entreprises). Il commencera en 2023 et se réalisera essentiellement par technique fluviale. Le chantier avancera en moyenne de 50 mètres par jour. Il sera impactant pour les usagers de la voie d'eau car un alternat de circulation sera mis en place.

La RD40 sera réalisée dans le cadre de ce chantier. Elle sera donc coupée une fois que la RD40 bis sera opérationnelle, à partir de 2024 pendant environ deux ans.

Les déviations routières pour les habitants sont présentées (diaporama pages 50 à 53).

6.3. 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 :

6.3.1. 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





6.3.2. 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.

6.4. ECHANGES

6.4.1. Sur la capacité de franchissement des engins agricoles à grand gabarit

La SCSNE explique qu'elle rétablit les franchissements conformément aux usages, donc compatibles avec les convois agricoles habituels et rappelle que les nouveaux franchissements seront plus larges que ceux actuels.

6.4.2. Sur les nuisances sonores liées à la circulation fluviale sur le futur CSNE

La SCSNE explique que des études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale (qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2021) et précise que les grands bateaux sont moins bruyants car plus récents et généralement avec des cales moteurs mieux isolées que les bateaux qui circulent actuellement sur le canal existant. Le trafic va augmenter, d'une trentaine de bateaux par jour aujourd'hui à une cinquantaine par jour sur le CSNE (avec des bateaux plus grands). Il est précisé que la circulation s'effectuera sur un CSNE ouvert 24h/24, avec néanmoins une circulation de nuit naturellement moindre que la journée. Les seuils réglementaires sont respectés.

6.4.3. Sur l'impact sur les ponts de Compiègne

Il est rappelé qu'à Compiègne, c'est le projet Mageo dont il s'agit. Les ponts ne sont pas concernés. L'itinéraire sur l'Oise et la hauteur libre sous les ponts actuels permettront deux couches de conteneurs (les conteneurs représenteront 20 à 25% du trafic total - pas de contrainte avec les ponts pour les vracs). Sur le CSNE, les ponts nouveaux sont réalisés avec une hauteur libre qui permet d'accueillir 3 couches de conteneurs. La liaison Seine-Escaut telle que conçue actuellement permettra d'atteindre les objectifs de trafic fixés à ce jour, sans toucher aux ponts existants de l'Oise.

6.4.4. Sur les vibrations liées au battage de palplanches

La SCSNE précise que des référés préventifs seront réalisés dans la zone d'emprise des vibrations.



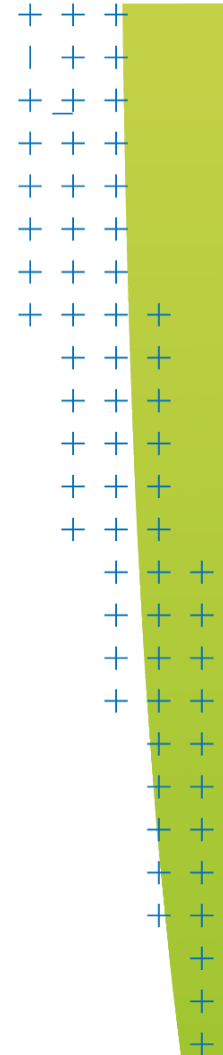


7. SYNTHÈSE

Mme Pobeda rappelle que le site Internet de la Société du Canal Seine-Nord Europe délivre l'actualité essentielle sur le projet.

Le Maire remercie l'équipe de la SCSNE et les participants à la réunion et invite les habitants à s'appuyer sur la mairie pour communiquer avec la SCSNE et faire remonter d'éventuelles informations.





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)