



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

LES AMÉNAGEMENTS DANS LE SECTEUR DE MONTMACQ

MARDI 28 SEPTEMBRE 2021

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



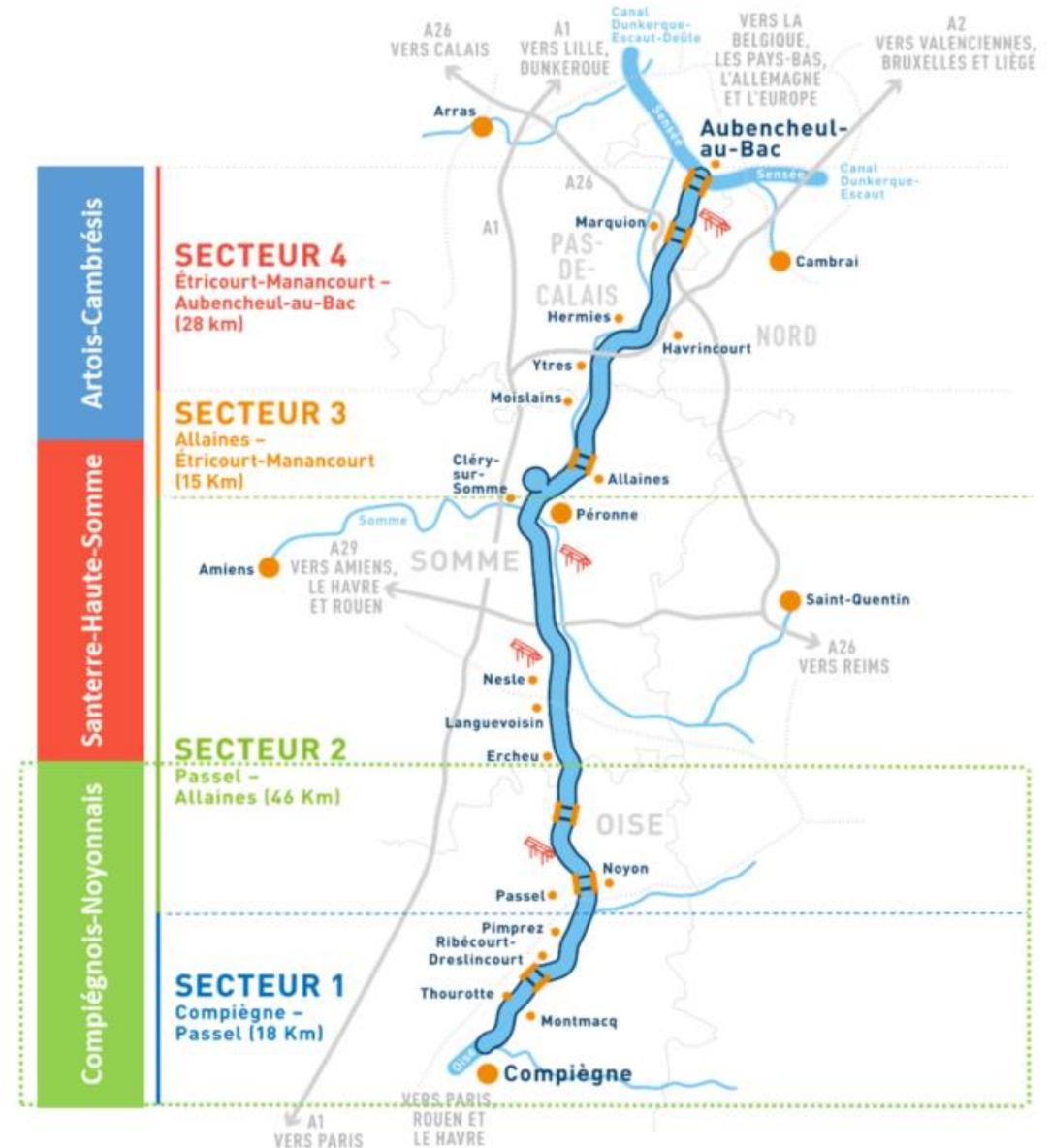
Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

INTRODUCTION	LE CANAL SEINE-NORD EUROPE	FOCUS SUR L'EMPLOI	ECHANGES	LES AMÉNAGEMENTS À MONTMACQ	LE DÉBUT DES TRAVAUX SUR LE TERRITOIRE	ECHANGES
	Pourquoi un canal ? Par où passe-t-il ?	La démarche Grand Chantier Les opportunités concrètes pour les habitants et les entreprises du territoire		Le Canal à Montmacq Les projets connexes	Les premiers travaux sur votre territoire Les moyens d'information	

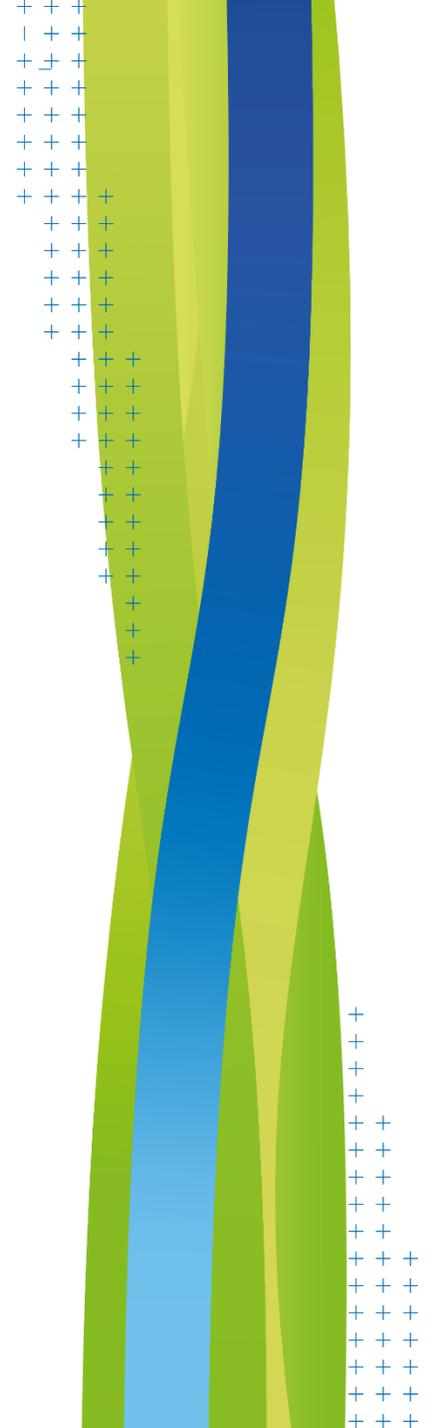
compiegnois.noyonnais@scsne.fr

LES INTERVENANTS

- LA COMMUNE
- + Rémy CUELLE, Maire de Montmacq
- LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE
- + Pierre-Yves BIET, Directeur Partenariats Territoires
- + Lyna POBEDA, Directrice de territoire Compiégnois-Noyonnais
- + Pierre-Yves DELPORTE, Directeur adjoint du Secteur 1



RÉMY CUELLE, MAIRE DE MONTMACQ





**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

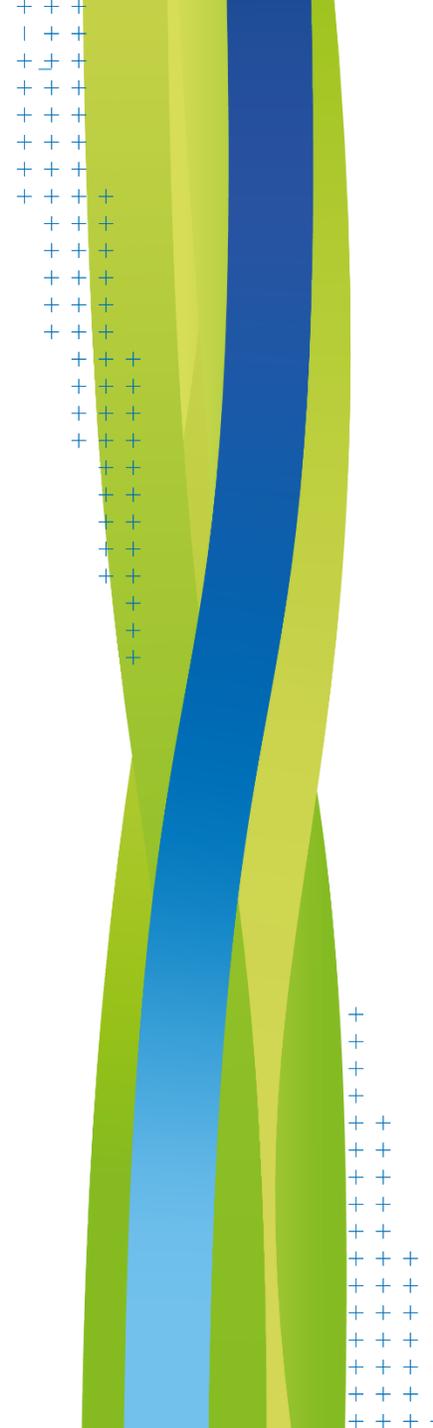
LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

PIERRE-YVES BIET, DIRECTEUR PARTENARIATS ET TERRITOIRES



POURQUOI LE CANAL SEINE-NORD EUROPE ?

seine
escaut



Le maillon central de la
liaison fluviale Seine-Escaut

5 OBJECTIFS

- + Relier le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit
- + Développer le transport fluvial, mode de transport écologique

UNE BARGE TRANSPORTE EN UNE FOIS L'ÉQUIVALENT DE **220 CAMIONS**



1 AUTOMOTEUR FLUVIAL DE 4400 TONNES TOUTES LES 1/2H ÉQUIVAUT AU PASSAGE D'UN CAMION (25 T) TOUTES LES 5 SECONDES

POURQUOI LE CANAL SEINE-NORD EUROPE ?



Le maillon central de la
liaison fluviale Seine-Escaut

5 OBJECTIFS

- + Relier le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit
- + Développer le transport fluvial, mode de transport écologique
- + Renforcer la compétitivité des entreprises du territoire
- + Améliorer l'attractivité des régions desservies pour de nouvelles implantations industrielles et logistiques
- + Augmenter le potentiel des ports maritimes par de nouveaux débouchés de navigation

CANAL SEINE-NORD EUROPE DIMENSIONS DES BATEAUX

Canal du Nord



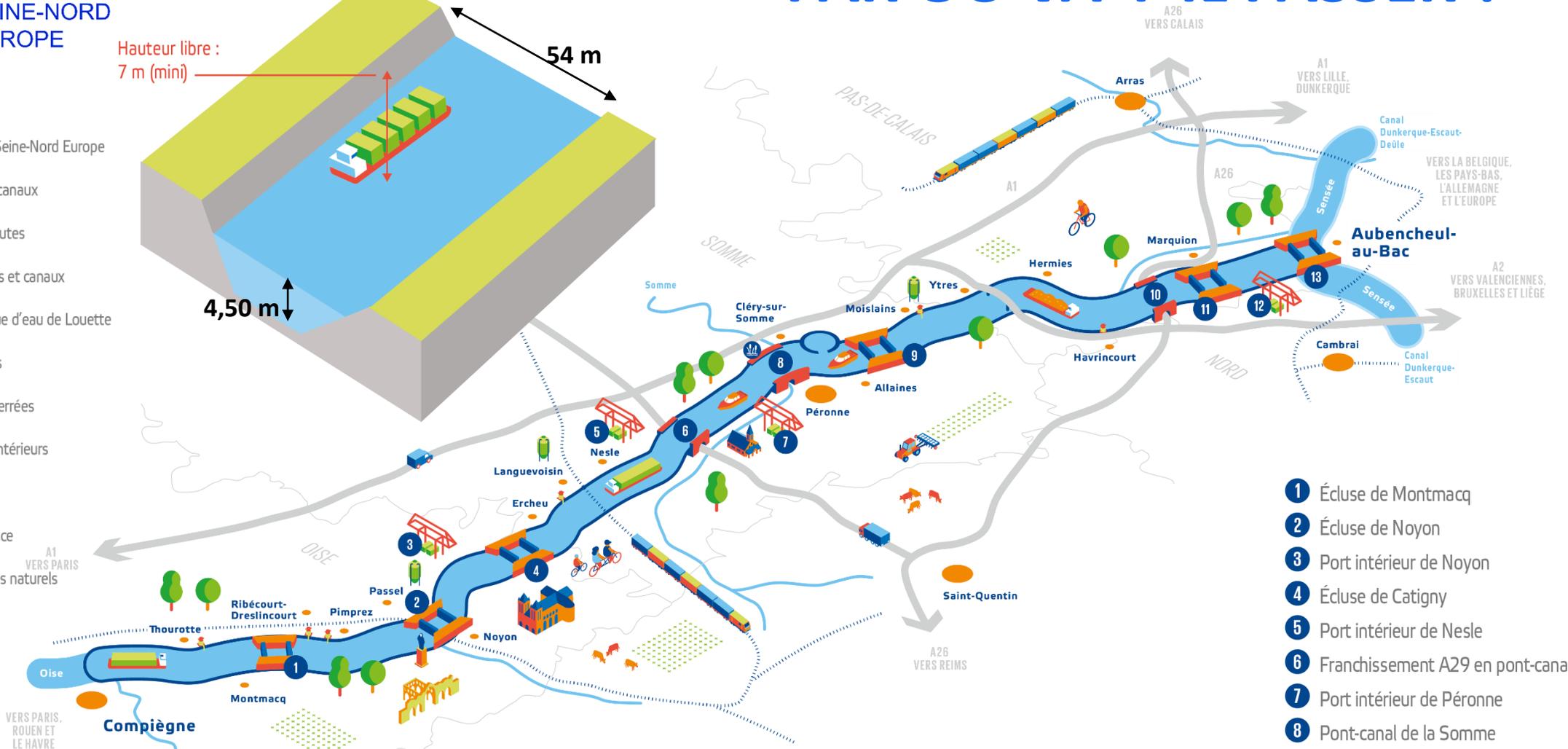
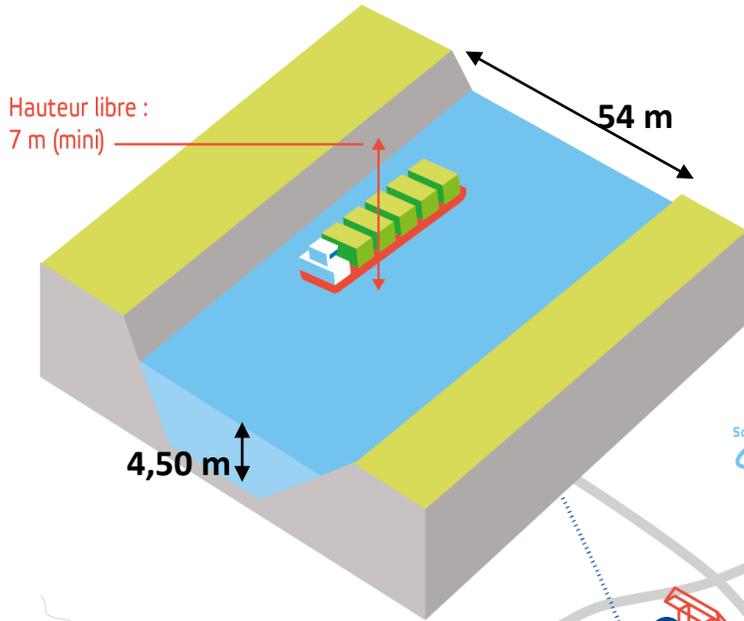
Canal Seine-Nord Europe



	Types de bateaux	Capacité de cale	Longueur	Largeur
x 10 à 14	 Péniche dite de 38,50 m 	250 à 350 t	38,50 m	5,05 m
x 30	 Automoteur et petit convoi type canal du Nord 	750 t	90 m	5,705 m
x 54	 Automoteur type Rhein-Herne-Kanal (RHK) 	1.350 t	80 m	9,50 m
x 40 à 120	 Automoteur rhénan 	1.000 à 4.000 t	135 m	11,45 m
x 60 à 220	 Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges 	1.500 à 4.400 t	jusqu'à 180 m	11,40 m

PAR OÙ VA-T-IL PASSER ?

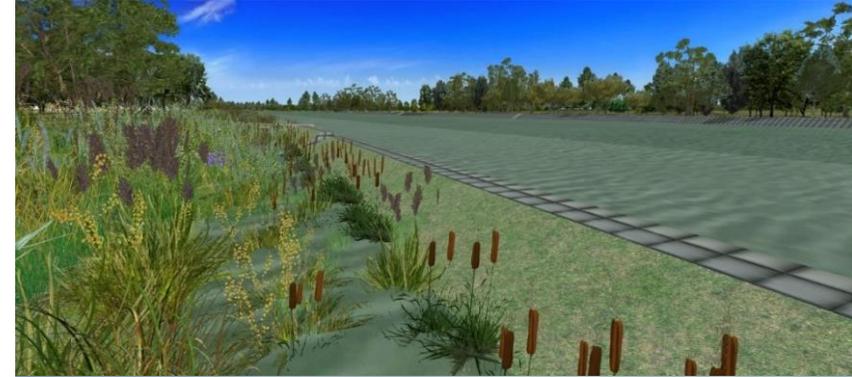
-  Canal Seine-Nord Europe
-  Ponts canaux
-  Autoroutes
-  Rivières et canaux
-  Retenue d'eau de Louette
-  Écluses
-  Voies ferrées
-  Ports intérieurs
-  Quais
-  Plaisance
-  Espaces naturels



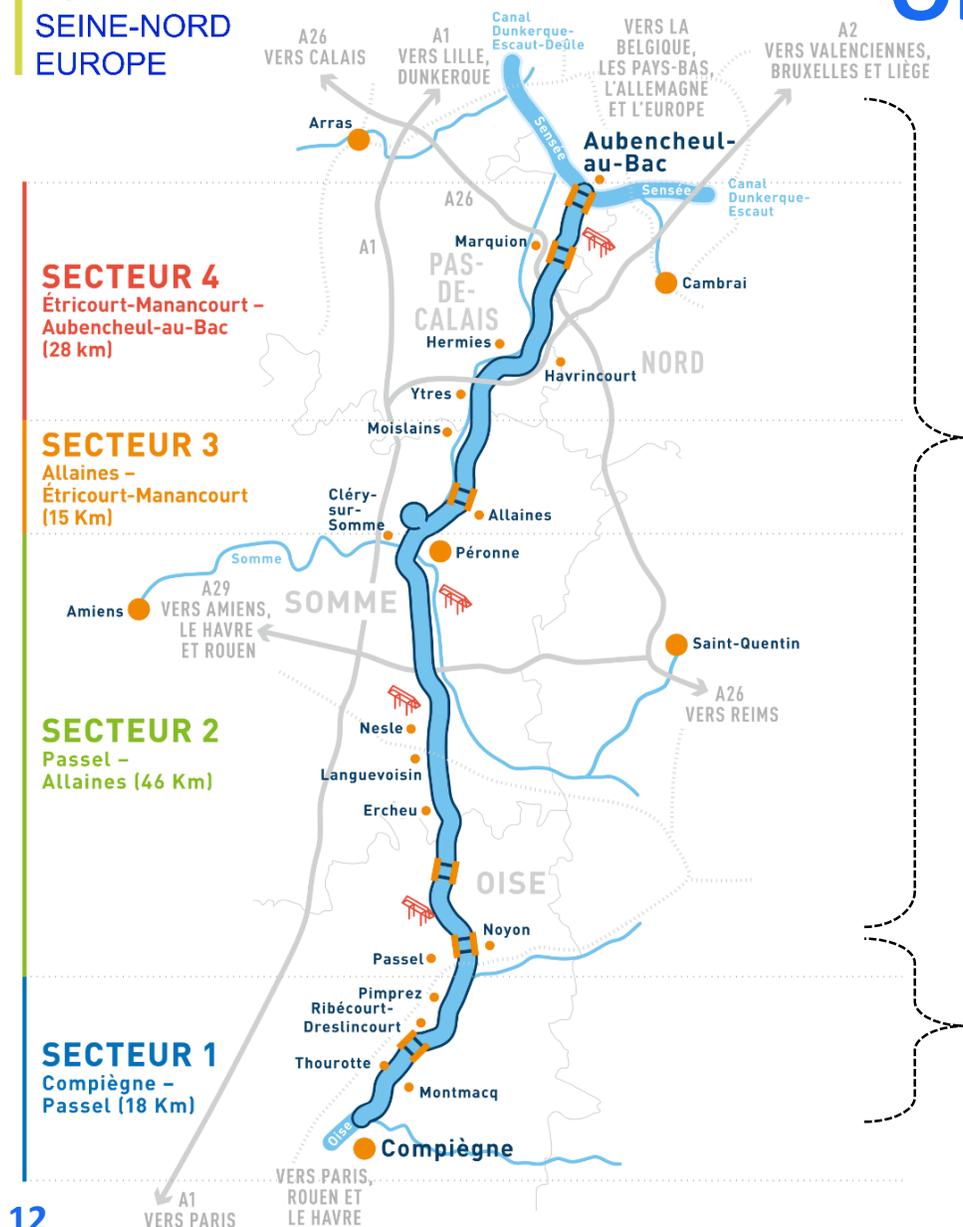
- 1 Écluse de Montmacq
- 2 Écluse de Noyon
- 3 Port intérieur de Noyon
- 4 Écluse de Catigny
- 5 Port intérieur de Nesle
- 6 Franchissement A29 en pont-canal
- 7 Port intérieur de Péronne
- 8 Pont-canal de la Somme
- 9 Écluse d'Allaines
- 10 Franchissement A26 en pont-canal
- 11 Écluse de Marquion / Bourlon
- 12 Port intérieur de Cambrai-Marquion
- 13 Écluse d'Oisy-le-Verger

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DE LA CONCEPTION DU CANAL

- **L'ALIMENTATION EN EAU DU CANAL**
 - + Un canal alimenté par l'Oise
 - + Une consommation maîtrisée de l'eau
- **UN PROGRAMME DE COMPENSATION AMBITIEUX**
 - + Le CSNE impacte environ 300 ha de milieux naturels (zones humides, boisements, etc.)
 - + Le CSNE crée environ 700 ha de milieux naturels (berges lagunées, zones humides, boisements, etc.)
 - + Des aménagements environnementaux qui ont déjà démarré : plantations d'arbre à Bienville, Chiry-Ourscamp, Cléry-sur-Somme



ORGANISATION ET CALENDRIER

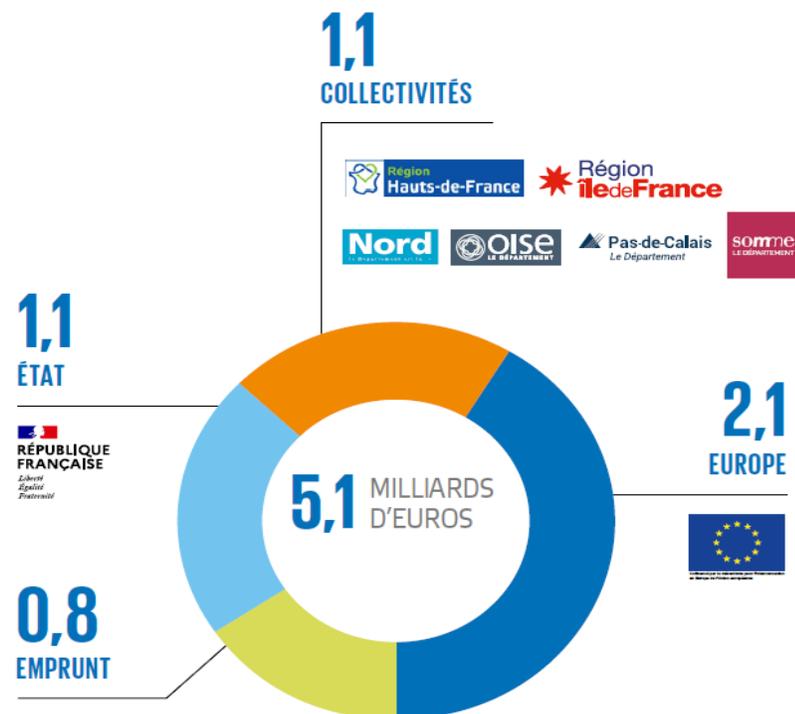


- **SECTEURS 2, 3, 4, ÉCLUSES PASSEL (60) -AUBENCHEUL-AU-BAC (59)**
 - + Maitres d'œuvre désignés fin 2019
 - + Avant-projets réalisés
 - + 2021-2022-2023 : études de projet / procédures réglementaires / acquisitions foncières / travaux préparatoires 2023
 - + Travaux principaux travaux 2024
 - + Mise en service fin 2028
- **SECTEUR 1 COMPIÈGNE (60) – PASSEL (60)**
 - + Maitre d'œuvre désigné en 2017
 - + Arrêté d'autorisation environnementale délivrée 8 avril 2021
 - + Premiers travaux engagés en mai 2021
 - + Mise en service mi-2027

QUI FINANCE ET QUI RÉALISE LE CANAL ?

Une **convention de financement définitive** signée le **22 novembre 2019** pour un investissement de **5118 M€HT courants**

Un maître d'ouvrage en place : la **Société du Canal Seine-Nord Europe**, créée en 2017, établissement public local depuis le 1/4/2020



Le conseil de surveillance

- Rassemble les élus des Collectivités qui financent, L'Etat et l'Europe

- Fixe les orientations stratégiques

EP Local : 30 membres

Etat : 10 membres

Collectivités : 15 membres

Hauts-de-France	5	Nord	3
OISE	2	Pas-de-Calais	3
		Somme	2

1 « autres collectivités »

**1 Député
1 Sénateur
1 Personne qualifiée
DG de Voies Navigables de France**

2 Membres Europe (consultatif)



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

FOCUS SUR L'EMPLOI

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



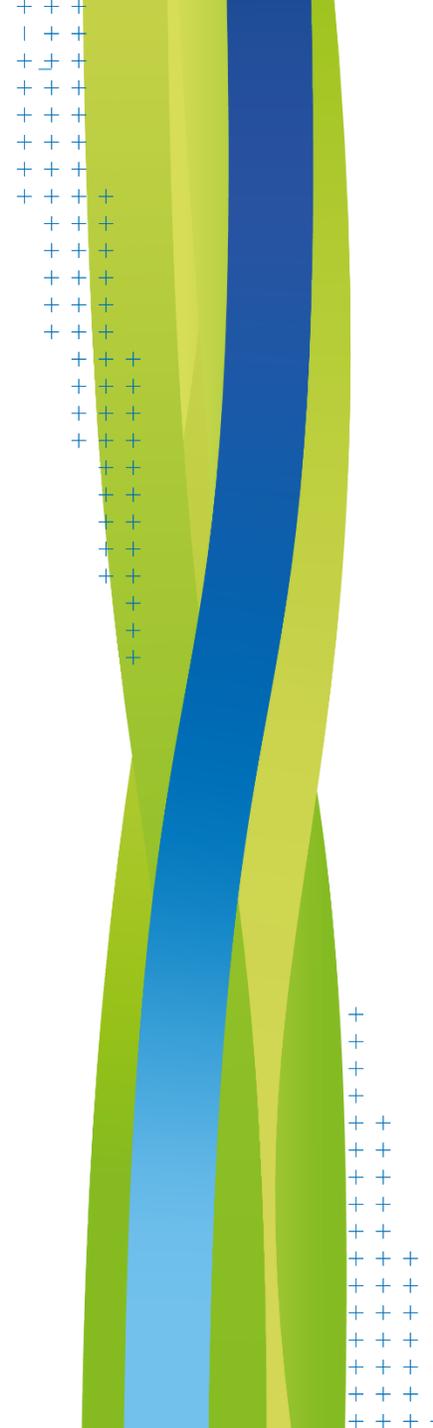
Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne



**DÉMARCHE
GRAND CHANTIER
CANAL SEINE-NORD
EUROPE**

**+ UNE CHANCE
POUR L'EMPLOI!**

ECHANGES





**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

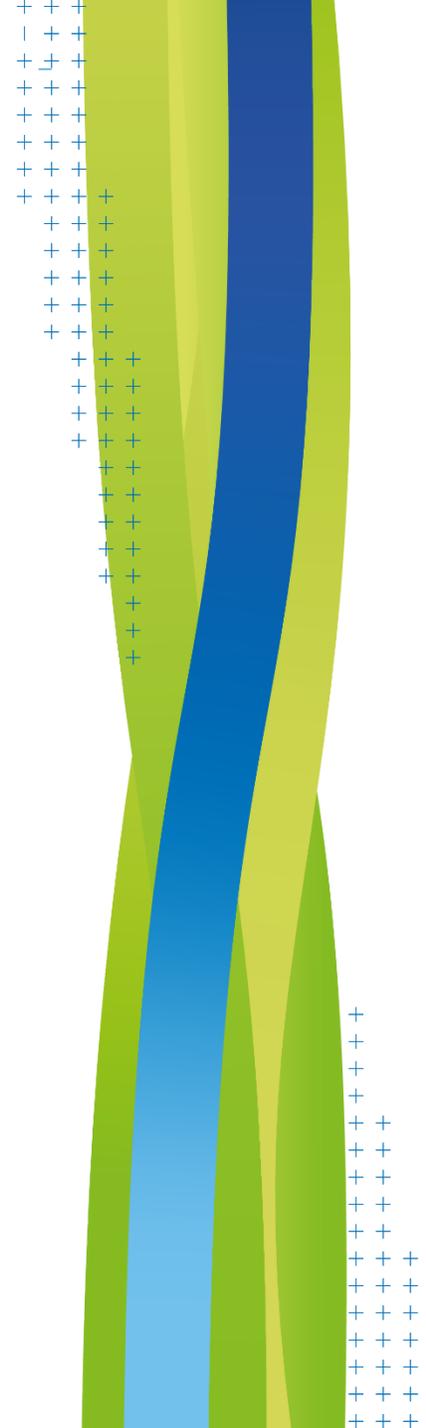
LE CANAL ET SES AMÉNAGEMENTS A MONTMACQ

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



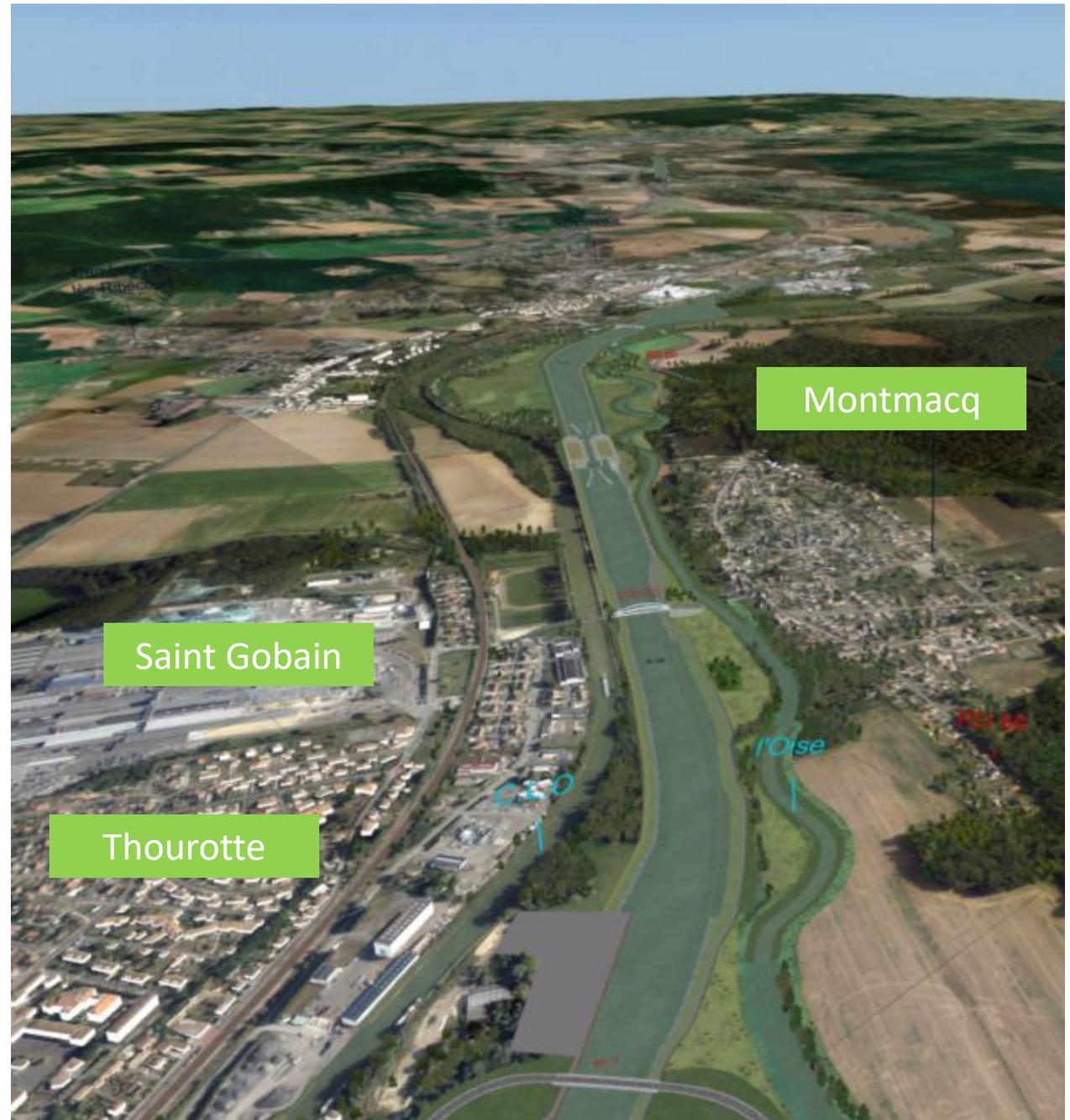
Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

PIERRE-YVES DELPORTE, DIRECTEUR ADJOINT DU SECTEUR 1





LE CANAL À MONTMACQ



Montmacq

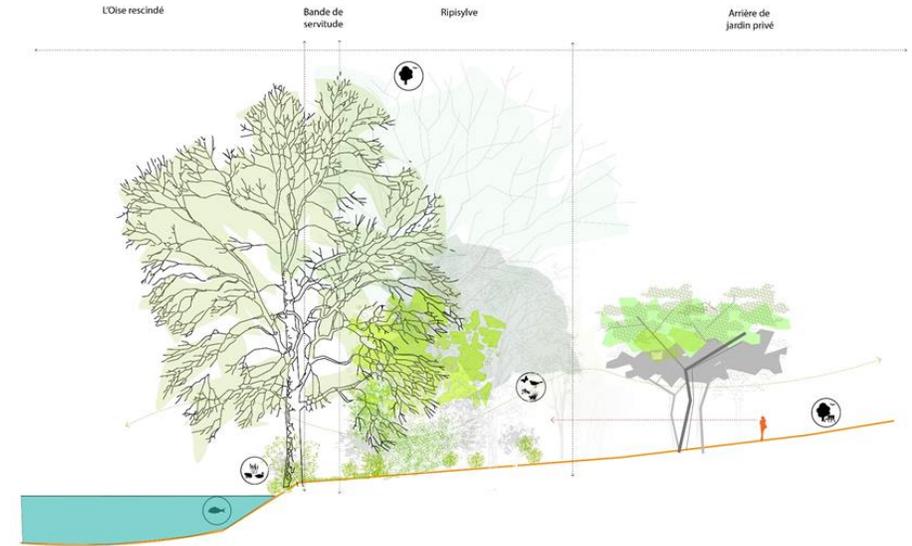
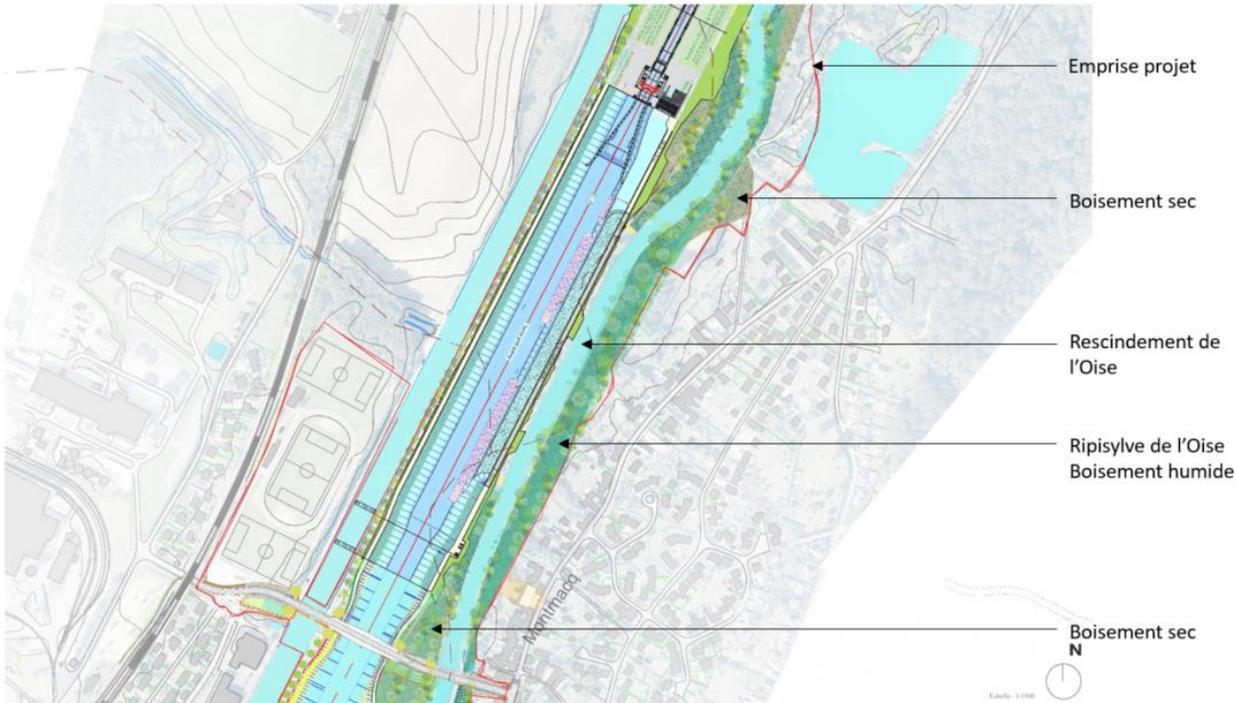
Saint Gobain

Thourotte

MONTMACQ DEMAIN L'ÉCLUSE



MONTMACQ DEMAIN LES BERGES DE L'OISE

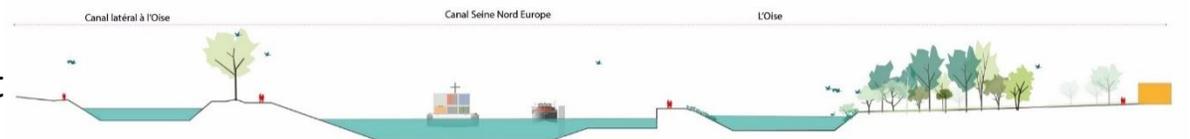


+ Une ripisylve dense et diversifiée

Coupe de l'existant



Coupe projet



LYNA POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

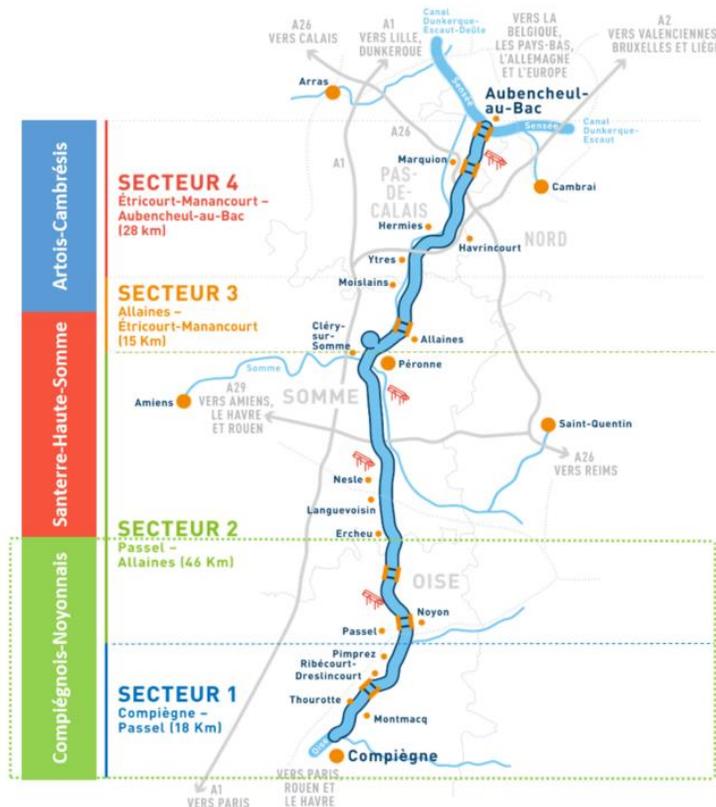


LA DÉMARCHE GRAND CHANTIER

- **ANTICIPER POUR FAIRE DE CE PROJET UNE OPPORTUNITÉ POUR LE TERRITOIRE**

Un dispositif Régional

Copiloté par la Région Hauts-de-France et
Préfecture de Région



Une déclinaison territoriale

Copilotée l'Etat (Sous-préfets) et la Région Hauts-de-France

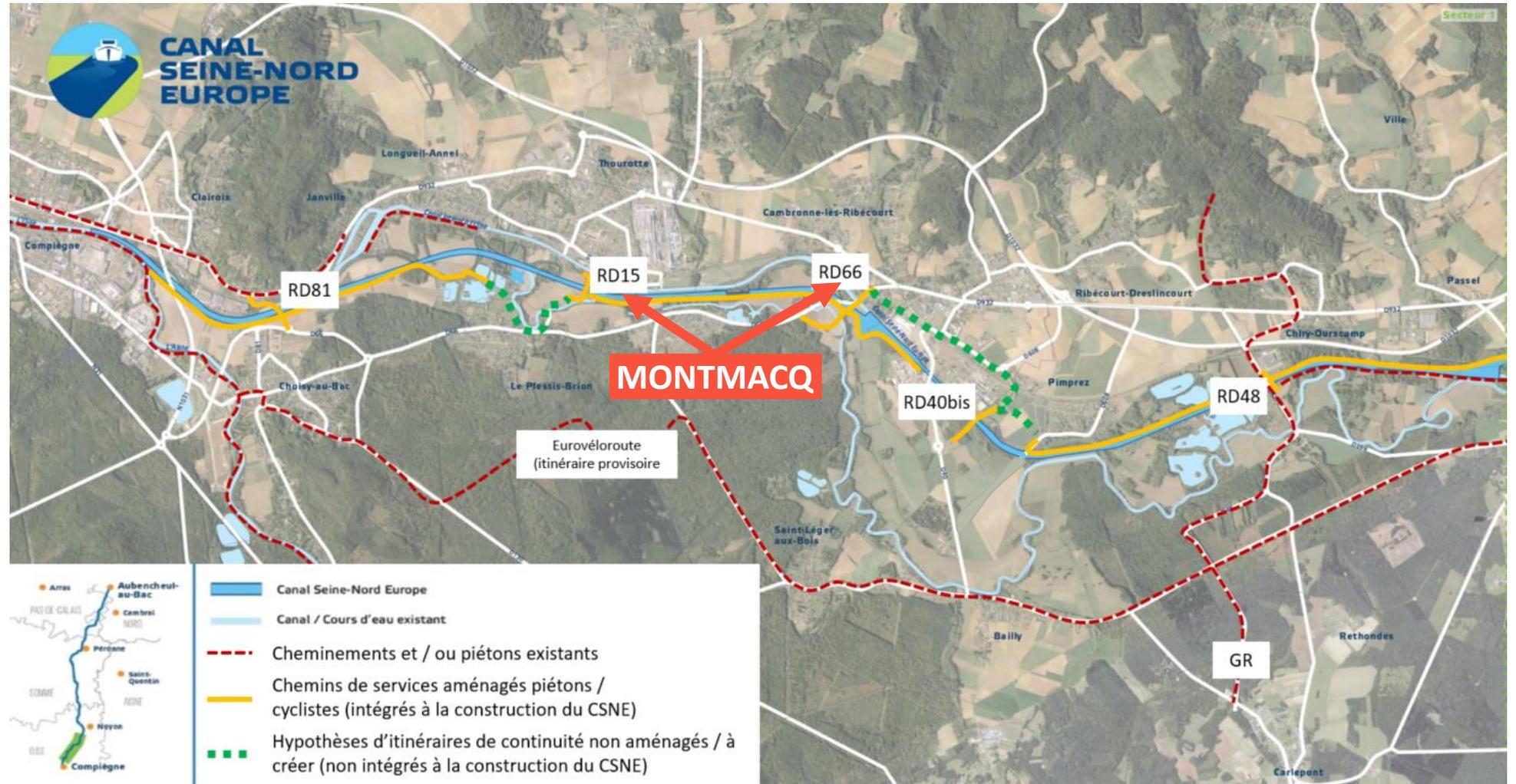


3 contrats territoriaux de développement

- Volet 1 : Aménagements bord à canal
- Volet 2 : Développement économique, emploi, formation, insertion
- Volet 3 : Organisation du chantier
- Volet 4 : Devenir des canaux existants

LES AMÉNAGEMENTS BORD À CANAL CHEMINEMENTS DOUX

- + Un Canal connecté au territoire,
- + Une opportunité pour renforcer le maillage des itinéraires

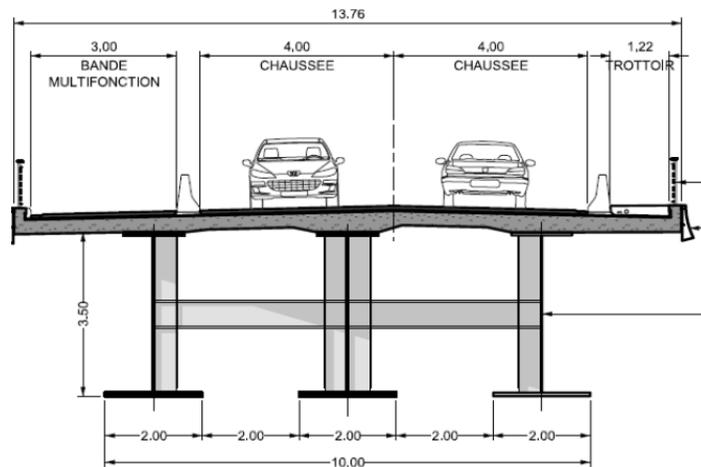


PROJECTION DES CHEMINEMENTS DOUX AU 7/09/2021
(version de travail – représentation non finalisée)

LES AMÉNAGEMENTS BORD À CANAL CHEMINEMENTS DOUX



- **UNE VOLONTÉ COMMUNE D'INTÉGRER DES AMÉNAGEMENTS CONNEXES**
- + 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 piétons le long du rétablissement de la RD15 reliant Le Plessis-Brion – Thourotte (échanges encore en cours)



- **UN PARTENARIAT EN COURS DE MISE EN ŒUVRE**
- + Entre la SCSNE, la CC2V, le Département de l'Oise, avec le soutien des autres financeurs du Canal (Région Hauts-de-France, État et l'UE)

ECHANGES





**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

LE DÉBUT DES TRAVAUX SUR LE TERRITOIRE

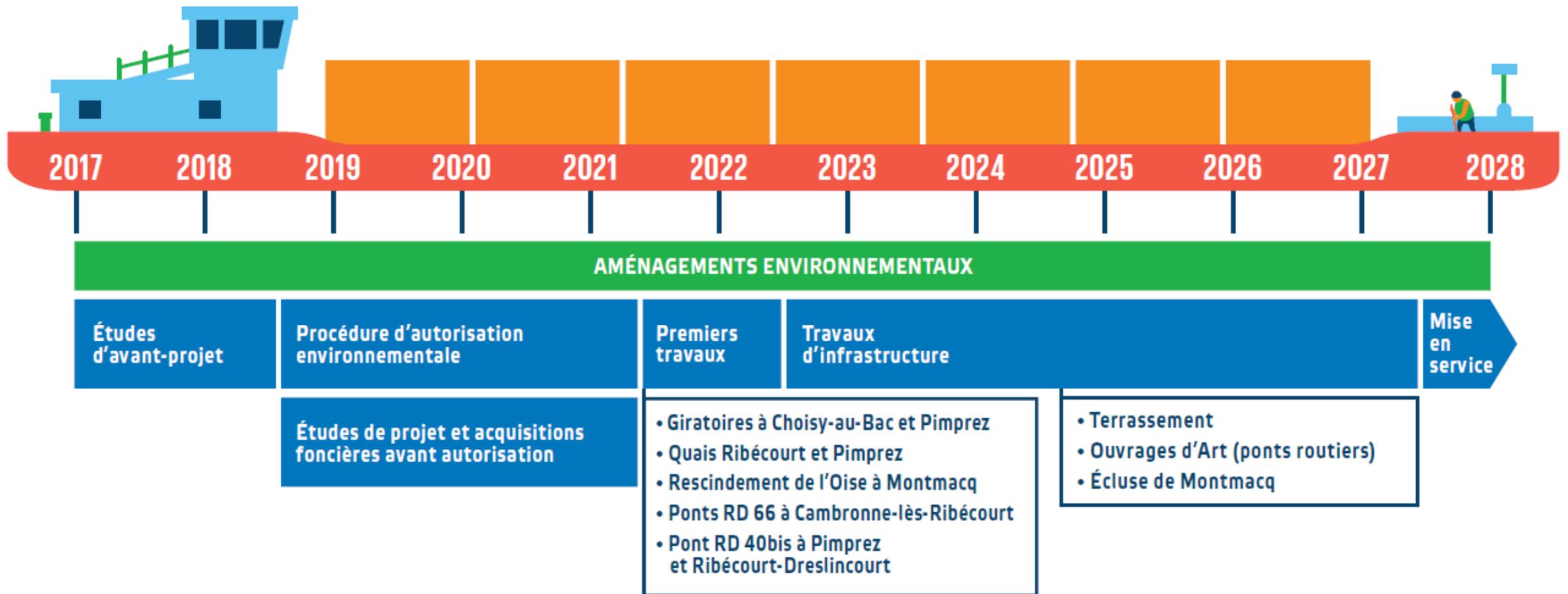
SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

LYNA POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

DES TRAVAUX EN PLUSIEURS PHASES





Lundi 28 Juin 2021

INFO TRAVAUX

COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

#LECANALAVANCE

MONTMACQ : ESSAIS DE BATTAGE DE PALPLANCHES

De quoi s'agit-il ?

Les parois étanches des ouvrages de retenue d'eau sont constituées de larges profilés en acier, appelés *palplanches*, enclenchés bord à bord. Le battage désigne l'étape qui consiste à enfoncer les palplanches dans le terrain.

Quelle est la finalité de ces essais ?

Les essais sont réalisés en vue de la construction de l'écluse de Montmacq. Ils doivent permettre de déterminer la résistance du sol au battage de palplanches pour décider des engins (marteau hydraulique ou vibreur) et palplanches les plus adéquats à utiliser en phase de travaux.

Quand et où se passent ces travaux ?

Les travaux se dérouleront à Montmacq en journée, du lundi au vendredi, sur 2 à 4 semaines courant juillet 2021* (derrière les étangs ADP - voir plan au dos).

Comment se déroulent-ils ?

Les essais de battage sont organisés en 1 à 3 séries, selon les résultats obtenus. Une première série de 7 essais sera potentiellement suivie d'une deuxième série conditionnelle de 2 essais voire d'une troisième de 2 essais également.

Après les essais, les palplanches seront retirées et le site remis en état. **Seules les journées d'essais de battage sont bruyantes (< 120 décibels) et peuvent générer des vibrations.**

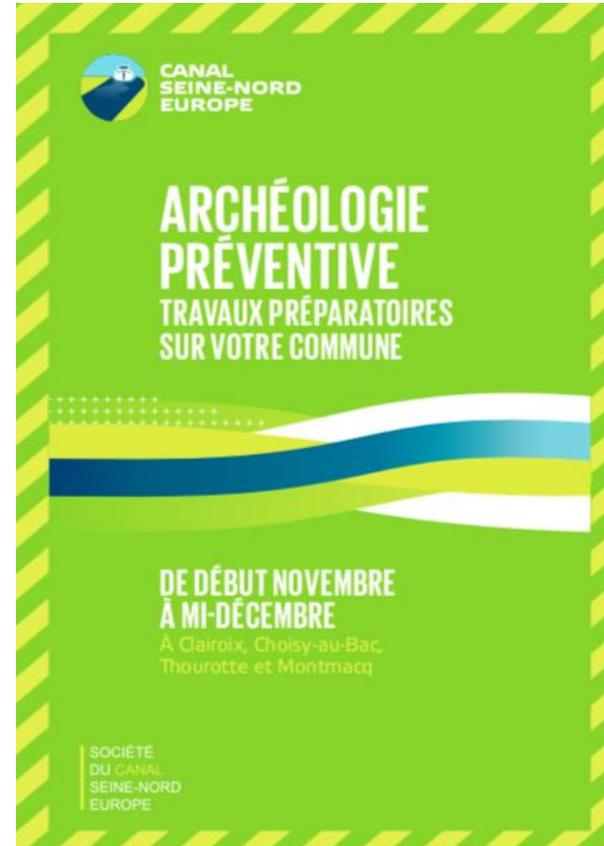
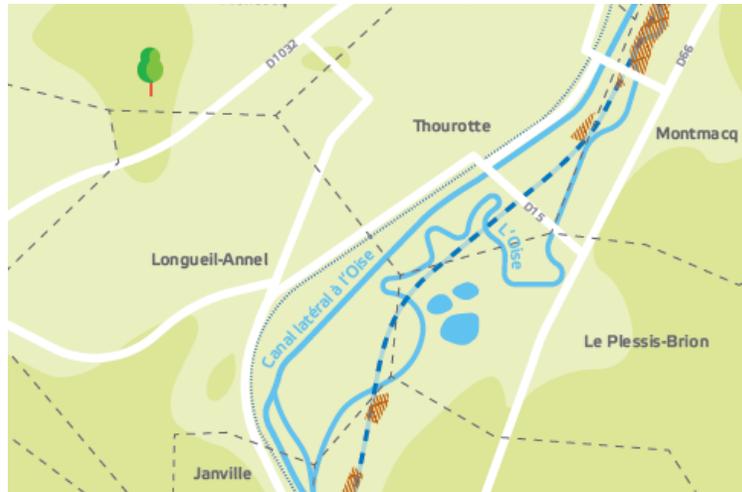
*sous réserve des conditions météorologiques et des alésés de chantier

• ESSAIS DE BATTAGE DE PALPLANCHES

- + Les parois étanches des ouvrages de retenue d'eau sont constituées de larges profilés en acier, appelés palplanches, enclenchés bord à bord. Le battage désigne l'étape qui consiste à enfoncer les palplanches dans le terrain
- + Les essais permettent de déterminer la résistance du sol et de choisir les engins et palplanches les plus adéquats en vue de la réalisation de l'écluse de Montmacq.
- + Réalisés entre juillet et septembre



- **L'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE**
 - + Des déboisements pour laisser la place aux diagnostics archéologiques
 - + Réalisés fin 2020
 - + Les diagnostics archéologiques (septembre 2021 à avril 2022)



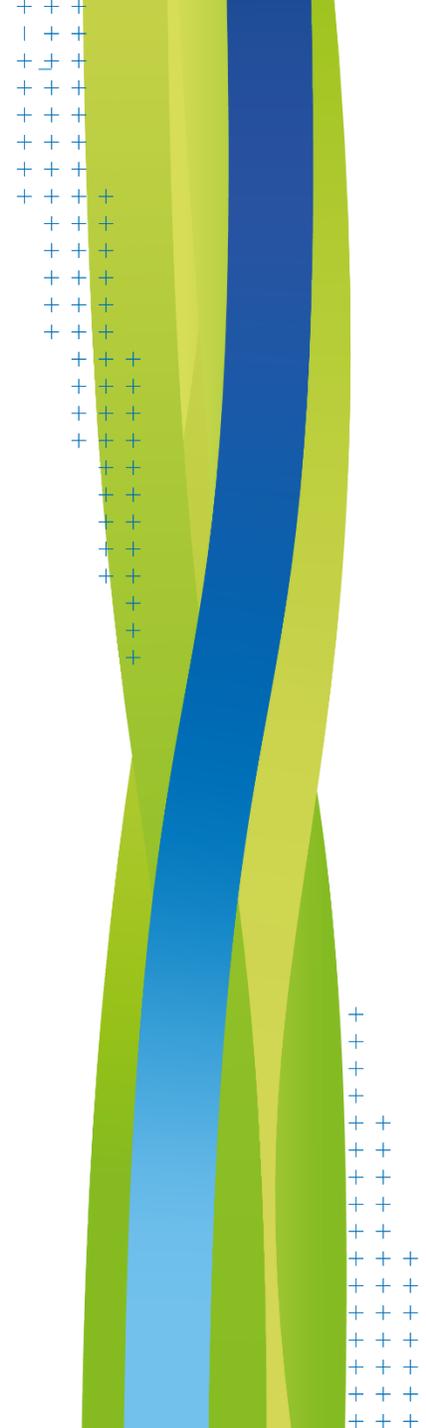
LE CANAL
SE CONSTRUIT

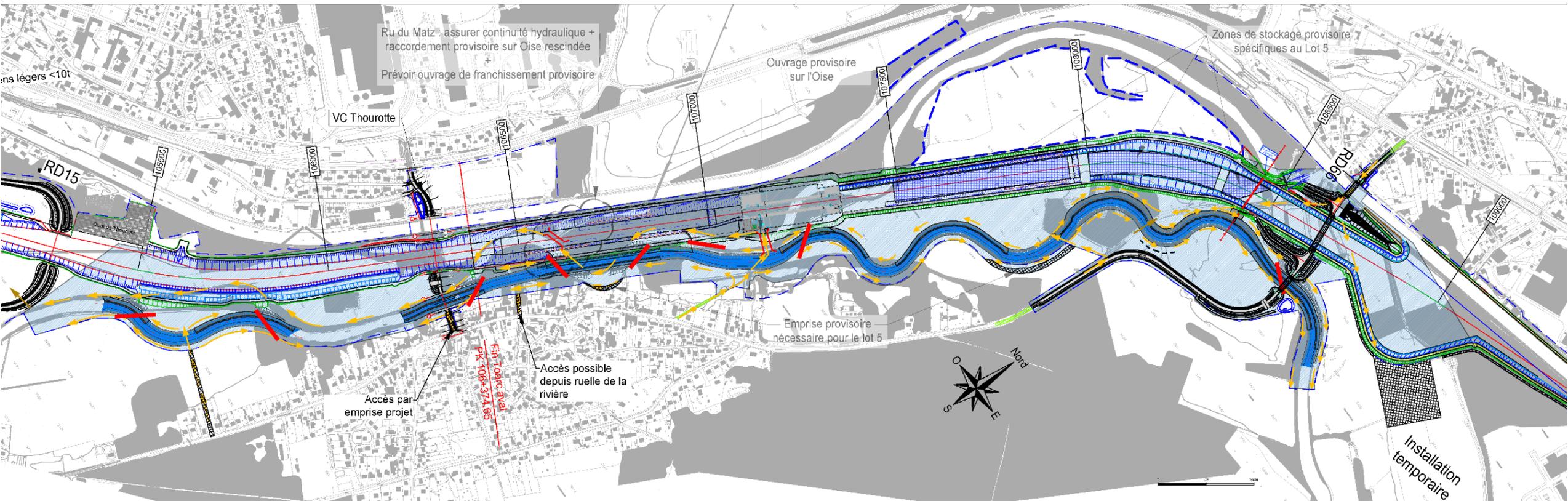


2021-2023 Les premiers travaux à Montmacq



PIERRE-YVES DELPORTE, DIRECTEUR ADJOINT DU SECTEUR 1

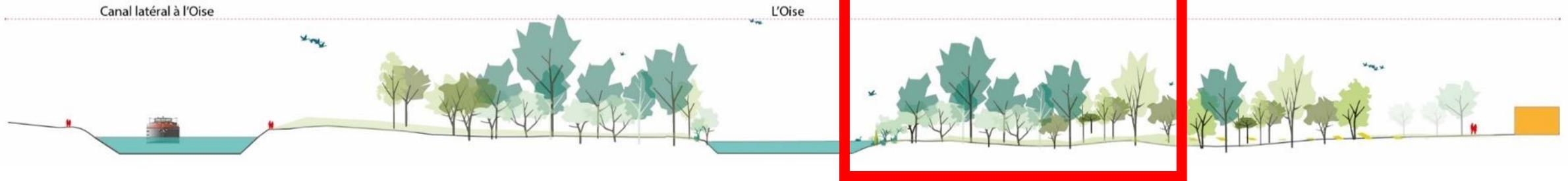




EVOLUTION DU PAYSAGE

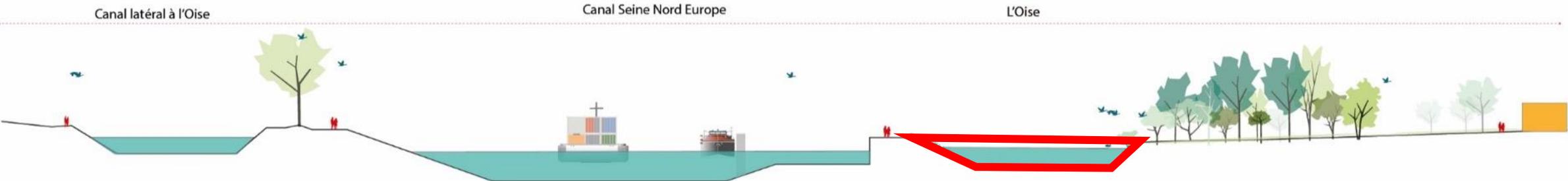
Coupe de l'existant

LIBERATION
ENVIRONNEMENTALE DE LA
ZONE ET DEFRICHEMENT

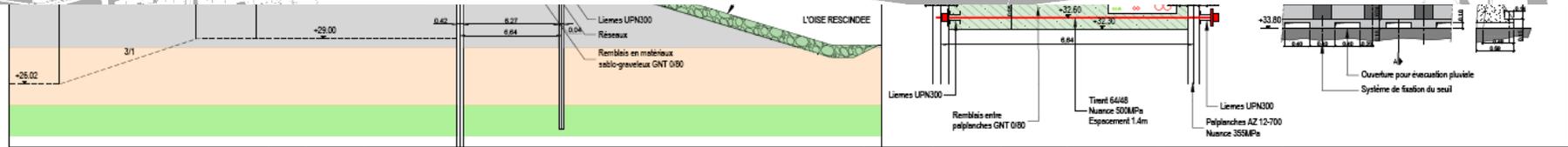
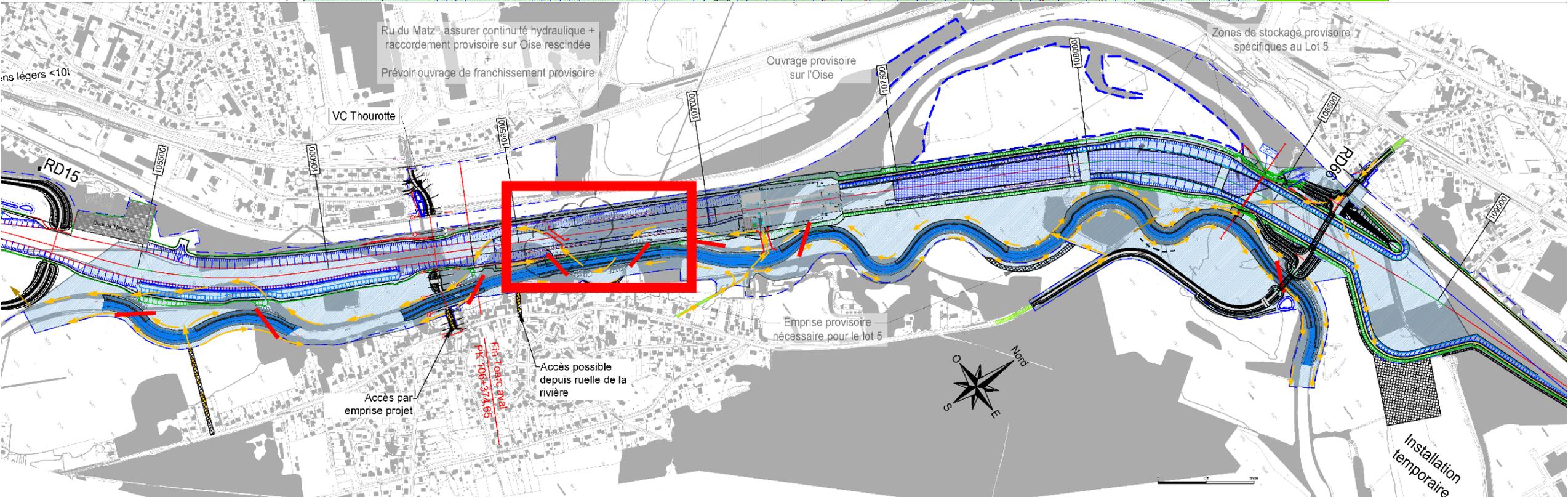
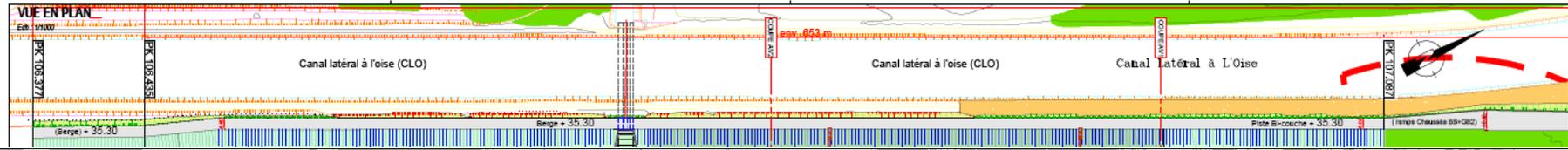


Coupe projet

CREUSEMENT DE LA NOUVELLE
OISE

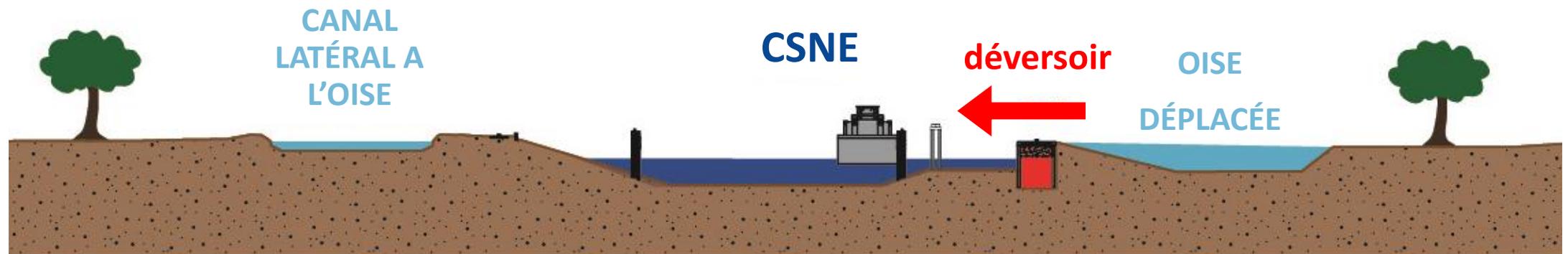


DÉVERSOIR DE MONTMACQ



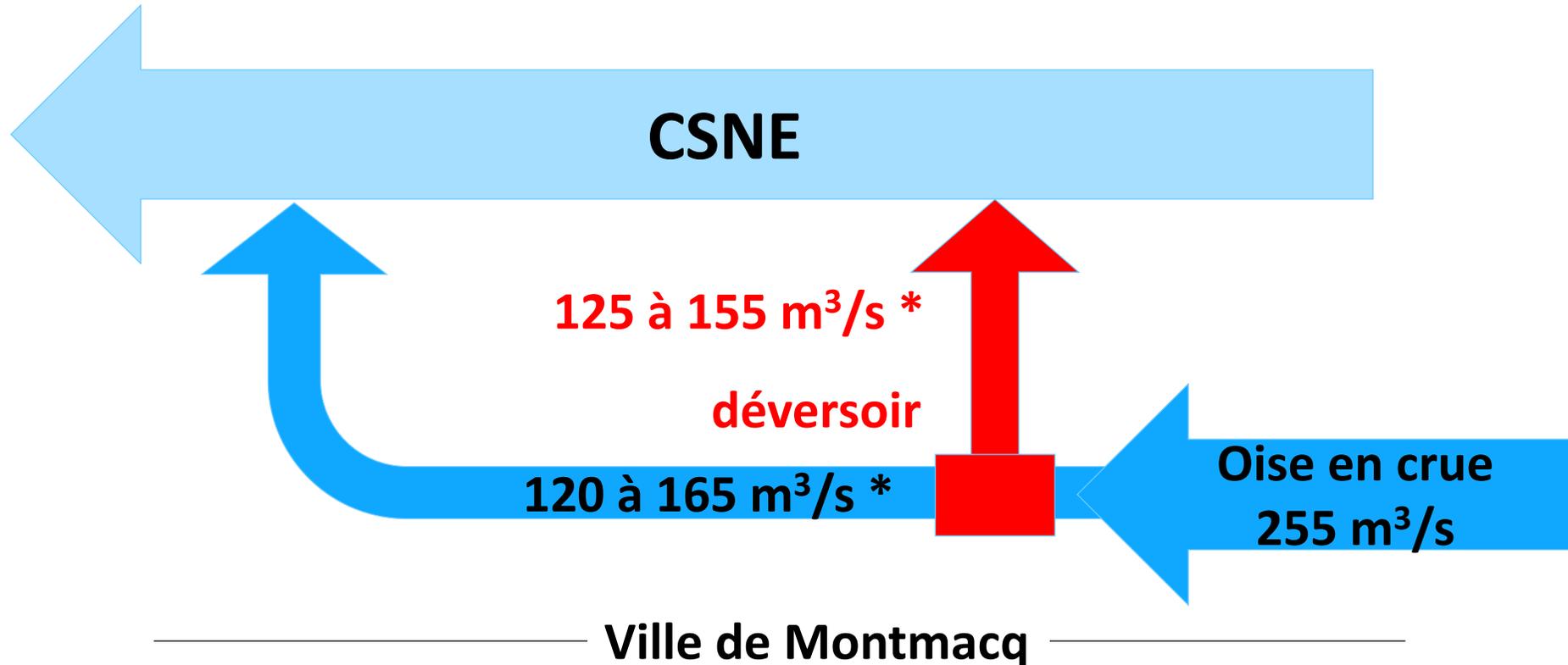
DÉVERSOIR DE MONTMACQ

- **LE DÉVERSOIR**
- + permet de diminuer le niveau et le débit de l'Oise à proximité de Montmacq



LA GESTION DES CRUES « CRUES TYPE 93 OU 95 »

- Effet sur le niveau de la crue
 - Abaissement de 40 cm à 50 cm à la mise en service du seuil

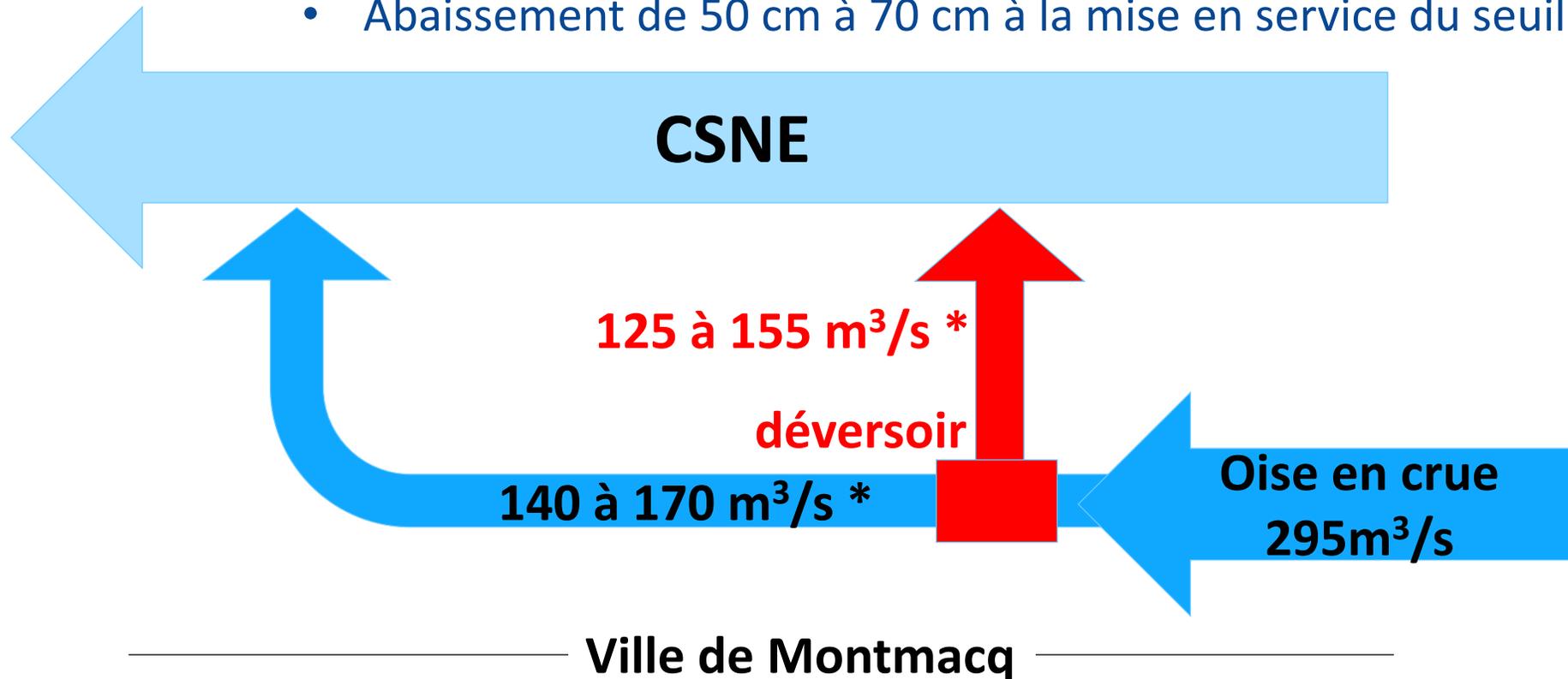


* : selon cote de réglage du seuil à la mise en service du secteur 1 ou après aménagement de l'Oise à l'aval de Compiègne et du CSNE dans son ensemble

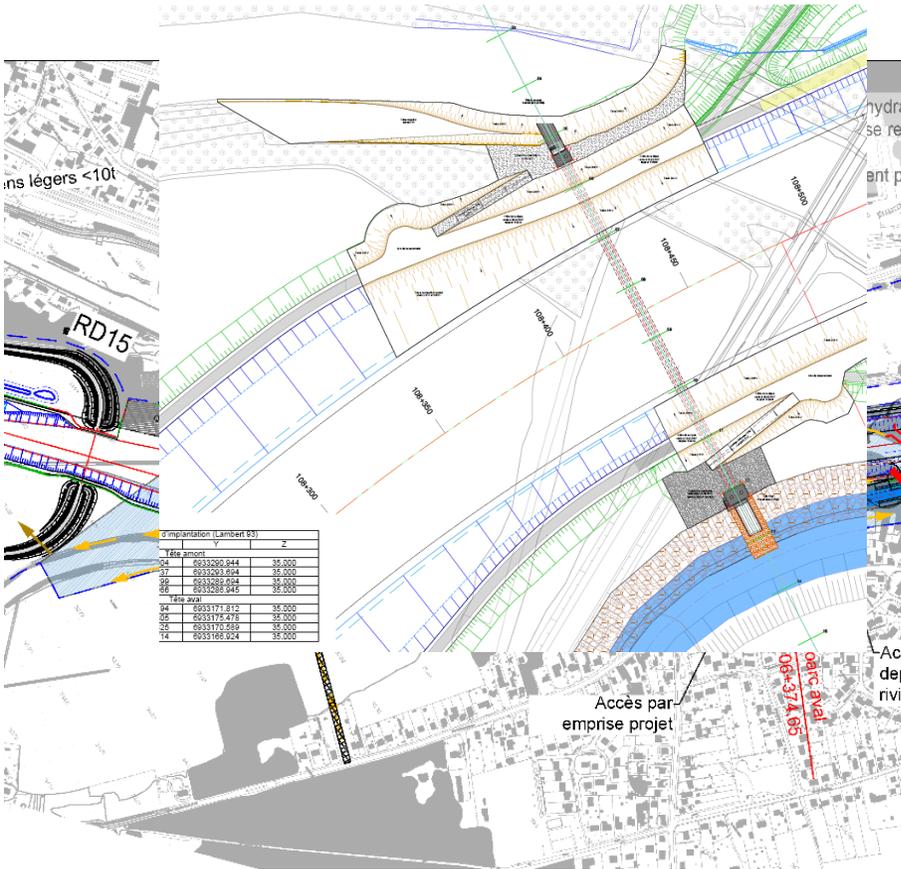
LA GESTION DES CRUES

CRUE CENTENNALE (RÉF. PROJET DE PPRI)

- Effet sur le niveau de la crue
 - Abaissement de 50 cm à 70 cm à la mise en service du seuil



* : selon cote de réglage du seuil à la mise en service du secteur 1 ou après aménagement de l'Oise à l'aval de Compiègne et du CSNE dans son ensemble



Axe : Ru du Moulinet

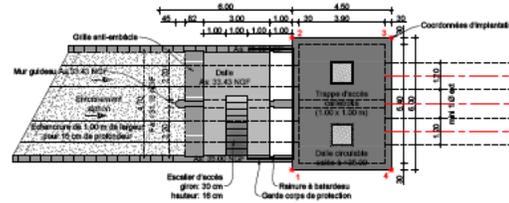
Echelle en X : 1/500

Echelle en Y : 1/500

PC : 0.00 m

Numéro de profils en travers	5	8	8	8	8	8	8	8	8	10	11	12	13	14
Altitudes TN	38.37	38.43	38.64	32.75	33.14	38.78	32.83	32.83	32.83	32.83	38.52	34.89	30.42	30.14

Tête Bras mort - Vue en plan (1/100)

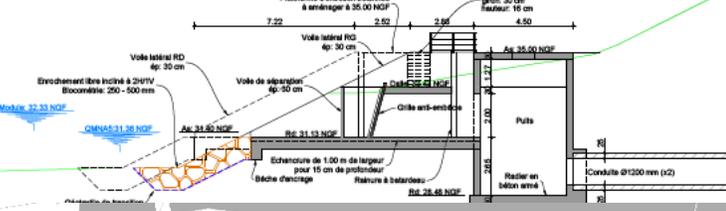


Tête Oise - Vue en plan (1/100)



Tête Bras mort (1/100)

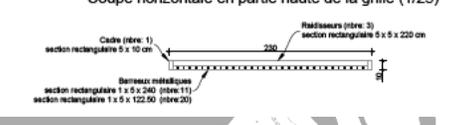
Coupe longitudinale - Rive gauche



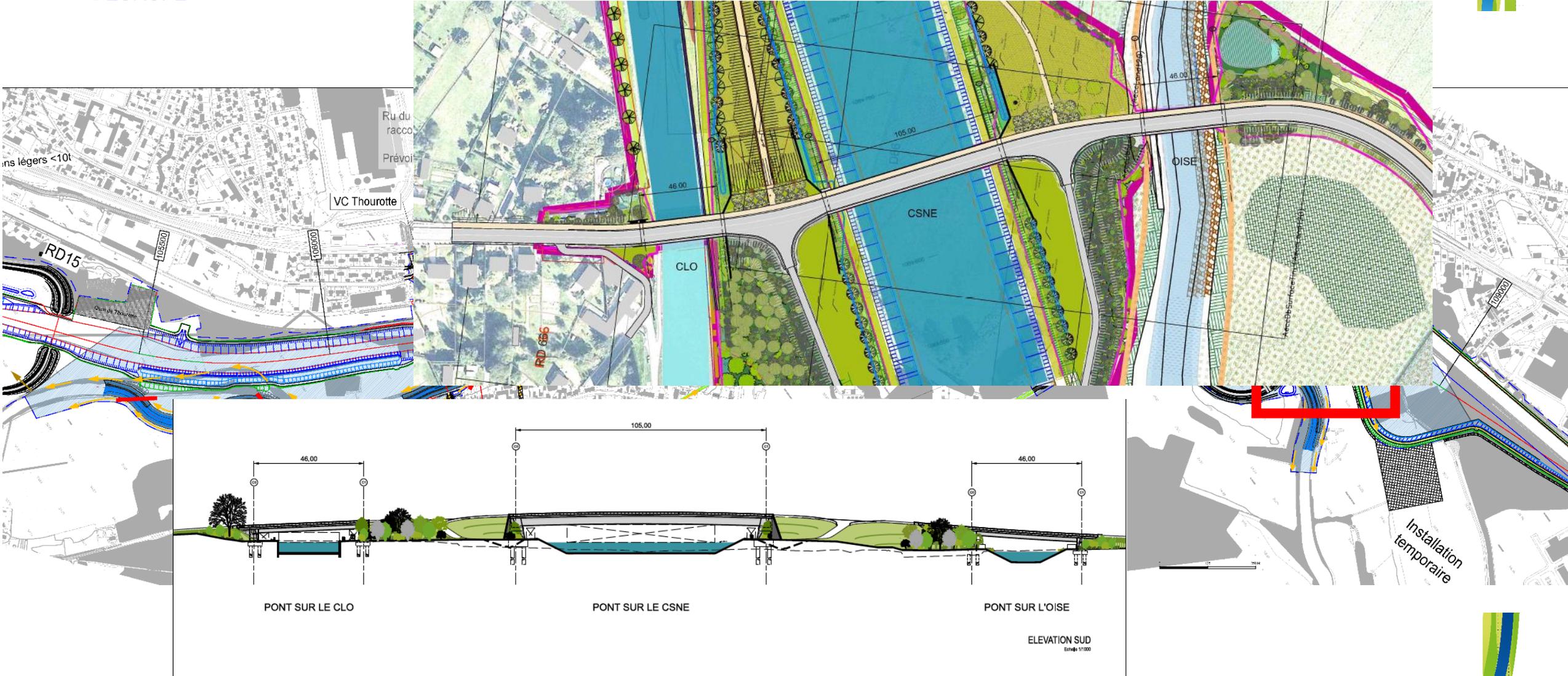
Détail et Principe de conception (1/25)

Grille de protection anti-embâcle

Coupe horizontale en partie haute de la grille (1/25)



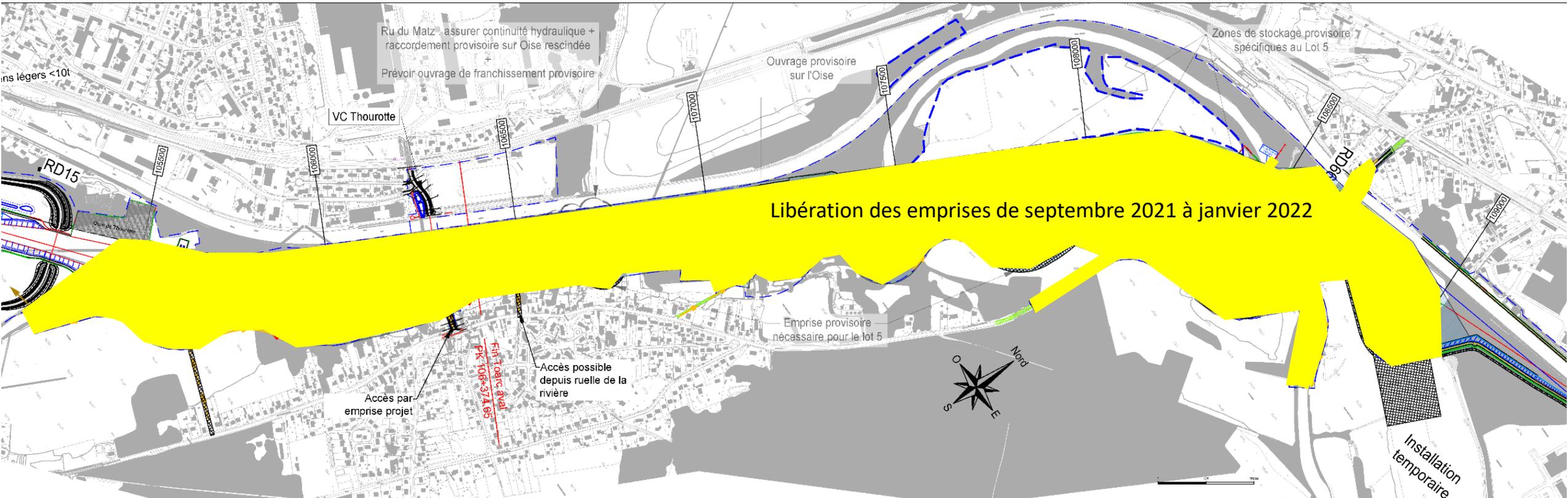
RETABLISSEMENT RD 66



PLANNING PREVISIONNEL DES TRAVAUX

Déversoir :
Printemps - été 2023

Siphon du Moulinet :
Été 2022 - début 2023



Creusement du lit de la nouvelle Oise :
Printemps 2022 – printemps 2023

Pont sur le CSN : Été
Début 2022 - fin 2023

Coupe de la RD66 : Printemps 2024
Début 2023 – Printemps 2024

LES MODIFICATIONS DE CIRCULATIONS

- **COUPURE DE LA RD66 –
ENTRE 2023 ET 2024**

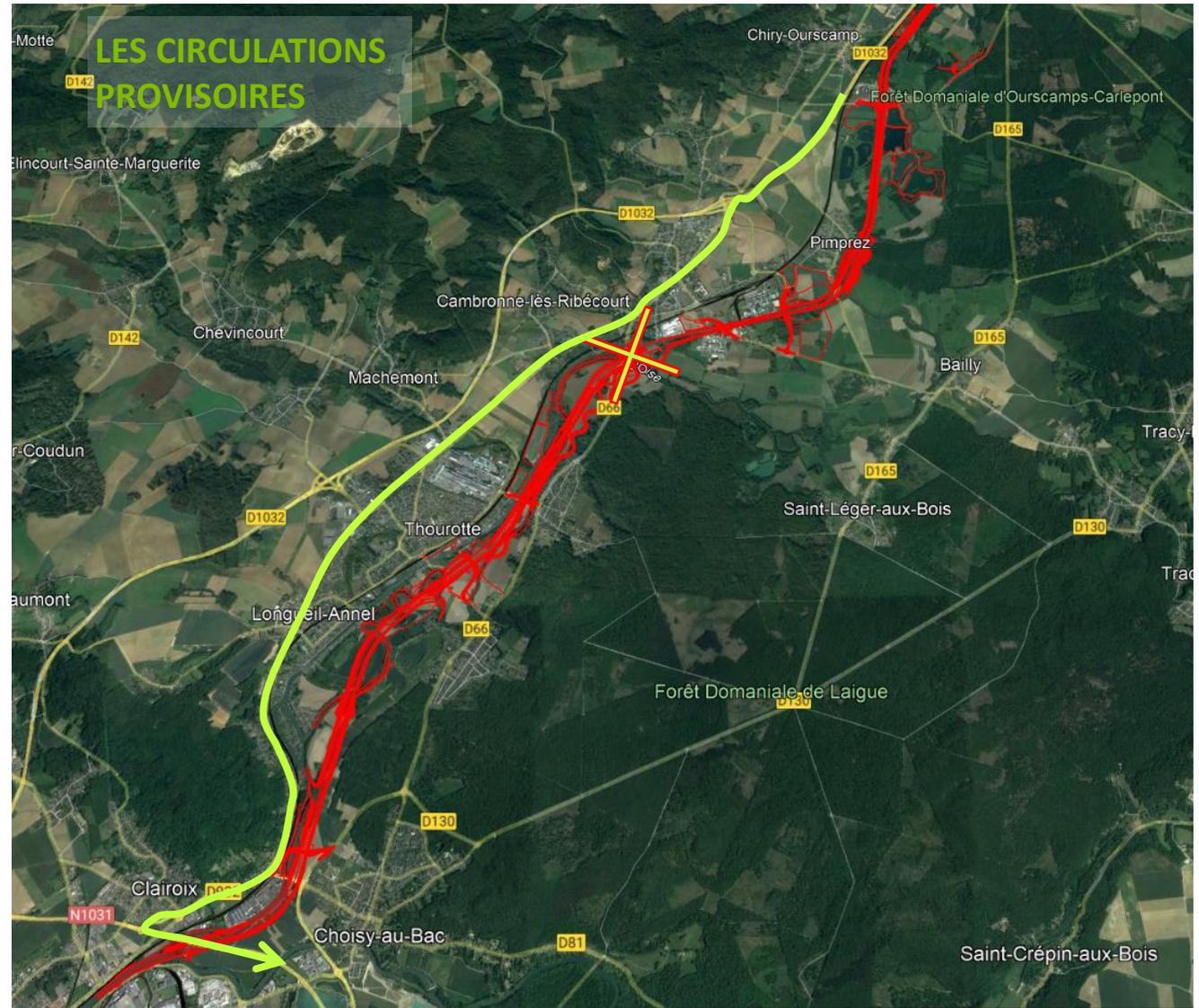
- + **Liaisons Nord-Sud
modifiées**

- + **Accès au Nord-Ouest de
Compiègne modifié**

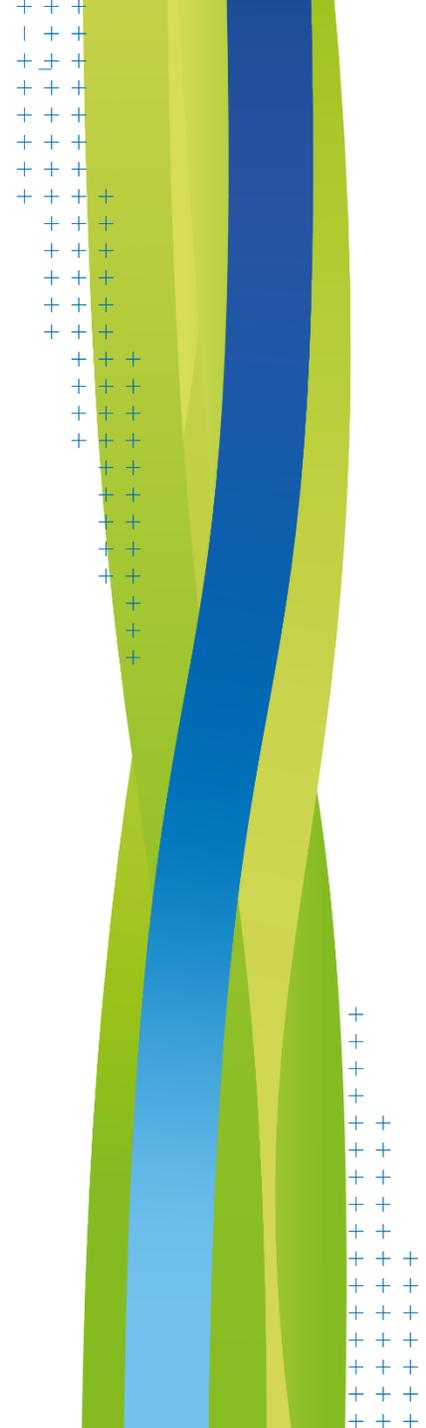
- **L'INFORMATION ET LA
COMMUNICATION**

- + **Des circulations anticipées avec les
communes le moment venu**

- + **Une communication adaptée**



LYNA POBEDA, DIRECTRICE DE TERRITOIRE COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS



MESURES POUR INSÉRER AU MIEUX LES TRAVAUX DANS LA VIE QUOTIDIENNE DU TERRITOIRE

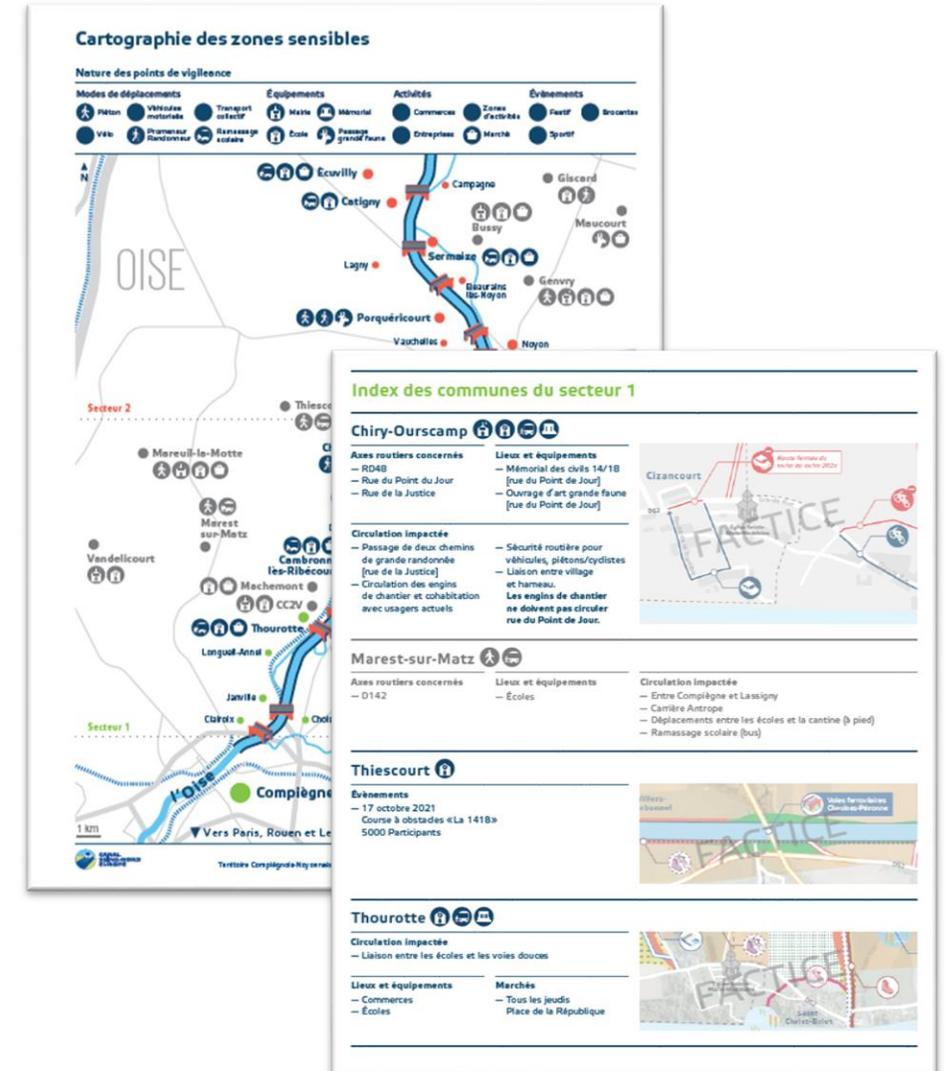
- + Gestion des déchets
- + Gestion du bruit du chantier
- + Qualité de l'air et poussières
- + Perception visuelle du chantier



MESURES POUR INSÉRER AU MIEUX LES TRAVAUX DANS LA VIE QUOTIDIENNE DU TERRITOIRE

• LA CIRCULATION

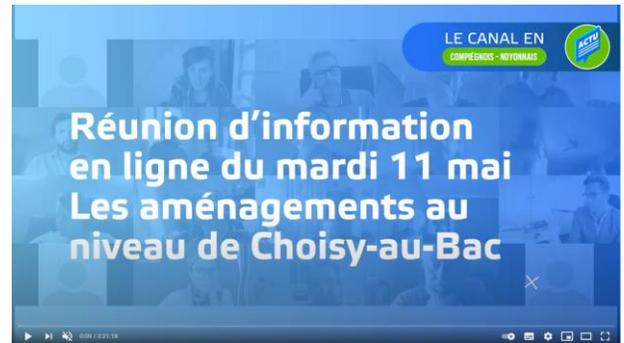
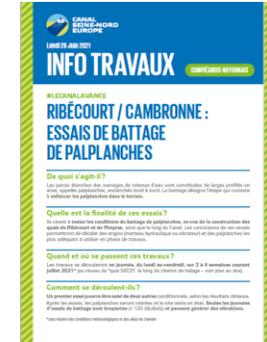
- + Un chantier clairement signalé
- + Une cartographie des lieux d'attention pour les communes du tracé et un calendrier des évènements sensibles
- + Des déviations et des circulations d'engins anticipées, organisées et élaborées en concertation avec un maintien des accès aux services à la population et aux zones d'activités / entreprises
- + Des voies de circulations entretenues et des circulations sécurisées et en lien avec les services de sécurité



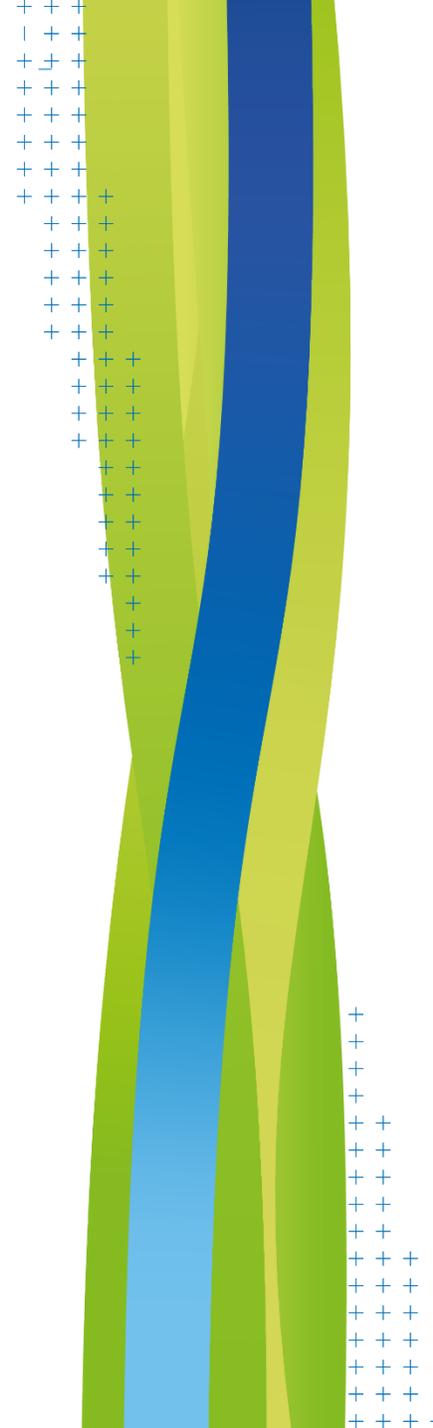
MESURES POUR INSÉRER AU MIEUX LES TRAVAUX DANS LA VIE QUOTIDIENNE DU TERRITOIRE

- **L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION**
- + Des moyens mis en œuvre au plus près du territoire et en lien avec les collectivités
- + Des dispositifs imprimés, digitaux, terrain
- + Un chantier ouvert et pédagogique
- + La remontée d'informations depuis le terrain

- **DES DISPOSITIFS AJUSTÉS**
- + Ex. mis en place pour les habitants de la rue du Maréchal Joffre



ECHANGES





**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

BONNE SOIRÉE

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne



CANAL SEINE-NORD EUROPE

#LeCanalAvecMoi

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

Partenaires financiers

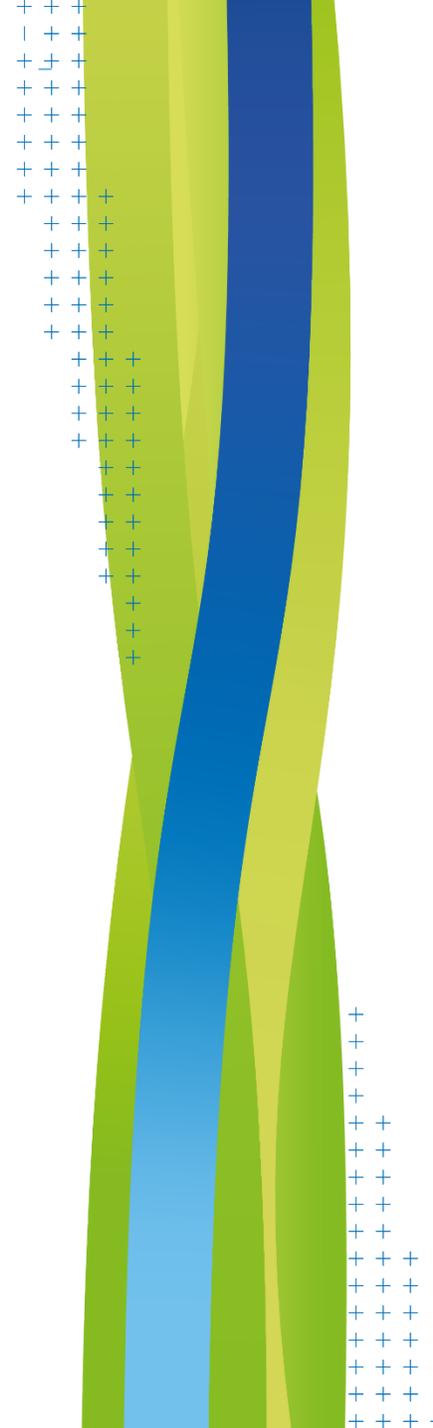


Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



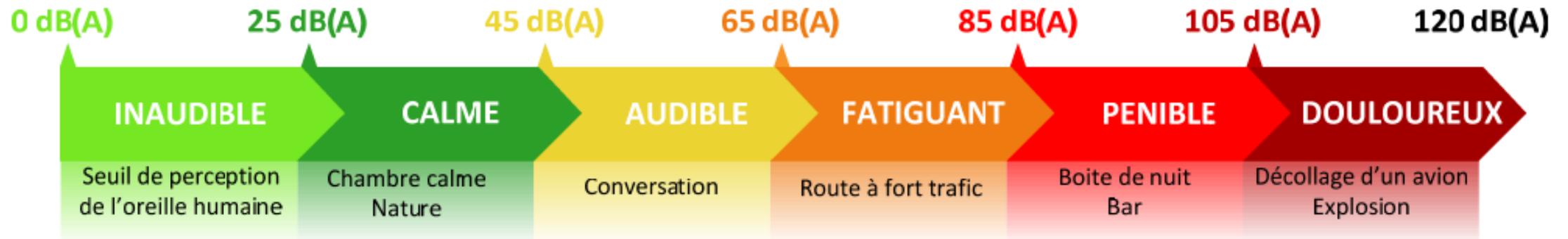
www.
canal-seine-
nord-europe.fr

L'ACOUSTIQUE



LE SON PERÇU PAR L'OREILLE HUMAINE

- L'oreille humaine entend moins les sons graves que les aigus.
- Pour caractériser la gêne liée à la perception d'un son, les acousticiens donnent plus de poids aux fréquences les mieux perçues et moins de poids aux fréquences les moins bien perçues par l'oreille.
- Le décibel A, dB(A), est l'unité de mesure du son ainsi pondéré. Le son perçu est exprimé par le signe dB(A).



RÉGLEMENTATION EN PHASE EXPLOITATION



Réglementation applicable à l'infrastructure :

Réglementation sur le bruit des
infrastructures de transports
terrestres

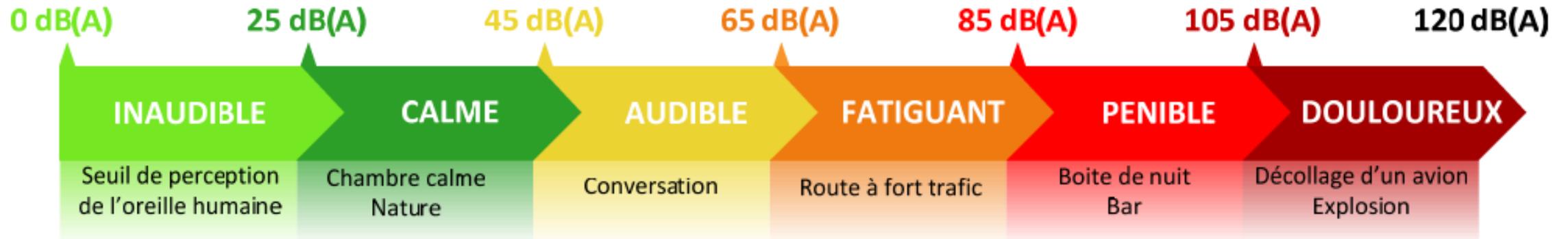
Seuils réglementaires :

6h-22h

≤ 60 dB(A)

22h-6h

≤ 55 dB(A)





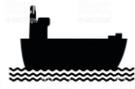
Bruits de chantier :

Encadrement des bruits
de chantier par des
arrêtés

+ L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale des travaux fixe un cadre à respecter (prescriptions sur l'organisation générale et le suivi des travaux)

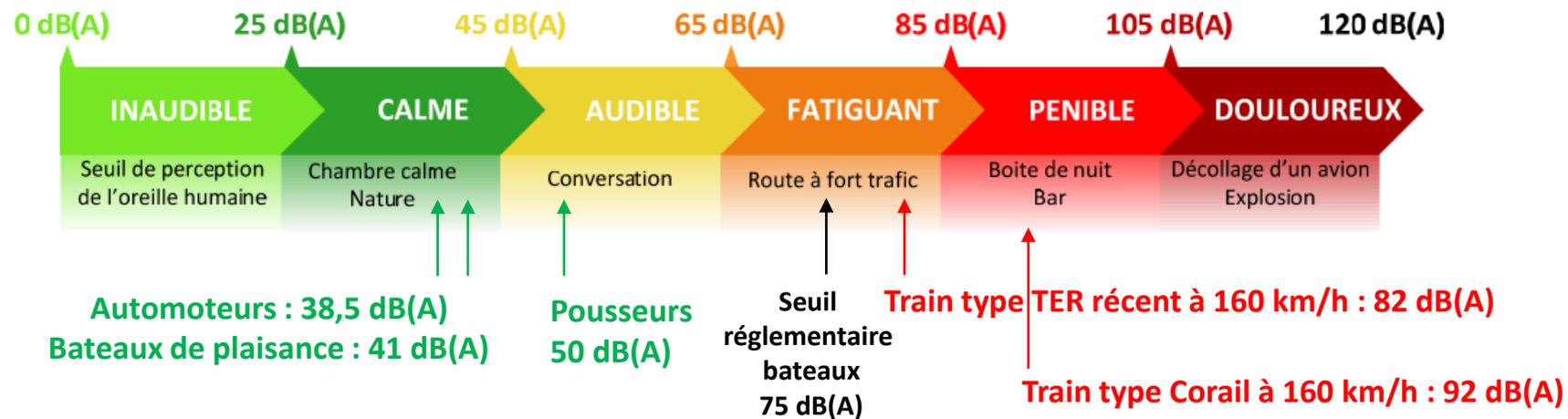
+ Code de l'environnement :

- Avant démarrage chantier : le MOA fournit au Préfet et au Maire les infos utiles sur la nature, la durée du chantier et les Nuisances sonores associées.
- Le Préfet peut, s'il juge les nuisances excessives, prescrire par un arrêté des mesures particulières, après avis du Maire et du MOA



RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX BATEAUX

- Seuil réglementaire des bruits émis par les bateaux : 75 dB(A) mesurés à 25 m (soit sur la berge pour le CSNE)
- En 2020, des mesures de signatures acoustiques ont été réalisées en Allemagne, au bord du Canal Rhin-Main-Danube, infrastructure comparable au CSNE
- Mesures pour 3 types de bateaux : automoteurs, bateaux de plaisance, pousseurs :



- Niveau sonore des 3 types de bateaux nettement inférieur au seuil réglementaire de 75 dB(A) à 25 m
- Echelle de bruit modérée

EVOLUTION DE L'ACOUSTIQUE DES BATEAUX

Mesures de signature acoustique des bateaux réalisées en 2005 et 2020 sur des infrastructures comparables au CSNE :

2005 :

Mesures réalisées en Belgique, proche de Liège sur la Meuse et sur le Canal Albert (frontière hollandaise en amont écluse de Lanaye)

	Niveau de bruit mesuré à 25 m en dB(A)
Bateaux de plaisance	44,5
Automoteurs	43
Pousseurs	50



2020 :

Mesures réalisées en Allemagne, proche de Nuremberg au bord du Canal Rhin-Main-Danube

	Niveau de bruit mesuré à 25 m en dB(A)
Bateaux de plaisance	38,5
Automoteurs	41
Pousseurs	50



- En 15 ans, on observe une amélioration de la flotte
- Les grands automoteurs sont plus récents et globalement ont une signature acoustique meilleure que les bateaux plus petits circulant actuellement sur le Canal du Nord