

Société du Canal Seine-Nord Europe

Mémoire en réponse

**aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique
du dossier de demande d'autorisation environnementale
au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement
relative au projet de canal Seine-Nord Europe
Secteur 1 – de Compiègne à Passel (Département de l'Oise)**

I - Les réponses demandées aux avis exprimés pendant la phase d'examen

La commission d'enquête sollicite de la SCSNE des réponses concernant les avis exprimés ci-dessous, et plus particulièrement en ce qui concerne les extraits surlignés.

Avis n°04/ ONF (Office National des Forêts) du 04 juin 2019

L'ONF signale que seul le dossier non technique a pu être consulté, l'accès à l'ensemble des dossiers techniques ayant été impossible.

Concernant les boisements humides en forêts domaniales de Laigue et d'Ourscamp-Carlepont :

- 1) Un abaissement du niveau de la nappe est prévisible, avec des conséquences importantes sur la réaction des peuplements forestiers qui n'ont pas été pleinement analysées et prises en compte. **Il serait judicieux de prévoir des suivis et des mesures d'adaptation et de compensation le cas échéant.**
- 2) Les mesures de compensation envisagées renforcent les milieux ouverts au détriment des milieux boisés humides, alors qu'une perte de fonctionnalité pour les chiroptères et les amphibiens est identifiée pour ces derniers. **Les mesures compensatoires ne semblent donc pas à la hauteur des impacts potentiels sur l'écosystème forestier.**

Avis n°06/ EPTB Entente Oise Aisne du 02 juillet 2019

Le Président de l'Entente Oise Aisne émet un avis favorable sous réserve que les dispositions suivantes soient prises en compte :

- 1) Les niveaux de protection estimée des ouvrages de protection du projet doivent être à minima strictement identiques au niveau de protection actuel du système d'endiguement existant.
- 2) La superposition du système d'endiguement de Clairoix et du canal est susceptible d'avoir une incidence sur l'ouvrage lui-même ; **celui-ci devra être rétabli dans ses dimensions actuelles** pour assurer son rôle de protection des populations.

Bassin de la Louette : il retiendra 14 millions de m³ et pourrait avoir un impact sur la ville de Péronne et certaines installations situées en aval. Si c'est le cas, **une étude de danger pour un aménagement hydraulique ainsi qu'un dossier de classement devront être réalisés.**

Avis n°11/3/ Conseil National de la Protection de la Nature du 09 juillet 2020

L'avis formulé est favorable sous les conditions impératives rappelées ci-après :

- 1) Procéder à la retranscription des mesures ERC suggérées et adoptées dans le présent dossier dans le futur cahier des charges de la DAE-2.
- 2) En cas d'incohérences entre les mesures ERC propres à l'AFAF¹ et celles pour le canal, des mesures complémentaires devront être ajoutées dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisations.
- 3) Les critères de calcul des pertes et des gains de biodiversité ainsi que les ratios associés nécessitent d'être corrigés et complétés ; intégrer ces dispositions dans la future DAE-2.
- 4) **La restauration de la continuité écologique pour le petit Rhinolophe n'est pas convaincante.**
- 5) L'usage des Obligations Réelles Environnementales (ORE) doit être inscrit au cahier des charges de l'appel d'offres de l'opérateur.

¹ AFAF : Association Française d'Agro Foresterie.

Avis n°12/ Avis de la MRAE du 18 décembre 2019

Évoqué au § « Appréciation globales des impacts du programme » page 67 du rapport.

L'Ae recommande de compléter la liste des projets à prendre en compte dans le programme de travaux, de rappeler leur état d'avancement, de préciser leurs principaux impacts tenant compte de leurs études d'impact respectives et de mieux faire ressortir les ordres de grandeur des impacts à l'échelle du programme de travaux pour identifier le cas échéant des mesures communes, voire la nécessité d'en mutualiser certaines.

Appréciation de la commission d'enquête :

La réalisation du Canal Seine Nord Europe n'est opportune que si le projet MAGEO en aval de Compiègne et le projet au-delà de Cambrai n'aboutissent.

Ces travaux, ne seraient-ce qu'aux points de liaison ont forcément des impacts induits, l'étude d'impact ne reprenant pas ces éléments, il conviendra de vérifier que les DAE relatives à ces deux projets, ainsi qu'aux secteurs 2 à 4 du CSNE intègrent les hypothèses du secteur 1. D'autant qu'il existe une faible portion entre le CSNE et MAGEO à la maîtrise d'ouvrage mal identifiée.

↳ Question de la commission d'enquête :

La commission d'enquête demande au pétitionnaire de préciser comment se positionnent les projets de CSNE et MAGEO l'un par rapport à l'autre.

Réponse du Maître d'ouvrage :

(R1) Les avis formulés durant la phase d'examen ont pour vocation d'alimenter l'examen du dossier mené par le service instructeur. Les observations formulées sont donc susceptibles d'avoir contribué aux demandes de compléments élaborées par le service instructeur. La SCSNE a répondu point par point à ces demandes dans le cadre de l'instruction du dossier menée d'avril 2019 à septembre 2020. Cette démarche s'est achevée par la mise à jour de son dossier en octobre 2019. Le dossier ainsi mis à jour a été jugé recevable par le service instructeur et mis à l'enquête publique.

Concernant les observations de l'Office National des Forêts, le programme de mesures compensatoires couvre les impacts directs et les impacts indirects (liés à des abaissements localisés de la nappe par exemple). Ce programme est présenté en pièce C5 du dossier d'enquête. Par ailleurs, la pièce C2 démontre l'absence de perte fonctionnelle pour l'ensemble des groupes d'espèces. Un suivi des incidences indirectes du projet est prévu par le maître d'ouvrage dans le cadre des travaux de l'Observatoire de l'environnement.

Concernant l'avis de l'Entente Oise-Aisne, la pièce C1 du dossier d'enquête qui présente les résultats de la modélisation hydraulique conclut à la neutralité hydraulique du projet. Par ailleurs, une étude de danger du bassin de la Louette est bien prévue dans le programme d'études des secteurs 2,3,4 du projet et sera jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant.

Concernant les réserves et recommandations émises par le CNPN dans son avis du 09 juillet 2020, la SCSNE a rédigé deux mémoires en réponse, joints au dossier d'enquête, répondent aux réserves concernant le secteur 1. Par ailleurs, la SCSNE s'est engagée à intégrer les recommandations du CNPN pour l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2, 3 et 4.

Concernant l'articulation entre le CSNE et MAGEO, ces deux projets constituent deux des sections de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut qui s'étend sur 1100 km du Havre à Dunkerque et à la Belgique en irriguant la Normandie, l'Île-de-France et les Hauts-de-France, le long de laquelle le transport par voie d'eau se développera formant ainsi un grand corridor économique et écologique.

La liaison Seine-Escaut a fait l'objet, le 27 juin 2019, d'une décision d'exécution de la Commission européenne qui définit précisément la gouvernance et le calendrier d'aménagement des différentes sections en France et en Belgique dont la maîtrise d'ouvrage est assurée, suivant les sections, par la SCSNE (pour le CSNE), VNF (pour les autres sections en France), le SPW (en Wallonie) et DVW (en Flandres). La décision d'exécution prévoit la mise en service de MAGEO et du secteur 1 du CSNE à la même échéance, soit juin 2027.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32019D1118>).

L'étude d'impact du dossier d'enquête fait état des impacts cumulés du projet MAGEO avec le projet CSNE tels que connus aujourd'hui (pièce 3 chapitre 4 et pièce 7.D). Cette analyse est complétée dans l'annexe 3 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale. Ces éléments seront actualisés avec un état des connaissances plus avancé lors de l'instruction du DAE des secteurs 2, 3 et 4.

Concernant les impacts hydrauliques, il est par ailleurs précisé dans le dossier d'enquête publique que les études hydrauliques prennent en compte un scénario incluant ces deux aménagements en vue de vérifier l'absence d'effets cumulés.

II- Relevé des contributions suivant le mode dépôt

Contributions déposées sur le registre dématérialisé			
(@)	Contributeurs	(F)	Contributeurs
01@	FOSSIER Romuald	2F	Président du SIAEP de Montmacq et Le Plessis-Brion
11@	Parc Naturel Régional Oise – Pays de France P. MARCHAND, Conseiller Départemental et maire de Gouvieux	3F	DECHAUX Michel
12@	AAPPMA Amicale de Compiègne - Président C. DELENEF	4F	DEBRUXELLES Anthony
13@	Fédération de l'Oise de Pêche et Protection des Milieux Aquatiques. Pdt Jean JOPEK	5F	Mairie de Clairoix (CC2V + Délibération mairie de Clairoix)
15@	CAZAUX Sophie	6F	CHOQUART Patrick
17@	Lafarge Holcim Granulats	7F	JOPEK Jean
18@	CAZAUX Sophie	8F	LARRIEU Pierre Union Oise 95
35@	GUESNIER Jean-Noël Choisy-au-Bac	9F	Parc Naturel Régional Oise – Pays de France P. MARCHAND, Conseiller Départemental et maire de Gouvieux
36@	ROSO – Claude BLONDEL, vice-président, chargé du domaine de l'Eau (réf. Registre Thourotte)	10F	LAMBERT F.
37@	ROSO – Claude BLONDEL, vice-président, chargé du domaine de l'Eau. Avis de 23 pages.	14F	DURAND Michel
38@	ROSO – Claude BLONDEL, vice-président, chargé du domaine de l'Eau. Annexe de 9 pages. Avis ROSO SRADDET.	16F	Commission d'Aménagement du Territoire (CAT) de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
39@	ROSO – Claude BLONDEL, vice-président, chargé du domaine de l'Eau. Annexe de 9 pages. Avis ROSO SRADDET.	19F	BEURDELEY Daniel Maire de Longueil-Annel
40@	DELHAY Jacques.	20F	BEURDELEY Daniel Maire de Longueil-Annel
41@	LEFEVRE Pascal, maire de Pimprez.	21F	RHADIA M.
42@	ROSO – Claude BLONDEL, vice-président, chargé du	22F	Anonyme Pontpoint

	domaine de l'Eau. Annexe de 9 pages. Avis ROSO SRADDET.		
43@	DELHAY Jacques	23F	DAUGUET Bruno Maire de Pontpoint
44@	LEFEVRE Pascal, maire de Pimprez	24F	LAMOUREUX Laurent
45@	AAPPMA Amicale de Compiègne - Président C. DELENEF	25F	TROCME Yves Président Association Sauvegarde et Nature »
		26F	BOUTEILLE
		27F	VOLT Hauts-de-France Sven FRANCK
		28F	Association Club ABEIL Président Fabien DEIANA
		29F	Établissement Public d'Enseignement de la Formation Professionnelle Agricole de Ribécourt - Pierre KABACINSKI, Directeur.
		30F	Associations CycloTransEurope et AU5V. Erick MARCHANDISE
		31F	CZYZ Alain Pontpoint
		32F	LONGUET jean- Christophe Montmacq
		33F	Groupe Alternative Écologiste et Sociale IDF. Présidente Ghislaine SENEÉ
		34F	BEAULIEU Patrick Thourotte
	Total : 18 contributions par @		Total : 27 contributions par Formulaire

Contributions déposées sur les 27 registres papiers

N°	Commune	Index	Contributeurs
01	Appilly		
02	Bailly		
03	Beaurains-lès-Noyon		
04	Bienville		
05	Campagne		
06	Cambronne-lès-Ribécourt	R1	FERREIRA DA COSTA Carlos
		R2	Mme DRELA Geneviève - Maire de Cambronne-lès-R.
07	Catigny	R0	Anonyme – classée orale
		R1	LE BARS Daniel (1)
		R2	FLEURY Michel
		R3	AUBERT Paul
		R4	BOURLON Eric
		R5	BOURLON Régis
		R6	BULLOT Luc
		R7	OPAT
		R8	SMESSAERT Benoît (1)
		R9	LEBARS Dominique (2)
		R10	SMESSAERT Benoît (2)
		R11	PIERRE Louis LAURENT
08	Chiry-Ourscamp	R1	Conseil municipal de Pimprez
		R2	BONNARD Jean-Yves - Maire de Chiry-Ourscamp
		R3	Commune de Chiry-Ourscamp
		R4	BONNARD Gilles
		R5	DUQUENNE Danièle
		R6	OSTER Angèle
		R7	CAILLE Gérard
		R8	GEKIERE Marc
		R9	CANTILLON
09	Choisy-au-Bac	R1	BRUNEL Patrick
		R2	Délibération Mairie de Choisy-au-Bac
10	Clairoix	R1	CC2V et mairie de Clairoix
11	Compiègne	R1	ARMAND Daniel
		R2	Délibération Mairie de Compiègne

12	Écuville		
13	Janville		
14	Le Plessis-Brion	R1	LESUR Laurent
		R2	Jean-Pierre DAMIEN, maire du Plessis-Brion
		R3	Fédération Française de Randonnée Pédestre.
15	Longueil-Annel	R1	BEURDELEY Daniel, maire de Longueil-Annel.
16	Morlincourt	R0	PICAUD Christophe (Observation classée orale)
		R1	BASSET Philippe Maire de Varennes
		R2	LABITTE Olivier
		R3	MILLEVILLE Hervé
17	Montmacq	R1	CORDIER Marcel
		R2	MARTIN Marie-Jeanne (orale)
		R3	CUELLE Rémy - Maire
18	Passel	R1	CARTEL
		R2	PAWLOWSKI Frédéric
19	Pimprez	R1	BEHAEGEL Daniel
20	Pont-l'évêque		
21	Pontpoint	R1	LHERMITTE JB
		R2	Mme CATEAU
		R3	Signature illisible
		R4	VINATIER Jérôme, président du Club de Football de Pontpoint
		R5	Signature illisible
		R6	BRETTANT Marc
		R7	LHERMITTE Jean-Paul
		R8	VINATIER Jean-Claude
		R9	DECROIX Olivier
		R10	PERROT Mario
		R11	DAUGUET Bruno, maire de Pontpoint et autres co-signataires
		R12	CLEMENT Carole, adjointe Pontpoint
		R13	DUBOIS Pascale, adjointe Pontpoint
		R14	LEBURE Anne-Marie
		R15	DUBOIS Nicolas
		R16	DUBOIS Lætitia
		R17	Signature illisible
		R18	Signature illisible
		R19	BRALET Chloé
		R20	GINAUT

		R21	BRUNET Claire
22	Pont-Sainte-Maxence		
23	Ribécourt-Dreslincourt	R1	MUSZINSKI Raymond
		R2	BONNARD Jean-Yves – Président association Patrimoine de la Grande Guerre. Maire de Chiry-Ourscamp.
24	Saint-Léger-aux-Bois		
25	Sempigny		
26	Sermaize		
27	Thourotte	R1	BRISSON
		R2	CC2V et Mairie de Thourotte
		R3	BOYER P.
		R4	GUESNIER Jean-Noël
		R5	DESNOYELLES Dominique
		R6	JUSTICE Denise
		R7	DELHAY Jacques
		R8	Société PREVOST
		R9	EARL JUSTICE
		R10	ROSO Claude BLONDEL, vice-président.
			Total : 76 contributions déposées sur les registres papier

Permanences téléphoniques			
01	Samedi 07/11/20		Néant
02	Jeudi 12/00/20 de 09h00-12h00	Tél.1	M. LEBRETON
03	Jeudi 12/11/20 de 14h00-17h00		Néant

Observations par @	18
Observations par Formulaire	27
Observations par Registre	76
Observations par Téléphone	01
Total	122

III) Relevé des pièces jointes associées à certaines contributions

N° Excel	Index contribution @ Formulaire Registre	N° pièces	Identifiant du contributeur	Nombre de pages	Commentaires
06	R2-Thourotte	01	CC2V et mairie de Thourotte	02	
07	R1-Clairoix	02	Mairie de Clairoix	26	Idem 5F-Clairoix
11	5F 5F	03	Mairie de Clairoix	26	Idem R1-Clairoix
		04	Délibération de Clairoix	02	
21	R2-Ribécourt-Dreslincourt	05	BONNARD Jean-Yves, Président de l'association Patrimoine de la Grande Guerre	11	Bunker de Pimprez
23	8F	06	Association Union - Oise 95 P. LARRIEU	03	
25	R1-Chiry-Ourscamp	07	Conseil municipal de Pimprez	02	
27	R3-Chiry-Ourscamp	08	Commune de Chiry-Ourscamp	08	
34	9F	09	Parc Naturel Régional de l'Oise Pays de France Patrice MARCHAND Conseiller départemental, maire de Gouvieux.	02	Idem à 11@
36	11@	10	Parc Naturel Régional de l'Oise Pays de France Patrice MARCHAND Conseiller départemental, maire de Gouvieux.	02	Idem à 9F
37	12@ Avis	11	Association Agréée de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique. Amicale de Compiègne. C. DELANEF, Président.	02	Suite communiquée au n°81 – contribution 36@
	12@ Annexe DREAL	12		06	
38	13@ Avis	13	Fédération de l'Oise pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques – Jean JOPEK Président.	03	
	13@ Annexe 1 Avis Mesures compensatoires (DREAL)	14		06	
	13@ Annexe 2	15		12	

	Rapport Divette				
41	16F	16	Commission d'Aménagement du Territoire (CAT) De la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités.	04	
42	R2-Compiègne	17	Délibération Conseil municipal de Compiègne du 15 octobre 2020.	06	
43	17@ Observation	18	Lafarge Holcim Granulats	08	
	17@ Pièce jointe	19		64	
56	19F	20	BEURDELEY Daniel Maire de Longueil-Annel	03	Idem à 20F
57	20F	21	BEURDELEY Daniel Maire de Longueil-Annel	03	Idem à 19F
64	R9-Thourotte	22	EARL JUSTICE	04	
67	23F	23	DAUGUET Bruno, maire de Pontpoint	02	
71	27F	24	VOLT Hauts-de-France Sven FRANCK	05	
72	28F	25	Association Club ABEIL Fabien DEIANA	09	
73	29F	26	Établissement Public d'Enseignement de la Formation Professionnelle Agricole de Ribécourt - Pierre KABACINSKI, Directeur.	02	
74	30F	27	Associations CycloTransEurope et AU5V. Erick MARCHANDISE	03	
78	33F	28	Groupe Alternative Écologiste et Sociale. Ghislaine SENEÉ, présidente.	04	
80	35@	29	GUESNIER Jean-Noël, Ancien maire de Choisy-au-Bac de 2001 à 2020. Conseiller municipal de Choisy-au-Bac Maire honoraire de l'ARC	02	
81	45@	30	Association Agréée de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique. Amicale de Compiègne. C. DELANEF, Président.	01	Suite à n°37 Contribution 12@
82	36@	31	ROSO- Claude BLONDEL, vice-président chargé du domaine de l'Eau. Photo registre de Thourotte.	01	
83	37@	32	ROSO- Claude BLONDEL, vice-président chargé du domaine de l'Eau.	23	

			Avis de 23 pages.		
84	38@	33	ROSO- Claude BLONDEL, vice-président chargé du domaine de l'Eau. Courrier Avis SRADDET du 16 octobre 2019. Pièce annexe à l'avis exprimé au 37@.	09	
85	39@	34	ROSO- Claude BLONDEL, vice-président chargé du domaine de l'Eau. Courrier Avis SRADDET du 16 octobre 2019. Pièce annexe à l'avis exprimé au 37@.	09	
86	40@	35	DELHAY Jacques Transporteur de fret fluvial retraité.	05	
87	41@	36	LEFEVRE Pascal, maire de Pimprez	02	
88	42@	37	ROSO- Claude BLONDEL, vice-président chargé du domaine de l'Eau. Courrier Avis SRADDET du 16 octobre 2019. Pièce annexe à l'avis exprimé au 37@.	09	
89	43@	38	DELHAY Jacques	05	
90	44@	39	LEFEVRE Pascal, maire de Pimprez	02	
93	R2-Choisy-au-Bac	40	Délibération Choisy-au-Bac	03	

IV) Tableaux d'analyse par thèmes

01	ENQ	Enquête publique
60	R5 Thourotte	DESNOYELLES Dominique La population n'a pas été réellement concertée. Nous sommes devant un projet trop accompli sans concertation. Projet trop important pour être mené dans l'urgence. Quid des petites péniches françaises, ce canal est fait pour avantager les grandes barges des pays du Nord. L'étude environnementale arrive un peu tard. Il fallait commencer par cette étude pour définir le tracé.
65	21F Pontpoint	RHADIA M. Dénonce le manque de concertation et l'absence d'information des impacts du projet concernant plus spécialement la commune de Pontpoint.
66	22F Pontpoint	Anonyme Pontpoint Dénonce l'absence de consultation des élus de la population.
67	23F Pontpoint	DAUGUET Bruno, maire de Pontpoint Monsieur le maire de Pontpoint dénonce le manque d'informations concernant le site de compensation de Pontpoint qui ne correspond pas une enquête publique digne de ce nom. (→ Argumentaires développés au thème ENV).

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant la concertation menée par la SCSNE avec les acteurs et les habitants du territoire du secteur 1

(R2) Le projet a été déclaré d'utilité publique le 11 septembre 2008 à l'issue d'une phase de concertation engagée en 2005 et conclue par l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique tenue au 1er trimestre 2007. Le public avait alors pu s'informer et s'exprimer sur le bienfondé du projet et les choix techniques envisagés. Le tracé détaillé du secteur 1 et l'ensemble des caractéristiques du futur canal a été défini lors des études d'avant-projet menées entre 2017 et 2018 réalisées en concertation avec le territoire (élus, acteurs économiques, profession agricole etc.).

Au-delà, sur le secteur de Montmacq en particulier, un travail de co-construction des futurs aménagements des berges de l'Oise rescindée a été conduit entre l'automne 2019 et l'hiver 2020 avec les riverains de l'Oise directement concernés. La co-construction se poursuit dans le cadre de la mise en œuvre du contrat territorial de développement Compiégnois - Noyonnais en application de la démarche grand chantier pilotée par la Région des Hauts-de-France et la Société du Canal Seine-Nord Europe, en lien avec les Communautés de communes et les communes concernées. La communication à l'attention des habitants se poursuivra et s'intensifiera dans les prochains mois (en particulier en lien avec le début des travaux) pour que la réalisation du Canal s'organise au mieux en lien avec la vie du territoire.

D'autre part, le futur CSNE accueillera tous types de gabarits de bateaux et les péniches "Freycinet" continueront à jouer un rôle de desserte des installations portuaires situés sur le réseau capillaire à petit gabarit. Après de longues années durant lesquelles la batellerie française a souffert du manque d'investissement sur le réseau, la construction du CSNE est un signal très fort à l'attention des transporteurs fluviaux français qui devront être accompagnés pour saisir les opportunités offertes par cette nouvelle visibilité

dont bénéficiera la voie d'eau chez les chargeurs, les investisseurs (pour obtenir des prêts pour investir dans un nouvel outil de travail par exemple). En outre, par son positionnement et son dimensionnement, au-delà de relier le bassin de la Seine aux grandes voies fluviales du Nord de la France et de l'Europe, le Canal Seine-Nord Europe contribuera à renforcer l'attractivité du territoire et la compétitivité de ses entreprises locales agricoles, industrielles, logistiques ainsi qu'à produire davantage en France et dans les Hauts-de-France.

Concernant le site de compensation envisagé sur la commune de Pontpoint

(R3) La réponse du maître d'ouvrage à ces observations est jointe en annexe du mémoire en réponse.

02	DOS	Dossier d'enquête publique
26	R2 Chiry- Ourscamp	<p>M. BONNARD Jean-Yves, maire de Chiry-Ourscamp</p> <p>Mauvaise accessibilité du dossier ; évocation insuffisante du risque inondation dans les panneaux d'exposition ; Note de présentation non technique très légère sur les risques d'inondation sur Chiry-Ourscamp ; Moyen de lecture des documents (tablette) est totalement inadapté ; certains habitants ont dû prendre des photos des écrans pour pouvoir comparer avec leurs titres de propriété ! La somme de documents numériques est organisée par thématiques environnementales alors que les habitants attendent une synthèse par commune. Les informations sont dispersées sur des milliers de pages ! cela révèle que les études ont été menées par des bureaux spécialisés sans concertation entre eux (des exemples sont donnés – Cf. infra) ; une actualisation des données est nécessaire ; le Conseil municipal émettra prochainement un avis sur le projet.</p> <p>Exemples :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le pont des Rondies à Chiry-Ourscamp, décidé au 1^{er} trimestre 2020 et donc non pris en compte dans les études hydrauliques et environnementales qui sont antérieures 2. Le remblaiement des étangs et du canal à Pimprez provoque une rehausse de la nappe dont les conséquences ne sont pas étudiées 3. Les plans ignorent la construction de la RD 1032 et le rehaussement de la route de Sempigny.
30	R6 Chiry- Ourscamp	<p>Mme OSTER Angèle, adjointe mairie Chiry-Ourscamp</p> <p>Considère que malgré la note de présentation non technique le dossier est difficile à comprendre.</p>
59	R4 Thourotte	<p>GUESNIER Jean-Noël</p> <p>Sur les plans, la commune de Choisy-au-Bac est rayée de la carte. Je ferai mes annotations sur Internet.</p>
61	R6	<p>JUSTICE Denise – EARL JUSTICE</p> <p>16 000 pages, la moitié incompréhensible au public et non experts. Annexe 2 -</p>

64	R9 Thourotte 1 pièce jointe	mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale du 7/08/2020 : annexe 2 est vide concernant la commune de Longueil-Annel, Thourotte et Choisy-au-Bac. L'enquête environnementale arrive beaucoup trop tard en enquête publique. 16 000 pages à étudier. Présence de trop d'informations avec des oublis pouvant avoir des conséquences graves. (Cf. note)
62	R7 Thourotte	DEGHAY Jacques 1) Il m'apparaît incongru de lancer une enquête publique sur une réalisation unique de 107 km pour laquelle on peut donner un avis sur 18 km.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant la forme générale du dossier d'enquête publique, son contenu et sa lisibilité

(R4) Le contenu d'un dossier d'autorisation environnementale est fixé par les articles R181-12 à D181-15-10 du Code de l'environnement. La SCSNE a scrupuleusement respecté le format et le contenu attendus. Il en résulte un dossier volumineux constitué de nombreuses pièces parfois techniquement complexes.

De ce fait, la SCSNE a cherché à fluidifier autant que possible la lecture de son dossier en constituant des pièces autoportantes à la lecture (par exemple : la pièce C1 pour les sujets liés à la ressource en eau et aux milieux aquatiques, la pièce C2 pour les sujets liés aux habitats naturels et espèces protégés). La SCSNE a également proposé une synthèse du contenu du dossier à travers deux pièces de présentation du projet : la pièce A1 concernant le projet de CSNE dans sa globalité et la pièce A2 concernant plus précisément le secteur 1. Le résumé non-technique prévu par le Code de l'environnement, constituant une synthèse de 28 pages du projet, a fait l'objet d'une mise en valeur par sa disponibilité à la lecture au format papier dans toutes les mairies du périmètre d'enquête, son impression dans un format confortable à la lecture (A3) sur un papier plastifié pour permettre de nombreuses manipulations.

Le Code de l'environnement impose la mise en enquête publique du dossier complet, incluant les annexes du dossier. Dans notre cas, les annexes représentent plus de 12 000 pages réparties dans 90 livrables. Ces documents sont des rapports d'études ayant permis de construire le dossier, d'étayer les choix techniques, et notamment en termes d'impacts environnementaux. Ils ont également permis aux services instructeurs d'analyser le dossier de demande d'un point de vue technique, notamment pour vérifier les conclusions reprises dans les pièces généralistes du dossier. La SCSNE admet que la navigation parmi ces documents n'est pas aisée pour le public, cependant leur fourniture au dossier relève d'une obligation légale.

Enfin pour faciliter la lecture et la compréhension du dossier par le public, la SCSNE a renforcé ses moyens de communication au bénéfice du public. La SCSNE a ainsi mis à disposition du public un « journal » rassemblant les informations essentielles à propos du dossier ainsi que de l'organisation de l'enquête publique. En outre, les lieux de permanence étaient pour certains équipés de panneaux d'information.

La SCSNE retient le souhait du public de disposer d'une synthèse des impacts à l'échelle communale. Si le cadre réglementaire impose une analyse globale de l'impact du projet, la SCSNE analyse la possibilité de présenter un support adapté à cette échelle pour le dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2, 3 et 4.

Concernant le découpage du projet en deux tranches (secteur 1 d'un côté, secteurs 2, 3 et 4 de l'autre)

(R5) Le découpage d'un projet en plusieurs tranches ou phases pour sa réalisation est permis par le Code de l'environnement (article L181-7). Ainsi, lorsqu'un pétitionnaire envisage de réaliser son projet, au sens de l'article L. 122-1, en plusieurs tranches, simultanées ou successives, il peut solliciter des autorisations environnementales distinctes pour celles des tranches qui les nécessitent.

Dans le cadre du projet du CSNE, il a été décidé de procéder en deux tranches : le secteur 1 d'abord, puis les secteurs 2, 3 et 4. Ce découpage est conforme à la réglementation car les deux tranches sont soumises à évaluation environnementale. Par ailleurs, ce découpage est cohérent au regard des enjeux techniques et environnementaux.

Comme indiqué dans le dossier de demande d'autorisation (dossier A1 pages 32 et suivants), le secteur 1 entre Compiègne et Passel est, en lui-même, une section fonctionnelle du futur Canal Seine-Nord Europe. C'est-à-dire qu'indépendamment des autres secteurs plus au Nord, il apporte une amélioration pour le transport fluvial dans la vallée de l'Oise. Ainsi, l'élargissement et l'approfondissement du canal, en augmentant la section mouillée, diminuera la résistance de l'eau à l'avancement des bateaux permettra une navigation plus rapide et moins consommatrice en carburant, tandis que la mise en service de l'écluse de Montmacq permettra aux navigants un gain de navigation d'une vingtaine de minutes par trajet. D'autre part, contrairement aux autres sections du CSNE qui constituent un canal de jonction, les 18 premiers kilomètres constituant le secteur 1 consistent en un aménagement de l'Oise et en la réalisation / amélioration d'un canal latéral. La nature spécifique des aménagements et du contexte dans le lequel ils s'inscrivent justifient donc la délivrance d'une autorisation distincte et la tenue d'une enquête publique environnementale spécifique. Par ailleurs, le secteur 1 est inclus dans le bassin versant de l'Oise alors que les autres secteurs correspondent à la création d'une voie nouvelle d'eau, située à cheval entre les bassins de l'Oise, de la Somme et de la Sensée.

Le dossier de demande d'autorisation pour les secteurs 2, 3 et 4 entre Passel et Aubencheul-au-Bac sera finalisé en 2021 et l'enquête publique environnementale est prévue en 2022.

03	EAU	Loi sur l'Eau (L.214-3 du code de l'environnement – Volet IOTA)
02	2F Le Plessis-Brion	<p>Le Président du SIAEP de Montmacq/Le Plessis Brion</p> <p>La société du canal seine-nord Europe n'a pas jugé bon de retenir la sécurisation de notre captage par une interconnexion avec le SIAEP de Belle Anne. Ces travaux avaient été actés lors de la réunion du 27 janvier 2017 avec la DDT, l'ARS, le Conseil départemental, l'agence de l'eau, la CC2V, VNF et le sous-préfet. Nous sommes inquiets sur l'incidence des travaux du futur canal pour la pérennité de notre captage qui alimente en eau potable les communes de Montmacq et de Le Plessis-Brion.</p> <p>Ce captage est la seule source d'alimentation en eau potable de ces deux communes.</p> <p>La société du canal seine-nord Europe ne prend pas-t-elle le risque de priver ces deux communes de leur seule ressource en eau potable?</p>
05	R1 Thourotte	<p>Mme BRISSON</p> <p>Le CLO va-t-il être comblé avenue du Général de Gaulle à Longueil-Annel ? Si oui, quelle sera sa mise en œuvre ?</p>
13	R1 Catigny	<p>M. LE BARS Daniel</p> <p>Puits : Quelles dispositions ont été prises si vous détournez les sources souterraines ?</p>
18	R2 Cambronne Lès Ribécourt	<p>Mme DRELA Geneviève, maire de Cambronne-lès-Ribécourt</p> <p>J'attire votre attention sur le fait que les eaux pluviales, rue du Château à Cambronne-lès-Ribécourt se déversent dans le canal actuel ; pour ce qui est de l'eau du moulinet, celle-ci se déverse dans l'Oise (lit actuel) en passant sous le canal actuel. il faut veiller à ce que ces deux chemins d'écoulement soient pris en compte dans le projet CSNE.</p>
23	8F Auvers-sur-Oise 1 PJ	<p>Union Oise 95 – Union Départementale des Associations de Défense contre les Crues de l'Oise en Val d'Oise – P. LARRIEU co-président. Auvers-sur-Oise. (Reproduction intégrale de la contribution).</p> <p>L'association Union-Oise 95 regroupe des associations de riverains du Val d'Oise menacés par les inondations de l'Oise aval jusqu'à la confluence avec la Seine. Ces populations sont particulièrement vulnérables à toute augmentation du débit de l'Oise.</p> <p><u>Courrier joint :</u></p> <p>NOTA : Les références sont extraites du dossier simulations hydrauliques Chapitre 8 Mesures de réduction Nos observations concernent les incidences du CSNE sur le niveau des crues en aval de Creil à la Seine</p>

8-1 Principe et liste des mesures de réduction et de compensation.

Le premier paragraphe indique : « De légers impacts négatifs (accroissement de débit de quelques m³/s, élévation de niveau de quelques centimètres) étaient observés en aval de Creil jusqu'à la Seine ».

Nous protestons contre cette présentation qui tente de minimiser les impacts à l'aval de Creil. En effet, tous les travaux qui sont effectués en amont de Creil et qui conduisent à un abaissement du niveau des crues dans ce secteur engendrent obligatoirement une augmentation importante à l'aval puisque à la confluence Seine -Oise le débit d'évacuation reste identique.

Nous rappelons que l'entente Oise Aisne a fait des calculs qui ont mis en évidence que 1 cm de débordement avait un coût d'environ 1 million d'euros.

Ce ne sont donc pas de légers impacts négatifs.

Les études du secteur 1 sont présentées avec et sans MAGEO mais le dossier PRO de MAGEO est en cours d'étude. Les éléments pris en compte pour les études de CSNE sont extraits du dossier AVP de MAGEO (Paragraphe 6)

Les différences entre les deux projets pourraient être importantes et modifier les résultats actuels.

MESURES COMPENSATOIRES EN PÉRIODE DE CHANTIER

Il y a 2 périodes de début du chantier

Période 1 : pendant un temps estimé de 1 an et demi à 2 ans

Période 2 : 2 ans 3/4 à 3 ans

Pendant ce temps les mesures de compensation ne seront pas opérationnelles.

Il est précisé : « que pendant cette période la probabilité d'observer une forte crue est faible ».

Cette phrase nous paraît un peu obscure.

Nous n'admettons pas que l'on s'en remette au hasard pour justifier cette insuffisance. I

Il est inacceptable de faire courir ce risque à la population sans rien prévoir pour la protéger que par un heureux hasard.

Une crue peut toujours survenir d'autant plus que dans ce genre de chantier complexe il n'est pas rare que les délais prévus dans l'estimation initiale soient largement dépassés.

Il y a donc pour cette période, un non-respect des prescriptions de la loi sur l'eau qui exige que tous les effets négatifs soient strictement compensés. Il est bien évident que les périodes de chantier sont incluses dans ces exigences.

C'est pourquoi nous demandons à ce que le planning des travaux soit revu de telle sorte que la mise en place des mesures de réduction précède le rescinde ment de l'Oise.

		<p>8-2 MESURES COMPENSATOIRES DÉFINITIVES DE CSNE</p> <p>Le dernier paragraphe du chapitre indique : Le paramétrage des automates..., en s'appuyant notamment sur la surveillance effectuée dans le cadre de la gestion actuelle des barrages de l'Oise.</p> <p>Que les actions prévues (manuelles ou automatisées) soient confiées aux responsables de la gestion des barrages n'est pas une bonne solution pour deux raisons :</p> <p>1° Actuellement la gestion des barrages est effectuée par VNF (Voies navigables de France).</p> <p>Or sa politique de gestion a comme priorité de permettre la circulation des bateaux le plus longtemps possible en retardant l'ouverture des barrages pour permettre l'évacuation de l'eau ce qui a pour conséquence une aggravation des crues.</p> <p>D'ailleurs au chapitre 9-1 il est précisé que les barrages sont ouverts lorsque le débit atteint 300m³ par seconde. Comme au régime normal le débit est de l'ordre de 30 à 50m³/s. Il est aisé de constater qu'il a été perdu beaucoup de temps pour évacuer l'eau en surplus et par voie de conséquence la crue est aggravée.</p> <p>2° Sur l'ensemble du bassin versant de l'Oise il y a plusieurs opérateurs qui gèrent les ouvrages de régulation telle que l'Entente Oise-Aisne. Agir indépendamment les uns des autres pourrait s'avérer inefficace voir même dangereux, c'est pourquoi nous demandons la création d'une haute autorité sous tutelle du président de région coordonnateur du bassin qui prendrait les décisions pour tout le bassin et en serait responsable.</p>
20	R1 Ribécourt- Dreslincourt	<p>MUSZINSKI Raymond</p> <p>Contre-fossé côté route de Bailly: le contre-fossé doit être creusé en continu depuis Pimprez jusqu'au déversoir situé en aval vers Cambronne-lès-Ribécourt.</p>
24	R1 Compiègne	<p>M. ARMAND Daniel</p> <p>M. ARMAND est propriétaire d'un étang au Plessis-Brion, rue du Mont Chevreuil. Cet étang n'est pas concerné par la procédure d'expropriation. Mais il est loué à des pêcheurs. M. ARMAND s'inquiète des conséquences du projet de canal qui passe très près de son étang. Notamment en ce qui concerne le NIVEAU des eaux. Quelles conséquences ?</p>
30	R6 Chiry-	<p>Mme OSTER Angèle, adjointe mairie de Chiry-Ourscamp</p> <p>Redoute de futures inondations sur le territoire de Chiry-Ourscamp.</p>

	Ourscamp	
39	14F Janville	DURAND Michel Quid des aménagements des berges au niveau de l'île de Janville ? Que deviennent les points de puisage d'eau. Des nouveaux forages sont-ils prévus ? Que ce passe-t-il au niveau des exutoires ? Aménagements paysagers au niveau de Janville ?
51	R3 Montmacq	CUELLE Rémy, maire J'ai transmis à la CC2V les réflexions et demande de la commune de Montmacq, certaines d'entre elles datent de 2011 et avaient été à l'époque levée par mon prédécesseur. À ce jour, les nôtres sont similaires, il nous paraît important en effet : - que le Matz soit rejeté dans le nouveau canal. - que l'écoulement des eaux pluviales de la commune soit garanti vers la rivière pendant les travaux de rescindement de celle-ci., - Que l'aire de relevage de crue de l'impasse Grandin soit lui aussi préservée pour l'avenir est en état de fonctionnement si besoin est lors des travaux de rescindement. Nous disions aussi les liaisons routières avec les communes voisines soient effectués à l'identique et que la nouvelle RD 66 soient maxi sécurisés pendant les travaux entre Montmacq et Cambronne. Le syndicat SIAEP de production d'eau n'a toujours aucune certitude concernant la marche à suivre en cas de rabattement de nappe, il fut question à une certaine époque d'une interconnexion entre les réseaux ; nous n'avons à ce jour aucune nouvelle ni certitude sur ce sujet. Je vous remercie par avance de nous informer sur ces sujets et d'en tenir compte.
53	R1 Morlincourt	M. BASSET Philippe, Maire de VARENNES, Vice-Président de la Communauté de Communes du pays Noyonnais. Attire l'attention sur les zones de prairies naturelles de Morlincourt qui permettent l'extension des crues pour les vallées de l'Oise et de l'Aisne. Il demande le maintien de la situation actuelle et se trouve en mesure de proposer des terres non inondables pour les dépôts.
69	25F Le Plessis-Brion	M. TROCME Yves Yves TROCME, président de l'association « Sauvegarde et Nature » 60150 LE PLESSIS BRION Reproduction intégrale de l'observation : Avant-propos : La présente fiche a pour objectif : * de souligner les paragraphes qui nous paraissent « équivoques »,

* de susciter des éclaircissements

* de formuler des contributions ...

En effet, ce projet de canal à grand gabarit va transformer la vallée de l'Oise, de Montmacq jusqu'à la confluence de l'Aisne. En cause les rescindements et le rétrécissement de la rivière Oise à hauteur de Le Plessis-Brion.

Concernant ce rétrécissement, vous affirmez avoir travaillé sur les crues centennales, millénales, les crues de 1993, 1995 et 2002. Toutefois, nous avons des inquiétudes dans l'hypothèse d'une crue dont l'amplitude serait inférieure à 1993 mais supérieure à la crue faiblement débordante de 2002. En effet, ces crues intermédiaires seront contrariées par les chemins de service, et les 4 « seuils noyés » (figure 35 mémoire réponse à de l'AE, page 121) pour la remontée des poissons dans le rétrécissement et la surface soustraite évaluée à plus de 100 hectares.

Par ailleurs, le calage du déversoir de Montmacq est l'altitude 34,80 NGF ; un tel calage ne fonctionne que pour les crues type 1993. En conséquence, toute crue intermédiaire descendra sur la rive gauche de l'Oise (l'étalement étant empêché par le Canal et ses chemins de service).

ANALYSE SYNTHETIQUE DES DOSSIERS :

- **Primo : pièce C1, page 22, chapitres 2.7.3. : surveillance et entretien des ouvrages en terre et béton.**

-la gestion des données et le stockage des données pendant 5 ans.

-l'état des forages de surveillance.

-les installations en lit mineurs : écluse, batardeaux, siphons, ducs d'Albe, buses, berges lagunées, rescindements, aménagements destinées à maintenir les crues faiblement débordantes... (SIC)...

Notre contribution : Nous proposons la gestion des données sur 10 ans, 5 ans nous paraissent insuffisants pour les postes de crue faiblement débordantes (entre 2011 et 2020 : pendant 9 il n'y a pas eu de crue qui puisse entrer dans ce poste).

- Notre association demande une surveillance de 10 ans sur ce poste de crues, en cas de petite crue, la rivière Oise refera son lit, par contre en cas de forte crue type 1993 ou centennale, dans l'année qui suit le rescindement, les berges abîmées seront-elles « retravaillées » ? .../...

- **Secundo : concernant les boucles du Muids :**

Nous prenons bonne note que le rescindement sera réalisé rive droite (côté N.E.)

Le secteur sera à sa deuxième modification par rapport à son état naturel originel.
a) Concernant le remplacement de l'Oise : (chapitre 3.3.41, page 66) « une dérivation temporaire le temps des travaux sera réalisée dans les boucles du Muids...cette dérivation de 400m sera active pendant 18 mois »
(ce qui veut dire deux risques de crue possibles !).

A souligner : nous attirons l'attention sur le fait que les aménagements de la confluence de l'Oise dans le canal S.N.E. entraînera la mise en place de 4 « seuils noyés » dans ce rétrécissement. L'eau des crues intermédiaires s'écoulera moins vite nécessairement.

En conséquence, les rues Alfred Vervin et André Levaire, situées en première ligne dans le village de Le Plessis Brion seront menacées !

Le resserrement : lors de la DUP de 2008, (étude d'impact Tome 4, pièce 6 bis) : chapitre 242 : crues faiblement débordantes : En plus de la réduction de la rivière Oise, il était prévu 2 blocages dans le lit mineur (page 82-pièce 6). Aujourd'hui nous notons un « trait noir » coupant la rivière Oise à hauteur de l'écluse sur l'illustration 16, page 47 de la pièce C1....

De quoi s'agit-il ?

- Par ailleurs, concernant le resserrement : Vu le chapitre : aménagement de la confluence de l'Oise dans le CSNE : (page 69) :

• Notre contribution : (Cf. : texte et illustration 32) : dans la zone rétrécie, serait-il possible d'enrocher les 2/3 de la rive gauche et 1/3 de la rive droite ? Car, depuis des années, l'érosion de la rivière Oise à cet endroit est importante. Une consolidation permettrait la réhabilitation d'un chemin de promenade le long de la rivière !

Question concernant les travaux de rétrécissement : A quel moment seront faits les travaux de rétrécissement ?

En effet, en cas de crue centennale, si le déversoir de MONTMACQ n'est pas fait , le village de Le PLESSIS BRION qui a déjà vécu des graves inondations sera impacté .

• **Tertio : Concernant les étangs situés sur le territoire de Le PLESSIS BRION**
:

Dans l'étude d'impact n° 7 A (dossier RD 1032 à Chiry-Ourscamp) : c'est l'étang « dit du fonds » du village Le Plessis-Brion, qui a servi de compensation aux travaux

de cette route RD 1032. (Agrandissement du plan d'eau, fossé et roselière. En conséquence, en cas de perte du niveau d'eau ces travaux deviennent obsolètes. (voir illustration 208 /pièce C1/ page 283)

Nous demandons donc un suivi de ces étangs situés « hors DUP » cf : le logiciel CATHERINE.

- Ces étangs sont des lieux de passage pour les oiseaux migrateurs et un lieu propice pour les « sternes pierregarins, poules d'eau , couples de cygnes et autres oiseaux.
- Dans les dossiers que nous avons lus analysés, nous n'avons détecté aucune remarque ou proposition sur ce sujet car ces sites se trouvent dans le lit majeur et donc hors zone DUP.
- Par ailleurs, une coupe de la rivière Oise canalisée dans le chapitre 6.5.1.2, du dossier C1, page 277) montre une interaction du projet avec la nappe phréatique (illustration 197) ; nous craignons une baisse possible de la nappe phréatique et le mécontentement des propriétaires des étangs et des pêcheurs.
- Nous demandons des « éléments de langage » pour pouvoir rassurer les propriétaires et pêcheurs, et une surveillance accrue de votre « écologue ».

Quarto : concernant les perspectives tourisme et loisirs (chapitre 6.5.3.2, dossier études d'impact, page 87) :

Le chemin de randonnées « les becs dans l'eau-circuit ornitho-fluvial numéro 19 », ce circuit et l'aménagement des étangs qui ont été financés par le FEDER et devraient être inscrits au plan départemental.

Nous souhaitons un accord « gagnant/gagnant », entre la CC2V/EPCI Thourotte et la Société CSNE pour le rétablissement de cet itinéraire de promenade et de randonnées.

Il est légitime de s'étonner de l'absence de ce chemin de randonnées dans le chapitre 5.12.9.4 page 267 pièce C1.

Concernant le canoë-kayak, cité dans l'article ci-dessus, bien qu'il y ait actuellement peu de navigation sur la rivière Oise, nous souhaiterions, dans la mesure du possible, la création d'un embarcadère pour la mise à l'eau pour les pompiers et les loisirs, embarcadère situé à quelques hectomètres de la confluence, sur la RD15.

Quinto : les situations équivoques :

a) Dans l'étude d'impacts : 7B.3.3.5. : « risques d'inondation pendant la

		<p>construction » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Citons page 21 « les mesures prises en phase de chantier consisteront à implanter des dépôts provisoires dehors de ces zones ». - Aujourd'hui, sur le plan des emprises provisoires et définitives TEAN-M008-1-B-DAEU-ENVI-SECT1-C1SO-001-06-D01, nous avons constaté que: <ul style="list-style-type: none"> - * 5 emplacements de stockage provisoires, - * 3 emprises travaux provisoires, - * les ouvrages d'art de la RD81, RD15, - * et la construction de l'écluse de Montmacq, - Ces travaux seront réalisés dans le lit majeur de la rivière Oise ; (entre le point 100+000, le point 108+000 (sortie bief Montmacq) . Ces divers travaux enlèveront nécessairement de l'écoulement et des zones de rétention dans le lit majeur, en conséquence il y aura un sentiment d'inquiétude en période de fortes pluies, attendu que l'onde de crue détectée à Hirson arrive à Montmacq/Le Plessis Brion dans un délai de 5 jours ! - Notre question : quelle entreprise et dans quel délai ? <p>Pour la mise en œuvre des missions définies dans le dossier A2, page 50/226 en 5.4.1. il est écrit ce qui suit</p> <p>« les installations de chantier sont localisés sur la carte « plan de synthèse de l'opération » sous la dénomination « emprise travaux provisoires »...elles seront protégées vis-à-vis des crues et des modalités de repli en cas de crue définie. L'organisation des installations reste à la charge des entreprises ». La grande question qui devra être précisée dans la feuille de route/cahier des charge</p> <ul style="list-style-type: none"> - A qui incombera la responsabilité civile et pénale ? <p>Autres observations et questions diverses : État néant. Fait à Le Plessis Brion, le 11 novembre 2020</p>
79	34F	<p>Patrick BEAULIEU 60150 THOUROTTE</p> <p>Étant propriétaire d'un site de bureaux, bâtiments de stockage et cabinet médical a Thourotte le long du canal sur la D15 (pont de Thourotte au plessis brion et le pont de THOUROTTE) boulevard Barbusse, jouxtant le canal actuel.</p> <p>Le commissaire enquêteur rencontré en Mairie de Thourotte le 07/10 n'a pas su me renseigner sur la question du devenir de cette partie d'ancien canal:</p> <ul style="list-style-type: none"> * va t il être rebouché? *si non l'eau sera t elle stagnante avec les inconvénients en découlant (odeurs, insectes) *sera t il entretenu et par qui actuellement VNF EVITE SOIGNEMENT LE RONCIER LE LONG DES CLOTURES LORS DES FAUCHAGES. * sera t'il sécurisé? <p>En cas de crues une compensation a t'elle été prévue afin de ne pas inonder la</p>

		<p>zone industrielle voisine ?</p> <p>D'autre part je trouve aberrant que depuis des décennies que certains "réfléchissent" sur ce canal que les gabarits en hauteur de soit pas cohérent avec nos voisins en amont, obligeant a des transbordements de containers avant de passer la frontière !</p>
82 122	36@ R10 Thourotte 1 pièce jointe	<p>BLONDEL Claude, vice-président du ROSO, chargé du domaine de l'Eau. Indique qu'une contribution a été déposée sur le registre de Thourotte le 12 novembre 2020. La pièce jointe reproduit la contribution du registre de Thourotte : dépôt au registre de droite d'un dossier de 23 pages (avis) et annexes de quatre pages. Possibilité de transférer dossier de 7 mo par mail.</p>
83	37@ 1 pièce jointe	<p>BLONDEL Claude, vice-président du ROSO, chargé du domaine de l'Eau. Courrier AVIS de 23 pages du 12 novembre 2020. Avis défavorable au projet.</p>
84 85 88	38@ 39@ 42@ 1 pièce jointe	<p>BLONDEL Claude, vice-président du ROSO, chargé du domaine de l'Eau. Courrier annexe Avis SRADDET de 9 pages du 16 octobre 2019.</p>
91	R2 Le Plessis -Brion	<p>DAMIEN Jean-Pierre, maire du Plessis-Brion</p> <p>--- quelles seront les effets de l'Oise par son rétrécissement sur une partie de son tracé et de son élargissement quand elle se rejette dans le canal. Exemple : en période de crue, d'orage etc.</p> <p>--- Au vu du changement climatique, ne serait-il pas possible de reboucher les bras morts de l'Oise, ce qui évitera une prolifération de moustiques sachant que nous avons des habitations très proches.</p> <p>--- Les crues seront-elles contrôlées, aujourd'hui, l'îlot comprenant une vingtaine d'habitations n'a jamais été inondé.</p> <p>--- Quelles seront les conséquences d'une crue de laine avant celle de l'Oise. Ce qui empêche l'Oise de s'écouler et forme un reflux qui pourrait inonder l'îlot avec ses habitations.</p> <p>--- L'étang actuel sera-t-il restitué la commune ?</p> <p>--- Quelle sera l'impact de climatique pendant les périodes de sécheresse sur l'écoulement de l'Oise et sa faune aquatique ?</p>
95	R8	SMESSAERT Benoît

	Catigny	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet avance et il n'y a eu aucune concertation avec les communes. - Le cadre de vie va être sacrifié : Catigny se trouvent sur un point bas... En hiver, il y a déjà des inondations.
--	---------	---

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant le projet d'interconnexion entre les SIAEP de Montmacq/Le Plessis Brion et de la Belle Anne

(R6) Sur la base des études APS de 2006, la SCSNE a réalisé en 2016 une étude d'impact du projet sur les captages d'eau potable pour anticiper les éventuels besoins de sécurisation des captages. Or cette étude a conclu que (i) le projet tel qu'envisagé dans les études APS avait un impact potentiel sur la productivité et la qualité du captage de Montmacq en entraînant une baisse de la nappe en phase travaux du fait du rabattement nécessaire pour réaliser l'écluse de Montmacq et que (ii) la ressource en eau limitée du secteur limitait les possibilités de sécurisation.

Face à ce constat et en application de la séquence réglementaire "Eviter, réduire, compenser », la SCSNE a choisi de réétudier complètement lors des études AVP les modalités d'exécution de l'écluse de Montmacq afin de réduire les impacts sur le captage et les zones humides et de réaliser une modélisation hydrogéologique pour étudier plus spécifiquement l'impact. Au terme de cette nouvelle étude, il a été décidé que l'excavation de l'écluse serait réalisée dans une enceinte étanche permettant de ne plus rabattre la nappe comme prévu à l'APS et donc d'éviter les impacts en phase travaux et en phase exploitation.

Ces éléments ont été présentés au président du SIAEP de Montmacq en janvier 2019. Ils sont aussi présentés dans la pièce C1 chapitre 6.14.1.1 page 374 "*Un impact du projet sur la qualité de l'eau n'est pas envisageable. Le modèle hydrogéologique montre que l'alimentation du captage ne se fait pas directement par l'Oise. En effet, les captages sont situés en rive gauche de l'Oise, et les écoulements se font de l'est vers l'ouest (cf. carte piézométrique présentée dans l'état initial, §5.6.1.3).*"

De plus, la SCSNE a aussi prévu, en plus des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, la mise en place de piézomètres d'alerte entre les travaux et le captage de Montmacq à l'identique des autres captages d'eau potable pour suspendre les travaux en cas de suspicion d'impact.

Concernant le devenir du canal latéral à l'Oise (CLO)

(R7) Concernant le devenir du CLO, un Contrat Territorial de Développement (CTD) sur le Compiégnois – Noyonnais est en cours de rédaction pour accompagner la réalisation du CSNE, optimiser ses retombées économiques et sociales et favoriser son intégration dans le territoire. L'article 36 de la Loi d'Orientations sur les Mobilités (LOM) du 18 novembre 2019 précise : « IV. – L'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe peut contribuer à l'élaboration par l'État, les Régions, les Départements et les établissements publics de coopération intercommunale ou leurs groupements de contrats territoriaux de développement en

lien avec les infrastructures mentionnées aux I (CSNE) et III (MAGEO). ». Ce contrat est composé de 4 volets², dont l'un est dédié au devenir des canaux existants, le Canal latéral à l'Oise (bief de Janville) et le Canal du Nord. L'élaboration du CTD sur le Compiégnois – Noyonnais est en cours avec un objectif de finalisation avant l'engagement des travaux sur le secteur 1. Sur le volet lié au devenir des canaux existants, Voies navigables de France a engagé à l'automne 2020 une concertation avec les collectivités territoriales sur cette question. Il s'agit dans un premier temps de partager une vision du devenir du canal existant section par section (comblement, maintien en eau ou aménagé en fonction des attentes des territoires).

Le bief de Janville sur le canal latéral à l'Oise, qui traverse les communes de Longueil-Annel, Thourotte et Cambronne-lès-Ribécourt ne fait pas partie du projet et son devenir n'est donc pas dans l'objet du dossier soumis à l'enquête publique. Il appartient aux communes concernées et à la communauté de communes des Deux Vallées, en partenariat avec Voies navigables de France, de définir l'avenir de ce bief qui pourra rester en service, connecté au CSNE. Une concertation initiée par VNF a d'ailleurs débuté avec les collectivités à l'automne 2020.

Pendant toute la durée des travaux du secteur 1, ce bief permettra de garantir la continuité du trafic actuel et de garantir l'évacuation d'excédents de déblais du chantier par voie fluviale. Ce bief servira également d'itinéraire de déviation pour la navigation fluviale pendant les phases de réglages des équipements de l'écluse de Montmacq qui interviendront pendant la première année de mise en service du Canal Seine-Nord Europe.

Concernant de potentiels impacts sur les puits domestiques

(R8) Un inventaire des points d'eau a été réalisé sur l'ensemble du tracé du CSNE en 2018 sur la base de données publiques ADES et également d'une enquête auprès des mairies pour recenser tous les ouvrages déclarés. Les éléments sur le secteur 1 sont présentés dans la pièce C1 au chapitre 5.2.3. en page 254.

Sur le secteur 1, l'étude hydrogéologique présentée dans la pièce C1 au chapitre 6.5.1 en page 277, montre que le projet ne modifiera pas le sens d'écoulement général de la nappe et que les rabattements de nappe dus au projet resteront inférieurs à 20 cm au-delà de 200 m du projet. L'analyse des impacts effectuée sur les ouvrages déclarés ou autorisés présentée dans la pièce C1 au chapitre 6.14.1.2 en page 375 montre l'absence d'impact.

Concernant les exutoires des eaux pluviales sur la commune de Cambronne-lès-Ribécourt

(R9) Concernant le rejet dans le canal, la pièce C1 au chapitre 6.14.1.6 à la page 396 indique que "A l'image des réseaux traversant le canal via des rétablissements ou en siphons, les prises d'eau et les rejets d'eau se connectant déjà sur le CLO, l'Oise naturelle et l'Oise canalisée et déclarés seront rétablis dans les mêmes conditions que l'existant dans la mesure du possible. Pour les objets ne pouvant être restitués à l'identique, une solution sera menée au cas par cas avec chaque propriétaire d'ouvrage". Le rejet des eaux pluviales du ru du Château s'exerce dans le bief de Janville qui est hors emprise du secteur 1.

Concernant du rejet du ru du Moulinet, le passage de ce dernier sous le canal latéral à l'Oise à l'image de tous les affluents en rive droite de l'Oise est bien maintenu via la mise en place d'un siphon sous le canal Seine-Nord Europe. Ce dernier est présenté en détail dans la pièce C1 au chapitre 3.3.4.1 en page 374.

² Volet 1 - aménagements bord à voie d'eau proposés par les territoires (exemple une piste cyclable) ; volet 2 – développement économique, emploi, formation, insertion ; volet 3 – organisation du chantier en lien avec la vie des territoires ; volet 4 – devenir des canaux existants.

Concernant la remise en cause de la transparence hydraulique du CSNE vis-à-vis de l'Oise aval

(R10) La neutralité hydraulique signifie l'absence d'impact significatif sur les enjeux amont et aval. L'augmentation de 1 cm en crue décennale a été étudiée finement et concerne des zones naturelles (frayères) non débordantes. Elle n'a donc pas d'impact sur les zones à enjeux tels que les habitations. Ces incidences ne peuvent être comparées à l'évaluation financière de l'étude de l'Entente Oise Aisne qui est liée à des débordements de l'Oise lors des crues majeures impactant des zones urbanisées.

Concernant la gestion des ouvrages, il faut noter que les barrages de navigation ont pour objet de maintenir un niveau navigable lorsque le niveau naturel de la rivière ne le permet pas, principalement en période de basses eaux. Ces barrages sont ouverts progressivement avec l'augmentation du débit des rivières pour être totalement effacés aux environs d'un débit de 300m³/s. À ce niveau de débit, les crues ne sont pas encore débordantes. Au-delà, les barrages de VNF n'ont plus d'effet sur les crues. L'ouverture prématurée d'un barrage serait sans effet sur les niveaux maxima atteints par la crue.

Enfin, les conditions de régulation des crues entre les différents opérateurs publics (création ou non d'une haute autorité) sont de la responsabilité de l'Etat et dépassent le projet soumis à l'enquête publique. La SCSNE est bien entendu prête à contribuer à ce travail de coordination pour le périmètre qui relève de sa responsabilité.

Concernant l'aménagement des contre-fossés (cas cité : route de Bailly à Ribécourt-Dreslincourt)

(R11) Le fossé prévu en rive gauche, côté route de Bailly, commence au niveau du ru de Ribécourt et correspond au raccordement du ru vers l'Oise. D'une manière générale, les contre-fossés sont installés pour assurer l'évacuation des eaux des bassins versants interceptés par le canal, donc en l'occurrence, en rive droite du bief de Montmacq. Il n'est pas prévu de contre-fossés du côté opposé, les eaux pluviales pouvant s'évacuer par leur bassin versant naturel.

Concernant les impacts hydrogéologiques du projet sur le niveau d'eau des étangs du Plessis Brion

(R12) L'étang situé rue du Mont Chevreuil a été inclus dans la modélisation hydrogéologique globale dont les résultats sont présentés en pièce C1 chapitre 6.5.1.4 en page 279. La modélisation montre que le niveau des étangs ne sera pas impacté en basses eaux et moyennes eaux. En hautes eaux où les niveaux seront plus importants, une baisse des niveaux de 20 cm environ pourra être observée mais sera dans les mêmes ordres de grandeur que les variations inter-annuelles de la nappe et ne viendront donc pas modifier l'exploitation à destination de pêche sur l'étang.

Concernant l'influence du projet sur la survenue d'inondations (cas cité : commune de Chiry-Ourscamp)

(R13) La modélisation a pris en compte le territoire de Chiry-Ourscamp et s'est assurée de la neutralité hydraulique (absence d'augmentation de surface inondable, de hauteur d'eau des crues débordantes) sur ce secteur à l'image des autres secteurs de la modélisation hydraulique. Le chapitre 6.7.1.4 de la pièce C1 présente en détail l'ensemble de ces éléments.

Concernant les aménagements prévus sur la commune de Janville

(R14) La commune de Janville n'est concernée que marginalement par le projet sur sa partie sud, le long de l'Oise. Les aménagements prévus sur le territoire de Janville comprennent le raccordement du chemin de service en rive droite du canal (bande enherbée) à la rue Ludovic Deligny, afin d'assurer une continuité de circulation pour les véhicules d'entretien. Une barrière sera mise en place pour empêcher les autres circulations automobiles. Les piétons y seront autorisés. Les autres aménagements comprennent le remblaiement de l'Oise sur environ 200 m au sud de la commune (ce remblaiement allant à Choisy-au-Bac et à Clairoix jusqu'au site des Confluences (anciennement Continental) et l'aménagement sur ce remblaiement de mesures de compensation environnementale. L'aménagement veillera à préserver les berges actuelles de l'Oise afin de conserver à l'Oise naturelle un miroir d'eau lors de ses crues.

Concernant l'île de Janville, elle est hors des emprises du projet du CSNE. Aucun aménagement n'est prévu sur cette île à ce titre.

Concernant les effets hydrauliques et hydrogéologiques du projet CSNE sur le territoire de la commune de Catigny

(R15) Catigny est concernée par le secteur 2 du projet de CSNE. Seules la présence de zones de dépôts potentiellement utile pour le stockage des matériaux d'excavation issus du secteur 1 justifie son intégration au périmètre d'enquête. Concernant l'ensemble des autres aménagements du secteur 2, les études d'avant-projet sont en cours. Elles sont menées dans le cadre d'une concertation avec la commune et la profession agricole, qui est en cours d'élargissement à l'ensemble des habitants. Ce dialogue a pour objectif de définir le projet afin qu'il s'insère au mieux dans le territoire en conciliant les enjeux de pérennisation des activités économiques présentes et le cadre de vie des habitants. L'enquête publique environnementale est prévue en 2022.

Concernant les impacts hydrauliques et hydrogéologiques, ils sont en cours d'évaluation dans le cadre des études d'avant-projet, comme expliqué ci-dessus. Les impacts liés aux ruissellements définis notamment à travers les PPRi en vigueur seront pris en compte. A travers une démarche ERC, le projet cherche en premier lieu à limiter les emprises en zone inondable et à limiter les incidences sur les écoulements notamment à travers la mise en place d'ouvrages de traversée hydraulique. Quand les impacts notables ne peuvent être évités, des mesures de compensation hydraulique sont prévues pour garantir la neutralité hydraulique.

Concernant les questions et observations de M. Rémi CUELLE, Maire de Montmacq (observation n°51)

(R16) Concernant l'exutoire du Matz : le projet prévoit le rejet du Matz directement dans le bief de Venette au droit de l'avant-port de l'écluse. Ce rejet sera réalisé à travers un dalot pour ne pas impacter la continuité écologique.

Concernant l'exutoire d'évacuation des eaux pluviales en phase chantier : tous les rejets autorisés vers l'Oise seront maintenus en phase travaux.

Concernant l'aire de relevage de crue de l'impasse Grandin : le poste de crue de la ruelle Grandin se situe hors des zones aménagées par le projet. La SCSNE veillera toutefois à lui maintenir un exutoire vers l'Oise.

Concernant le projet d'interconnexion entre les SIAEP de Montmacq/Le Plessis Brion et de la Belle Anne : voir la réponse formulée ci-dessus.

Concernant les rétablissements routiers : la déclaration d'utilité publique du CSNE prévoit le rétablissement des trois liaisons routières existantes. La RD 66 sera réalisée en priorité, cet axe étant indispensable également pour le chantier. Les entreprises seront bien évidemment sensibilisées aux contraintes de sécurité sur cet axe qui servira en particulier à la desserte du chantier de

l'écluse. Concernant la liaison entre Thourotte et Montmacq, le rétablissement de cette liaison nécessite de construire un nouveau pont sur le CSNE et de reconstruire les ponts sur l'Oise et sur le canal latéral à l'Oise en raison des contraintes de raccordements des trois ouvrages entre eux. Les ouvrages seront remis en pleine propriété aux communes concernées avant mise en service et feront l'objet d'une convention en définissant les modalités d'entretien.

Concernant les questions et observations de M. Philippe BASSET, Maire de Varennes, vice-Président de la communauté de communes du Pays Noyonnais (observation n°53)

(R17) Aucun dépôt n'est prévu sur le site de compensation de la Vallée de l'Oise à Morlincourt (se référer au plan de gestion du site en annexe de la pièce C5). Un site de compensation potentiel par remblaiement de gravière est effectivement évoqué dans le dossier. Ce site n'a finalement pas été retenu. Concernant la proposition de terres non inondables pour la réalisation de dépôts, la SCSNE contactera les propriétaires pour analyser leurs propositions.

Concernant les questions et observations de M. Yves TROCME, Président de l'association « Sauvegarde et Nature » (observation n°69)

(R18) Concernant les crues intermédiaires : 8 crues ont été étudiées dont les crues de 2001 (Q8), 2011 (Q20) et la crue décennale qui se situent entre les crues de 2002 (Q5) et la crue de 1993 (Q30). Aussi, les crues intermédiaires ont été étudiées et les résultats présentés dans l'étude hydraulique et synthétisés dans la pièce C1 chapitre 6.7.1.4 page 291 montrent un abaissement du niveau des crues dès la crue de 2001. En effet, la côte de calage du déversoir implique un début de déversement dès la crue de 2001, déversement qui augmente ensuite avec le niveau des crues dans l'Oise.

Concernant le rétrécissement de l'Oise à sa confluence avec le CSNE, elle est nécessaire pour maintenir les crues faiblement débordantes nécessaires à la vie aquatique et les frayères de l'Oise. En effet, la prolongation du bief de Venette créera un volume de stockage nouveau et supplémentaire pour les crues de l'Oise, venant abaisser les niveaux. Aussi le rétrécissement de la confluence est étudié pour maintenir le fonctionnement actuel de l'Oise jusqu'aux crues faiblement débordantes pour ne pas impacter les frayères et zones humides. Au-delà, le déversoir de Montmacq et la capacité accrue de stockage du canal permettront un abaissement de plus en plus important du canal.

Par ailleurs, Le trait noir coupant la rivière Oise à hauteur de l'écluse est une erreur d'impression. Suite à la réalisation de la modélisation hydraulique, les blocages dans le lit mineur destinés à maintenir le niveau des crues faiblement débordantes n'ont pas été retenus car ils ne produisaient pas l'effet escompté.

Ces travaux sont envisagés, sous réserve du respect du planning à la mi 2024. Ils seront réalisés après l'aménagement du tronçon de canal entre la confluence avec le CLO à Janville et la nouvelle confluence avec l'Oise, de sorte que les écoulements avals soient opérationnels lors de ces travaux.

La proposition d'enrochement supplémentaire - non existant aujourd'hui - est considérée comme une dégradation de l'état existant par les services de l'Etat amenant compensation en finançant notamment des opérations de suppression d'enrochement ailleurs.

Concernant l'effet des 4 seuils noyés à la confluence de l'Oise, les crues intermédiaires ont bien été étudiées dans le cadre du projet pour s'assurer de l'absence de surélévation du niveau d'eau. Ces éléments sont présentés au chapitre 12.4 de l'étude hydraulique et sur la figure 161 montrant les profils en long de la ligne de crue qui sont maintenus jusqu'à la crue faiblement débordante et sont

abaissés au-dessus. En effet, le niveau et le nombre des seuils sont calés pour ne pas entraver les crues au-delà de la crue faiblement débordante qui doit être maintenue comme actuellement pour ne pas impacter le fonctionnement des milieux naturels. Par ailleurs, le déversoir de Montmacq commence à fonctionner pour les crues intermédiaires permettant un abaissement des niveaux d'eau. A noter qu'une étude complémentaire est en cours pour ajuster finement le nombre de seuils et leur inter-distance au regard de la capacité de nage des poissons, ces ajustements sont sans incidence sur les niveaux de crue.

Concernant la durée de stockage des données, celle-ci a été définie selon les capacités de stockage possibles des éléments informatiques au regard du nombre d'informations à traiter.

Concernant l'évolution des berges de l'Oise naturelle, les crues sont nécessaires au fonctionnement hydrogéomorphologique de l'Oise naturelle, quelle que soit leur fréquence de retour. Aussi l'évolution naturelle des berges liées à ces événements au niveau de l'Oise naturelle ne feront pas l'objet de travaux spécifiques.

Concernant les berges de l'Oise canalisée et au droit des zones enrochées pour garantir la sécurité du bief de Montmacq, ces dernières sont équipées de protections dimensionnées pour résister aux vitesses de courant. Ceci est présenté au chapitre 3.3.4.3 page 81 de la pièce C1. Le protocole d'intervention en cas de crue et suite à cette dernière est présenté en chapitre 11.5.4 et 11.5.5. avec une visite systématique après une crue importante et consignation des événements dans le cahier de suivi de l'ouvrage. Les délais d'intervention sont fonction des enjeux de sécurité publique.

Concernant La réalisation du déversoir de Montmacq, elle est bien prévue dans le projet. Le village du Plessis BRION bénéficie aussi de la capacité de stockage accrue de l'Oise canalisée qui triple la section hydraulique.

Concernant d'éventuels impacts hydrogéologiques sur les étangs du Plessis-Brion, ces étangs ont été inclus dans la modélisation hydrogéologique globale dont les résultats sont présentés en pièce C1 chapitre 6.5.1.4 page 279. La modélisation montre que le niveau des étangs ne sera pas impacté en basses eaux et moyennes eaux. En hautes eaux où les niveaux seront plus importants, une baisse des niveaux de 20 cm environ pourra être observée mais sera dans les mêmes ordres de grandeur que les variations inter-annuelles de la nappe et ne viendront donc pas modifier l'exploitation à destination de pêche sur l'étang.

Par ailleurs la mesure d'accompagnement MA6 présentée au chapitre 9.3.5 de la pièce C2 indique si des abaissements impactant l'usage des étangs sont observés en phase chantier en lien avec le projet, la SCSNE s'engage à mettre en place les mesures adéquates pour maintenir un niveau acceptable.

Concernant les éventuels effets des dépôts provisoires sur le volume d'expansion des crues, des scénarios de modélisations ont été spécifiquement étudiés en phase chantier pour positionner et séquencer les installations de chantier en fonction du risque d'inondation. Il est à rappeler que les travaux principaux étant le creusement du canal, le volume de stockage de ce dernier permet de compenser les ouvrages dans le lit majeur de l'Oise. Les modélisations ont toutes pris en compte la solution la plus défavorable concernant les installations de chantier. Ainsi elles considèrent toutes que les installations de chantier sont toutes présentes sur le chantier alors qu'il est prévu un phasage de ces dernières. Le résultat de ces modélisations est présenté dans la pièce C1 au chapitre 7.6.1.3. et montre que lors des différentes phases d'avancement du projet, la neutralité hydraulique est atteinte.

Concernant, les mesures que doivent réaliser les entreprises, les principes sont présentés dans le chapitre 11.2.2.2. Il est ainsi prévu une surveillance régulière du site Vigicrue pour évacuer les installations submersibles dès l'annonce de l'arrivée d'une crue. Enfin, les entreprises seront choisies suite à l'appel d'offre qui sera passé par la SCSNE en 202.

Concernant la répartition des responsabilités liées à la localisation et au déploiement des installations de chantier vis-à-vis du risque inondation, les questions de responsabilités civiles et pénales sont dépendantes des circonstances et des actions de chacune des parties intervenant dans les processus. Si de telles responsabilités devaient être recherchées, il appartiendra aux enquêtes diligentées de les déterminer.

Concernant le chemin de randonnée « les becs dans l'eau-circuit ornitho-fluvial numéro 19 », les communes de Longueil-Annel et du Plessis-Brion sont bien identifiées dans la pièce B1 (état des lieux) comme ayant des chemins inscrits au PDIPR. Concernant le circuit les becs dans l'Eau, le rétablissement de ce circuit n'a pas été retenu dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du CSNE.

Concernant la création d'un embarcadère pour les canoë-kayaks, il est prévu en amont de la future confluence de l'Oise, sur la rive gauche, une rampe de mise à l'eau destinée prioritairement aux services de police et de secours. Son utilisation par des canoës ou des kayaks, dans un cadre individuel, y sera possible. Son utilisation dans un cadre associatif ou professionnel nécessitera préalablement l'accord du service gestionnaire (Etat – DDT de l'Oise) dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public.

Concernant les questions et observations de M. Patrick BEAULIEU, riverain de Thourotte (observation n°79)

(R19) Dans le cadre de la Démarche Grand Chantier co-pilotée par l'État et la Région Hauts-de-France, un Contrat de Développement Territorial sur le Compiégnois – Noyonnais est en cours de rédaction pour accompagner la réalisation du CSNE, optimiser ses retombées économiques et sociales et favoriser son intégration dans le territoire. Ce contrat est composé de 4 volets, dont l'un est dédié au devenir du Canal latéral à l'Oise. Voies navigables de France a engagé à l'automne 2020 une concertation avec les collectivités territoriales sur cette question. Il s'agit dans un premier temps de partager une vision du devenir du canal existant section par section (comblement, maintien en eau ou aménagé en fonction des attentes des territoires).

Une fois cette vision définie, il s'agira entre les partenaires concernés de construire un projet commun. S'agissant de la cohérence des itinéraires fluviaux, se référer à la réponse faite au R.O.S.O ci-dessous.

Concernant les questions et observations de M. Claude BLONDEL, vice-Président du R.O.S.O (observation n°83)

(R20) S'agissant de la cohérence des itinéraires fluviaux, la réalisation de la liaison fluviale Seine-Escaut - dont le Canal Seine-Nord Europe est le maillon principal – a précisément pour objectif de constituer un grand itinéraire fluvial cohérent long de 1100 km, favorable à la croissance du transport de marchandises par la voie d'eau et au report modal. La liaison Seine-Escaut a vocation à devenir un couloir de développement économique et écologique. En effet, grâce aux atouts de la voie d'eau (faibles coûts, capacité à massifier les flux, faibles émissions de CO2, bilan énergétique favorable...), la liaison Seine-Escaut, dont le CSNE est un élément constitutif, permettra de concilier compétitivité des entreprises, attractivité des territoires desservis pour de nouvelles implantations

(dont relocalisation d'unité de production) et protection de l'environnement. Ceci est absolument compatible avec l'objectif de développement durable et en constitue même un levier majeur.

La décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin 2019 définit précisément les travaux à réaliser sur les différentes sections de la liaison Seine-Escaut ainsi que leurs calendriers. Ainsi, le calendrier de mise au gabarit européen de l'Oise de Creil à Compiègne (MAGEO) s'inscrit dans le même calendrier que le secteur 1 du CSNE entre Compiègne et Passel, avec une mise en service mi 2027.

Par ailleurs, l'aménagement des interfaces entre la liaison fluviale et le territoire fait partie intégrante de la décision d'exécution dans le cadre d'une vision globale du développement de ce grand corridor alliant développement économique et préservation de l'environnement qu'a vocation à devenir la liaison Seine-Escaut. D'ores et déjà l'Etat (avec ses délégations au développement de l'axe Seine et de l'axe Nord), Voies navigables de France (dans sa mission de développement du fluvial) et les collectivités territoriales préparent avec les acteurs économiques (transporteurs, chargeurs...) la réussite de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut afin que le fluvial - grâce à sa nouvelle performance - s'intègre dans les chaînes logistiques. L'engagement des études relatives aux ports du CSNE sous le pilotage de la Région et des EPCI illustre ce travail préparatoire. Il montera en puissance au fur et à mesure que la mise en service complète du canal Seine-Nord Europe approchera et s'inscrit dans la continuité des réflexions déjà menées (livres blanc des acteurs territoriaux de 2008 et 2012...).

S'agissant du SRADDET, la présente enquête publique portant sur le projet de CSNE n'a pas pour objet d'analyser les critiques du ROSO sur ce document. La SCSNE peut toutefois rappeler la compatibilité du projet CSNE avec le SRADDET des Hauts de France, comme avec l'ensemble des plans, schémas et programme (cf. Pièce 8 de l'Etude d'impact - pages 41 et suivantes).

Le SRADDET définit l'objectif stratégique de « Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités ». Cet objectif stratégique est décliné en 4 objectifs opérationnels qui posent les fondements du projet (maillage des infrastructures et équipements, développement économique, mobilités, aménités) :

- Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures ;
- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal ;
- Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais ;
- Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du CSNE.

Les objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables au projet d'aménagement et de développement du CSNE : le défi régional affiché pour le CSNE au travers de l'objectif stratégique est celui du développement endogène. Il s'agit, à partir de ce grand projet d'infrastructure européenne, de faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités pour les Hauts-de-France et les territoires traversés par le canal, ainsi qu'un laboratoire de bonnes pratiques pour l'ensemble du réseau fluvial régional.

Dans le même esprit de cohérence, et dans la déclinaison du SRADDET, la Région élabore actuellement une Directive régionale d'aménagement relative au CSNE. En outre, la réalisation du CSNE s'accompagne de l'élaboration de contrats territoriaux de développement pour accompagner la réalisation du CSNE, optimiser ses retombées économiques et sociales et favoriser son

intégration dans le territoire. Ces contrats comportent 4 volets : les aménagements bord à voie d'eau ; le développement économique, l'emploi, la formation et l'insertion pendant et après le chantier, l'organisation du chantier en lien avec la vie des territoires et le devenir des canaux existants. Ces contrats contribueront également à l'élaboration d'une vision globale de l'écosystème CSNE.

S'agissant du devenir des affluents de l'Oise interceptés par le CSNE, leur devenir et le maintien de la continuité longitudinale sont présentés dans la pièce C1 au chapitre 3.3.4.1. Tous les affluents seront rétablis sous le CSNE via des siphons et conflueront vers l'Oise, les berges amont et aval seront retravaillées pour être a minima restaurées dans leur bon état initial et, si cet état initial n'est pas bon, l'améliorer notamment en diversifiant le fond granulométrique ou en mettant en place une ripisylve. Des précisions supplémentaires ont été apportées dans le cadre du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale en page 32 dans le chapitre relatif aux affluents de l'Oise. Comme indiqué dans ce même mémoire en page 38, un suivi anguille est prévu au droit des ouvrages de la Divette et du Matz. Enfin, comme indiqué en février 2019 lors des réunions avec les syndicats de pêche et précisé dans la pièce C1 au chapitre 6.13.4 en page 372, un budget de 100 000 euros est destiné au financement d'opérations sur les cours d'eau. La SCSNE a d'ores et déjà sollicité les syndicats gestionnaires de cours d'eau pour cibler les opérations éligibles.

S'agissant de la continuité écologique piscicole au droit des écluses, le guide de VNF cité est un guide de mise en place de passes à poissons dans les barrages de rivière. Le CSNE n'est pas un cours d'eau et n'est donc pas soumis à la réglementation liée à la continuité écologique. La création de passes à poissons impliquerait une consommation en eau supplémentaire importante liée au maintien d'un débit minimum biologique entre l'amont et l'aval plus importante que la consommation du canal prévue. Cette consommation créerait un prélèvement supplémentaire dans l'Oise naturelle et donc diminuerait le débit minimum biologique de l'Oise au niveau de Sempigny. En effet, les débits des affluents ne sont pas suffisants pour maintenir la continuité, ces derniers hormis la Divette présentant des débits très faibles en étiage

S'agissant de la qualité de l'eau du CSNE, elle est assurée par l'alimentation exclusive à partir de l'Oise choisie pour sa bonne qualité de l'eau et par la limitation des rejets non contrôlés et traités. Ainsi le contrôle et la limitation des entrants permettent de garantir une bonne qualité de l'eau confirmée par la modélisation hydraulique présentée au chapitre 3.3. Par ailleurs, suite aux sollicitations du R.O.S.O en groupe agriculture-environnement, la SCSNE a réalisé spécifiquement une étude bibliographique approfondie sur la qualité des eaux des canaux et notamment l'impact des HAP. Cette étude synthétisée dans la pièce D2 au chapitre 3.3. est annexée au dossier. L'analyse de la qualité des eaux des canaux et des cours d'eau sur le paramètre HAP montre que les concentrations sont très similaires et ne montre pas d'effet supplémentaire induit par la navigation. L'agence de l'eau indique par ailleurs, concernant les HAP dans les masses d'eau superficielles, que *"les actions correctives relèvent de la limitation des émissions atmosphériques des installations de combustion (chauffage urbain, centrales thermiques, incinérateurs d'ordures ménagères...) et des automobiles, et non pas de la politique de l'eau."*

S'agissant du maintien du transport fluvial opéré par la société LAFARGE durant les travaux du CSNE, la SCSNE a bien connaissance des contraintes de l'entreprise LafargeHolcim Granulats sur Pimprez. La faisabilité d'un quai privé a été examinée lors des études préalables. La SCSNE reprendra contact avec la société Lafarge dès que les études de conception détaillées permettront de préciser les sujétions que la société Lafarge devra respecter pour la réalisation de son quai, en terme technique comme en terme de calendrier. Se référer à la réponse personnalisée R59.

Concernant les questions et observations de M. Jean-Pierre DAMIEN, Maire de Le Plessis-Brion (observation n°91)

(R21) Concernant le rétrécissement de l'Oise à sa confluence avec le CSNE, se référer à la réponse R18 formulée pour la thématique EAU.

Concernant le devenir des bras morts de l'Oise, ce sont des zones de compensation écologique nécessaires au bon fonctionnement écologique de l'Oise. Leur alimentation continue présentée dans la pièce C1 au chapitre 3.3.4.1. en page 67 via des buses et le maintien d'une continuité directe en sortie vers l'Oise canalisée ont pour objectif de limiter le risque d'eutrophisation dans ces secteurs. Par ailleurs un suivi environnemental de la zone est prévu pour s'assurer de sa fonctionnalité. Ce suivi est présenté dans la pièce C1 au chapitre 11.3.2. et dans la pièce C2 au chapitre 8.1.4.

Concernant les effets du projet du CSNE sur les crues, le projet a une obligation de neutralité hydraulique ce qui signifie qu'il ne doit pas influencer les crues à l'amont et l'aval. L'étude hydraulique présentée au chapitre 6.7.1.4. de la pièce C1 montre que les crues au-dessus de la Q5 seront abaissées de manière plus ou moins significatives suivant l'importance de la crue. La carte des zones inondables avant et après projet présentée dans l'annexe cartographique montre l'absence de zones inondées supplémentaires.

Concernant les effets d'une crue de l'Aisne sur l'Oise, l'étude hydrologique menée par l'Entente Oise-Aisne en 2013 et synthétisée dans le rapport de modélisation hydraulique au chapitre 2.2.3.1 de cette annexe indique que suite à l'analyse d'environ 25 crues entre 1920 et 2011, les crues de l'Oise et de l'Aisne sont principalement concomitantes. Seules deux crues, dont une très faible et une autre au plus décennale, n'ont pas été concomitantes sur les bassins de l'Oise et de l'Aisne. Les fortes crues s'avèrent concomitantes. Cette concomitance naturelle est due à la proximité des bassins versants et à la similarité des phénomènes météorologiques générateurs des précipitations. Ainsi l'analyse a montré que cette concomitance avait concerné les crues de 1993 et 1995. L'étude hydraulique a montré que ces crues étaient abaissées dans le secteur du Plessis Brion notamment (-27 cm) comme indiqué au chapitre 6.7.1.4. en page 291 de la pièce C1.

Concernant les effets du projet du CSNE sur l'Oise et ses milieux humides, dans un contexte de changement climatique, l'incidence des périodes de sécheresses et du réchauffement climatique sur l'écoulement de l'Oise est présentée dans la pièce C1 au chapitre 6.8.1.2 et de manière détaillée au chapitre 5 de la pièce D2. Une modélisation qualité a permis d'étudier plus en détail l'incidence de l'élargissement et de l'approfondissement du bief de Venette. Cette dernière montre l'absence d'impact notable en période d'étiage normal sur les classes de qualité des eaux. En étiage sévère, il n'est pas observé de dégradation qualité de manière globale. Seule la simulation d'un étiage particulièrement sévère montre qu'une portion de l'Oise peut être dégradée de manière très ponctuelle sur moins de 100 m au niveau de l'usine continental sans remettre en cause sa qualité globale, les apports de l'Aisne venant supprimer cet effet comme c'est le cas actuellement. Un suivi continu de la concentration en oxygène est prévu au droit de ce site comme indiqué au chapitre 6.8.2.1. de la pièce C1 page 297.

Concernant la restitution de l'étang actuel, la SCSNE prend note de la demande de la commune de la restitution de l'étang actuel après travaux d'aménagement. Cet étang, faisant partie des mesures compensatoires, fera l'objet d'un plan de gestion. La SCSNE se rapprochera de la commune pour étudier la faisabilité de cette restitution.

Enfin, concernant l'aménagement des berges prévu sur la commune du Plessis-Brion, le projet prévoit de raccorder le chemin de service sur la voirie communale existante au niveau des étangs de pêche, afin de conserver, au niveau des anciennes boucles de l'Oise, des zones isolées propices à la faune avicole, dans la complémentarité des aménagements déjà réalisés. Par ailleurs, les circulations de véhicules sur les chemins de service sont très faibles (de 1 à quelques véhicules par jour). Des barrières seront d'ailleurs mises en place pour limiter les circulations des véhicules aux seuls véhicules de service et de secours.

04	DRG	Dérogation à la protection des espèces et des habitats d'espèces protégées (L.411-2 du code de l'environnement)
09	(R1) Le Plessis-Brion	M. LESUR Laurent Quel sera l'impact de ces travaux sur l'avifaune dans les étangs du Plessis-Brion ?
19	6F Hainvillers	M. CHOQUART Patrick Pour compenser les effets néfastes du projet sur l'environnement : Recommande de travailler en concertation avec la Fédération de pêche d'e l'Oise, qui est investie d'une mission de protection des milieux aquatiques.
12	(R1) Choisy-au-Bac	M. BRUNEL Patrick Monsieur Patrick BRUNEL, domicilié 857, avenue Léo Delibes à Choisy-au-Bac est concerné par la destruction de son ancienne jardinerie, située Espace Goujon à Choisy-au-Bac, et de son habitation principale situées dans l'emprise foncière du tracé du futur canal. Monsieur BRUNEL souhaite attirer l'attention sur le fait qu'il y a dans son habitation une colonie de chauves-souris d'une dizaine de d'individus... Il demande expressément à ce que des dispositions soient prises par le porteur du projet pour protéger cette colonie et organiser son déplacement. Il souligne également la présence de martins pêcheurs à proximité de son ancienne jardinerie.
22	7F	M. JOPEK Jean Adhérent et membre du Conseil d'administration d'une AAPPMA réciprocitaine dans le sud de l'Oise à l'AAPPMA de Bornel "La truite Bornelloise" forte de 265 adhérents en 2020, Cette réciprocité permet à tous nos adhérents de pratiquer le loisir pêche dans tout le département de l'Oise. Originaire du Noyonnais... En consultant le dossier de compensation, je constate que les poissons sont les grand oubliés des mesures compensatoires alors que sont systématiquement inclus les autres groupes. Il conviendrait que l'on crée des frayères, encore faut-il qu'elles soient fonctionnelles... ! (Voir celle de l'Isle Adam dans le département voisin qui est un bel exemple de raté..). Je me souviens que les anciens méandres de Chiry-Ourscamp et de Sempigny étaient d'excellentes frayères à brochets naturelles mais les dépôts sédimentaires les ont déconnectés de l'Oise. Enfin, écoutez les remarques de la Fédération de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique de l'Oise.

Concernant les effets du chantier sur les étangs du Plessis-Brion

(R22) Se référer à la réponse R18 formulée pour la thématique EAU. Des mesures de réduction d'impact et de compensation seront mises en œuvre sur le site même (page 209 de la pièce C2 et 71 de la pièce C5), avec notamment la récréation d'habitats favorables pour l'avifaune. L'impact résiduel sera donc intégralement compensé. Par ailleurs, il n'y aura pas d'impact sur les étangs situés au lieu-dit "Le trou Bouilly".

Concernant la coopération entre la fédération de pêche de l'Oise et la SCSNE

(R23) La fédération de pêche a été intégrée dans un groupe de travail de concertation appelé « agriculture et environnement », piloté par la DDT de l'Oise, et qui est un espace d'échange entre la SCSNE et les acteurs départementaux de l'environnement. Des réunions spécifiques avec la fédération de pêche de l'Oise ont été menées durant le projet que ce soit sur la conception des pontons de pêche ou le rétablissement des rus. Ces échanges vont se poursuivre notamment sur l'aménagement des cours d'eau et les mesures compensatoires pour continuer à recueillir les avis de la fédération sur la base d'éléments de projet plus précis et améliorer ce dernier en cohérence avec l'objectif et le budget de ce dernier.

Se référer également à la réponse jointe en annexe de ce mémoire.

Concernant la présence de nids d'oiseaux ou gîtes à chauve-souris dans les emprises du CSNE

(R24) Dans le cadre du suivi écologique du chantier, des inventaires de présence d'espèce seront réalisés dans tous les bâtiments avant leur démolition. En cas de présence d'espèces, la démolition sera réalisée dans la mesure du possible lorsque les individus auront quitté le bâtiment. A défaut, elles seront déplacées vers d'autres gîtes par des personnes homologuées à manipuler des espèces protégées. La capture de ces espèces est prévue dans le CERFA-13616-1 joint à la pièce C2 du DAE.

Concernant la compensation des frayères

(R25) Se référer à la réponse jointe en annexe de ce mémoire.

05	OUV	Installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique (L.214-3 du code de l'environnement – Volet IOTA))
08	(R1) Montmacq	<p>M. CORDIER Marcel – Ex président de la Montmacquoise</p> <p>- Se satisfait du recul de l'écluse initialement prévue derrière les étangs et la largeur restant entre celle-ci et le remblai des étangs ne permettait pas un lit majeur de l'Oise. Ainsi l'extrémité des étangs avait été rognée pour agrandir le lit majeur.</p> <p>- Tient à ce que le bruit occasionné par les bateaux et les manoeuvres de l'écluse soit au maximum atténué : Murs anti-bruit et plantation végétale à faire, suffisamment loin pour protéger les habitants de Montmacq.</p> <p>Question proposée par la CE</p> <p>A l'instar des routes à grande circulation ou voies ferrées, les voies navigables ont-elle un classement quant au bruit ? A priori, des bateaux de 1500 tonnes ont besoin de moteurs puissants pour être propulsés, notamment au démarrage à la sortie du sas des écluses, et donc source de nuisances.</p> <p>Questionnement à propos de l'étude acoustique : au dossier ou non ?</p>
13	(R1) Catigny	<p>M. LE BARS Daniel</p> <p>Inquiétudes pour les nuisances sonores et les conséquences sur l'environnement : Quel impact sur la valeur immobilière ?</p>
14	(R2) Montmacq	<p>Mme MARTIN Marie-Jeanne</p> <p>Consciente du fait qu'il ya aura des nuisances pendant les travaux. S'inquiète néanmoins des nuisances sonores pendant le trafic des bateaux.</p>
20	R1 Ribécourt- Dreslincourt	<p>MUSZINSKI Raymond</p> <p>Les habitations de la rue de Bailly sont proches du canal ; elles sont donc soumises au bruit des bateaux. Nous demandons donc que soit installée une protection contre le bruit.</p>
21	R2 Ribécourt- Dreslincourt 1 pièce jointe	<p>BONNARD Jean-Yves, Président de l'association Patrimoine de la Grande Guerre, et maire de Chiry-Ourscamp</p> <p>Note de la commission d'enquête : Consulter le dossier joint « Bunker Pimprez » de 11 pages.</p> <p>--- Je soussigné, Jean-Yves Bonnard, Président de l'association Patrimoine de la Grande Guerre, ai déposé ce jour un dossier documentaire au sujet du bunker de Pimprez, situé en bordure du canal latéral à l'Oise, ouvrage fortifié construit par les allemands en 1915 pour surveiller la voie fluviale, demande au nom de l'association, que ce bunker soit préservé et mis en valeur dans le cadre du projet du CSNE comme proposé dans le dit dossier.</p>

		--- Intérêt de la conservation du bunker de Pimprez: Depuis plusieurs années, les vestiges de la Première Guerre mondiale sont entretenus, préservés, font l'objet d'un tourisme de mémoire (cas du Musée Territoire 14/18 dans l'Oise et l'Aisne), recensés et parfois classée au titre des Monuments Historiques en plus de la reconnaissance par l'UNESCO. La préservation du bunker de Pimprez s'inscrit dans cette tendance de mise en valeur du patrimoine militaire des guerres contemporaines dont l'ampleur et la violence ont marqué en profondeur le paysage qu'il soit urbain ou rural, et les sociétés.
32	R8 Chiry- Ourscamp	M. Mme GERIERE Marc Demandent une modification de l'emprise environnementale entre le canal et la rivière qui touche leurs parcelles ZA70 et ZA72 ce qui évitera la coupe de chênes centenaires. Question : y aura-t-il un chemin d'exploitation créé le long du canal ? Un échange de parcelles avait été proposé en 2009 ; il n'a pas été réalisé par la SAFER et aucune information n'a été communiquée depuis.
39	14F Janville	DURAND Michel Continuité de la piste cyclable ?
45	R2 Catigny	FLEURY Michel Nous ne voulons pas des dépôts de terre du secteur 1 déjà énormément impacté par le canal et l'écluse, port, route qui sera détruite par la circulation des allers et retours des camions.
47	R4 Catigny	BOURLON Eric Vu l'impact du canal Seine Nord, l'écluse, la réserve d'eau, la plate-forme sur la commune, les terres agricoles, la biodiversité du secteur, il nous semble impensable de recevoir les terres du secteur 1 sur la commune de Catigny. Donc nous sommes fermement opposés au transfert de terre du secteur sur la commune de Catigny.
48	R5 Catigny	BOURLON Régis Je suis exploitant agricole sur la commune de Catigny. Cette commune est très impactée par le canal Seine Nord Europe. Présence d'une écluse, d'un port, d'un bassin anti-intumescence, de nombreux dépôts de terre, un rescindement, nous sommes donc la commune la plus impactée par le CSNE. Il est donc inacceptable de rapporter de la terre du secteur 1 sur la commune de Catigny, qui est déjà sacrifiée par le CSNE.
50	R7 Catigny	M. Mme OPAT Je ne suis pas du tout favorable d'avoir les excédents de terre du secteur 1. Nous vous avons un énorme impact avec l'écluse, la réserve d'eau ainsi que la plate-forme sur la commune, les terres agricoles en plus cela auraient des incidences sur la circulation des allers et retours qui aura un impact sur la sécurité, nuisances sonores et problèmes de ruissellement des eaux de pluie, donc inondations.
60	R5	DESNOYELLES Dominique

	Thourotte	Que devient le pont Eiffel à Montmacq ? Peut-on le conserver ?
62	R7 Thourotte	DELHAY Jacques On nous demande un avis sur l'environnement des 18 premiers kilomètres, mais on ne dit nulle part que ce canal ne pourra pas accueillir des unités de 4 000 t comme promis parce qu'il y a le pont du centre-ville de Compiègne infranchissable notamment en période de crue et impossible pour les convois de conteneurs avec 3 niveaux.
63	R8 Thourotte	Société PREVOST Le port de Janville va tomber dans l'oubli ; rien n'a été fait, uniquement les grandes villes (Compiègne, Thourotte). Des barges de 100 m feront demi-tour en amont de l'écluse de Longueil-Annel; détruire ce qui a été fait en 1930 ? Et ne pas oublier les dragages et piles dans cours d'eau qui retient toujours l'eau. J'avais fait cette remarque pour le Pont Neuf, mais il était trop tard. Ne pas faire la même erreur et repeindre les ponts métalliques (entretien) si cela avait été fait nous n'aurions pas le pont limité à 12t au lieu de 98t à l'origine.
64	R9 Thourotte 1 pièce jointe	EARL JUSTICE Secteur Longueil-Annel, Les Ajeux, îlot de 26 ha et Derrière le Bois d'Écureuil, îlot de 10 ha, îlots isolés; Pas d'accord sur le tracé du canal qui impacte trop l'exploitation agricole sur les surfaces cultivables. Demande la création d'un chemin betteravier avec accès au matériel d'exploitation et d'une plate-forme betteravière à l'entrée des Ajeux. (Cf. note). Secteur de Choisy-au-Bac, La Rouillée (côté Ouest), îlot de 12 ha, se trouve isolé. . Demande la création d'un chemin betteravier avec accès au matériel d'exploitation qui partira derrière le bois d'Écureuil et traverse le bras de rivière comblé pour accéder à la rouillée côté Ouest. Secteur de Choisy-au-Bac, La Bouche d'Oise: le chemin d'accès et le circuit betteravier est supprimé. Comment accéder aux parcelles restantes au lieu-dit la Bouche d'Oise pour retrouver la plate-forme betteravière ? Question de la commission d'enquête : EARL JUSTICE fait une différence entre les terres de graves et les terres de drainage et souhaite obtenir des précisions concernant la pièce 1-Oise-2005-Sondages. Dans la pièce C1-Volet-Eau : à quoi correspond ce document : Il n'y a pas de communes, pas de lieu-dit, pas de synthèse.
76	32F	M. LONGUET Jean-Christophe Je ne conteste pas l'arrivée de ce canal. Cependant de nombreux accidents ont lieu sur la route reliant Ribécourt à Montmacq.

		<p>J'habite sur cette route depuis 2004. Plusieurs poteaux électriques ont été changés car violemment percutés par des conducteurs, et pas seulement du côté du virage, mais aussi au camping et entre les 2. Des accidents graves et parfois mortels comme en décembre 2018. J'ai plus de 20 articles de presse qui en énumèrent plusieurs. Les gendarmes et les pompiers à chaque rencontre ont une parfaite connaissance de cette route qu'ils estiment eux-mêmes très dangereuse. En s'adressant à la caserne de pompiers de Thourotte et à la gendarmerie de Ribécourt personne ne contredira mes dires. Mon voisin a déjà eu 3 véhicules dans son jardin. Celui d'après 1 voiture et Mr CARVHALO s'était déplacé. Et tout cela depuis 2004. Demain on nous annonce une route qui sera toute droite. Cela ne résoudra pas les accidents ayant lieu à l'entrée de la commune, les excès de vitesses permanents de ces véhicules qui « bombardent » entre ces 2 communes. L'entrée des véhicules dans Montmacq sera encore plus terrible. Des piétons passent parfois par ici. Aucun trottoir n'existe devant les habitations.</p> <p>3 questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comptez-vous en profiter pour faire une piste cyclable pouvant reliée celle de Ribécourt à Cambronne comme cela a été fait de Pimprez à Ribécourt pour la rocade afin que tout ceci se rejoigne un jour ? <p>Nous comprendrons au moins une certaine logique et cela permettra d'enfin circuler à vélo sans y risquer sa vie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que comptez-vous faire pour le ralentissement des véhicules dans cette zone ? <p>Elle est aujourd'hui grâce à mon intervention en 2009 limitée à 70km/h. Demain si elle est droite, la repasser à 90km/h serait suicidaire pour l'entrée du village et la sécurité des habitants.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Serait l'occasion de déplacer le panneau Montmacq avant ces habitations ? La commune entretient parfois les trottoirs, la route est à la charge du département car c'est une route départementale (66).
95	R8 Catigny	<p>SMESSAERT Benoît Inquiétudes concernant les nuisances sonores. Une écluse sera placée à 400 m du village. Deux enfants de Catigny sont décédés accidentellement dans le canal du Nord. Il faut prendre des mesures pour sécuriser l'ouvrage : clôture.</p>

Concernant les nuisances sonores et mesures prévues en phase chantier

(R26) Conformément à la réglementation (article R571-50 du Code de l'environnement), les entreprises devront réaliser un dossier de Bruit de chantier en préalable aux travaux. Ce dossier précise les travaux et les installations de chantier, les éléments d'informations utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ce dossier prend en compte les trafics induits sur le réseau de voiries locales qui peut être utilisé temporairement pendant les travaux. De manière générale, l'objectif est de limiter autant que possible les nuisances sonores à la source puis de réduire leurs impacts lorsqu'elles ne peuvent être évitées, en distinguant les sites sensibles, situés à proximité d'habitations, des sites éloignés de toute implantation humaine. Les mesures suivantes seront mises en œuvre systématiquement :

La circulation se fera selon un plan de circulation préétabli qui définira les axes d'approvisionnement et d'évacuation générant le moins de nuisances possible tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes au chantier. En outre, pour limiter les flux routiers, les entreprises seront incitées à recourir au transport fluvial et au fret ferroviaire en particulier pour certains approvisionnements (granulats...).

Les horaires de travaux réalisés en surface seront déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux. Les travaux particulièrement bruyants seront, lorsque cela est possible, planifiés en dehors des plages horaires les plus sensibles en fonction des autres enjeux et contraintes.

Les engins de chantier seront conformes à la législation s'y rapportant en termes d'émissions sonores.

Pour les sites sensibles :

Le positionnement des installations les plus bruyantes sera réfléchi de manière à éloigner les sources de bruit des secteurs les plus sensibles lorsque cela est possible dans l'espace imparti. Le cas échéant, l'environnement et l'organisation du chantier seront mis à profit pour limiter l'impact de ces activités en utilisant les éléments susceptibles de faire écran au bruit (relief, merlons).

Lorsque cela est envisageable, des matériels insonorisés seront utilisés (marteaux-piqueurs électriques ou hydrauliques plutôt que pneumatiques).

Les études d'exécution intégreront une réflexion sur la limitation des activités bruyantes (perçements, carottages, sciages, etc.). Lorsque cela est techniquement possible et économiquement pertinent, le choix de techniques constructives moins bruyantes sera privilégié.

D'une manière générale, les marchés de travaux comporteront des clauses environnementales pour limiter la gêne occasionnée par le chantier auxquelles les entreprises devront se conformer sous peine de pénalités.

Concernant les nuisances sonores et mesures prévues en phase exploitation

(R27) La réglementation française en matière de limitation des bruits produits par des bateaux de navigation intérieure repose sur les deux textes suivants :

- L'arrêté du 20 mai 1966 relatif aux mesures destinées à la lutte contre les bruits produits par des bateaux de navigation intérieure ;

- La circulaire n° 69-64 du 27 mai 1969 relative au respect de la réglementation du bruit des bateaux de navigation intérieure.

Ces textes précisent que le bruit produit par un bateau ou tout engin flottant muni d'un moteur mesuré à 25 m ne devra pas dépasser 75 dB (A). Cette responsabilité incombe aux constructeurs qui procèdent aux vérifications nécessaires et qui doivent équiper leurs bateaux de dispositifs silencieux.

En l'absence de réglementation sur les infrastructures de transport fluvial, la SCSNE a choisi d'utiliser comme référentiel la réglementation relative aux infrastructures nouvelles de transport terrestre pour le canal Seine-Nord Europe.

La prise en compte des impacts acoustiques fait bien partie du dossier d'enquête publique (pièce B1 : pièce 7A de l'étude d'impact, chapitre 3.8) et a fait l'objet de compléments dans le cadre des réponses à l'avis de l'autorité environnementale (cf annexe 11 du mémoire en réponse à l'Ae). Les études acoustiques montrent que les bruits occasionnés par la navigation et les écluses ne dépassent pas les seuils réglementaires relatifs à cette réglementation (60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les zones dont l'ambiance sonore initiale est considérée comme modérée), à l'exception de hangars ou de bureaux, pour lesquels les objectifs de jour sont respectés, sans qu'il y ait besoin de mesure de protection particulière. Aucune mesure de protection n'est ainsi nécessaire.

Le classement des infrastructures terrestres vis-à-vis des nuisances sonores est prescrit par le code de l'environnement à l'article L 571-10. Selon l'article R571-33 de ce même code, « *le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à cinq mille véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains* ».

Ce classement se traduit par des obligations imposées au constructeur de bâtiment dans un périmètre allant de 10 m à 300 m de l'axe de l'infrastructure. Ces prescriptions sont introduites dans les documents d'urbanisme. Sur le fond, le classement porte sur les voies dont les niveaux sonores dépassent les seuils de 60 dBA le jour et 55 dBA la nuit. Le canal Seine-Nord reste en dessous de ces seuils y compris aux horizons de 2030 et 2060. Les hypothèses d'augmentation de trafic routier ont été choisies de façon majorante à +2% / an.

Concernant d'éventuelles indemnités au titre des nuisances sonores, il n'existe pas de dispositif légal ou réglementaire d'indemnisation des nuisances acoustiques.

Les indemnités versées aux propriétaires immobiliers couvrent la valeur des biens fonciers nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Dans le cas particulier de la traversée du village de Montmacq les indemnités proposées couvrent également la dévaluation des propriétés bâties lorsque les besoins fonciers modifient de manière importante les jardins de ces propriétés.

Pour le cas cité de la rue du Maréchal Joffre à Montmacq, l'aménagement de la berge de l'Oise, en rive gauche du côté des habitations prévoit la plantation d'une ripisylve (plantation d'arbres caractéristiques des milieux humides) relativement dense, tel que conclu lors des concertations menées avec les riverains concernés.

Concernant les effets du projet sur la commune de Catigny

(R28) S'agissant du stockage de matériaux excédentaires, le secteur 1 génère des excédents de matériaux. Ces derniers seront utilisés pour combler des gravières, dans le cadre de mesures compensatoires (création de zones humides), ou mis en dépôt sur le secteur 1. Ces exutoires devraient permettre globalement de satisfaire les besoins de gestion des excédents. Pour autant, des sites complémentaires sur le secteur 2 ont été identifiés à titre de sécurité. Ces sites sont présentés dans le dossier d'autorisation environnementale du secteur 1 mais l'objectif est de n'utiliser ces sites du secteur 2 pour les matériaux excédentaires du secteur 1 qu'en cas d'échec de toutes les autres solutions.

S'agissant des effets hydrauliques et hydrogéologiques du projet, se référer à la réponse formulée pour la thématique EAU.

Concernant l'enjeu patrimonial de conservation du bunker de Pimprez

(R29) La SCSNE a bien connaissance de ce bunker et de sa position précise. Elle examinera la possibilité de le préserver.

Concernant le devenir du pont de Montmacq

(R30) Les deux ponts métalliques présents à Montmacq (pont à poutre métallique de type Pigeaud sur la rue Roger Martin, vers Thourotte et pont à poutre métallique de type Howe sur la RD 66), sont en mauvais état et ne peuvent être réutilisés. Ils seront donc démontés et ferrailés.

Concernant la mise au gabarit européen de l'Oise à hauteur du centre-ville de Compiègne

(R31) Le canal Seine-Nord Europe est conçu pour permettre la navigation de convois fluviaux jusqu'à 185 m de long et 11,40 m de large pouvant charger jusque 4400 tonnes de marchandises à un enfoncement de 3 mètres. À l'aval du CSNE, le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) conduit sous maîtrise d'ouvrage de VNF a pour objectif de permettre également la navigation de ces convois selon un planning identique à celui du secteur 1 du CSNE.
Se référer à la réponse R20 faite au R.O.S.O pour la thématique EAU.

Concernant les questions et observations de Mme et M. GEKIERE, riverains de Chiry-Ourscamp (observation n°32)

(R32) S'agissant de la coupe de chênes, la question semble concerner les parcelles E70 et E72 à Chiry-Ourscamp (plaine des Essarts). Le projet nécessite le déplacement de la rivière Oise sur cette parcelle, allant jusqu'à la lisière de la forêt d'Ourscamp. Il en résultera effectivement quelques défrichements qui sont compensés dans le cadre du projet.

S'agissant de la création d'un chemin de service le long du CSNE : il est créé, le long du canal, un chemin de service sur l'une des rives, et une bande enherbée sur l'autre. Au niveau de Pimprez, le chemin de service se situe en rive droite (coté Pimprez). Le chemin de service est réservé aux véhicules de service, et autorisé aux piétons. Il peut également être autorisé aux cyclistes dans le cadre d'une superposition d'affectation à passer avec les collectivités concernées.

S'agissant de l'échange de parcelles évoqué par M. et Mme GEKIERE, la Société du Canal Seine-Nord Europe prendra contact avec eux et la SAFER dans le courant du premier trimestre 2021 afin de poursuivre les discussions engagées antérieurement.

Concernant la question de M. Michel DURAND, riverain de Janville (observation n°39)

Se référer à la réponse R14 formulée pour la thématique EAU

Concernant les questions et observations de la société PRUVOST, riveraine de Janville (observation n°63)

(R33) VNF a engagé à l'automne 2020 une concertation avec les collectivités territoriales sur le devenir du Canal latéral à l'Oise. La réalisation du CSNE et les développements attendus pour le transport de marchandises et la grande croisière fluviale ouvrent des opportunités et des perspectives importantes pour les acteurs de la voie d'eau tels les chantiers navals. Se référer également à la réponse R7 formulée pour la thématique EAU.

Concernant les questions et observations de l'EARL JUSTICE, riveraine de Longueil-Annel (observation n°64)

(R34) Sur les deux secteurs cités, le rétablissement des accès aux parcelles agricoles sera assuré par un nouveau chemin agricole réalisé le long du chemin de service.

Réponse à la commission d'enquête : le sous-dossier 2005_sondages en annexe de la pièce C1 correspond aux coupes réalisées sur le réseau de piézomètres et sondages géotechniques du secteur 1. Il précise donc les horizons géologiques traversés au niveau de chacun de piézomètres implantés pour les besoins du projet.

06	DEF	Autorisation de défrichement (L.341-1 du code forestier)
09	R1 Le Plessis- Brion	M. LESUR Laurent Pourquoi la parcelle n°501 0000 A0435 appartenant à Mme Odette LOUGARRE est-elle concernée par le défrichement ? – Pièce C3- Page 125.

Réponse du maître d'ouvrage :

(R35) La parcelle A 435 se situe en bordure d'un chemin inscrit dans le DAE dans les emprises travaux provisoires (se référer à la page 8 de la pièce A2 – Atlas). De ce fait, quelques défrichements seront nécessaires pour permettre le passage des circulations de chantier le long de cette parcelle. Ces défrichements, et les occupations temporaires éventuellement nécessaires sur la parcelle A435 seront réalisés et feront l'objet d'une indemnisation de la propriétaire de la parcelle dans le cadre des dispositions prévues par la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

07	DPT	Aménagement de sites de dépôts provisoires et définitifs des matériels excédentaires
10	R1 Pimprez	M. BEHAEGEL Daniel Ancien maire de PIMPRESZ, demande la limitation de la hauteur de l'apport de déblais sur les parcelles qui bordent la rue des arcs (A2 Atlas, planche 6/15) et la préservation d'une bande de 30/40 m de largeur le long de cette fois afin de permettre les constructions sur cette zone classée 2AUh dans le PLU.

94	R6 Catigny	M. BULLOT Luc Que signifie : l'excès de terre pourrait venir au Nord de Noyon...Où exactement ? Y aura-t-il de dépôts de terre sur la commune de Catigny ? Si oui, cela aura un impact important sur les meilleures terres agricoles. Et autres conséquences concernant les eaux de ruissellement... Quels impacts sur les nappes phréatiques affleurant de certains hivers (2003) ? Catigny centre est un point très bas sur le tracé 40 à 50 m d'altitude.
95	R8 Catigny	M. SMESSAERT Benoît Va-t-on laisser un peu de verdure et de prairies pour nos animaux ? Il est question de constituer des dépôts de terre en bordure de village dans des prairies permanentes... Est-ce judicieux ? Ne recommençons pas le gâchis des dépôts de terre de l'ancien canal.
96	R9 Catigny	M. LE BARS Daniel Opposé à des dépôts de terre sur la commune. Cela aura des impacts sur les nappes phréatiques et des ruissellements d'eau de pluie dans la rue de la maladrerie, rue du canal du Nord et rue de la libération. Tout cela va également générer beaucoup de circulation et de gêne sonore.
97	R10 Catigny	M. SMESSAERT Benoît Tout à fait opposé à des dépôts de terre sur la commune. Catigny est déjà suffisamment impactée par le canal du Nord, le resserrement, l'écluse, la plate-forme, le bassin de virement, etc...
98	R11 Catigny	M. LAURENT Pierre Louis Défavorable à des dépôts de terre sur la commune. Cela va générer un risque élevé d'inondation. À signaler aussi d'énormes nuisances sonores pour les habitants.
99	R12 Catigny	M. DHILLY Marie Opposée à des dépôts de terre sur la commune déjà suffisamment impactée par tant de nuisances déjà concentrées sur le village. Impact aussi sur nos vies professionnelles. Nuisances en tout genre signalées : sonores, sécurité, inondation...

Concernant les dépôts de matériaux excédentaires envisagés sur le territoire de la commune de Catigny

Se référer à la réponse R28 formulée pour la thématique OUVRAGES.

Concernant la question de M. Daniel BEHAEGEL, ancien maire de Pimprez (observation n°10)

(R36) Le dépôt de terre prévu aux Arcs est aménagé de sorte à restituer ce dépôt, après aménagement, à son occupation antérieure, soit, actuellement, à l'agriculture. Les pentes du dépôt seront travaillées pour s'intégrer harmonieusement dans le

paysage du territoire. De ce fait, à proximité des habitations, les pentes resteront relativement douces (de l'ordre de 10 %), soit un modelé de 3 m de hauteur au maximum au bout de la bande des 30 m.

08	ENV	Environnement et biodiversité
03	3F Le Plessis-Brion	M. DECHAUX Michel La société du canal Seine-Nord Europe a-t-elle prise toutes les dispositions pour éviter aux riverains les nuisances éventuelles causées par la construction (passages des camions) et l'opérationnalité du canal (ex : aménagements paysagers pour réduire les bruits du trafic...)
04	4F Biaches (Somme)	M. DEBRUXELLES Anthony - Nous habitons dans la commune de Biaches dans la Somme. Notre habitation se situe très proche du nouveau canal Seine Nord. Nous sommes inquiets des nuisances que le chantier vas occasionner dans notre secteur et également le bruit des bateaux. Pouvez vous nous dire comment ça va se dérouler et à partir de quand ? - Nous avons également peur de l'impact sur la faune et la flore que le canal va occasionner étant un adepte des randonnées et de la pêche dans ce secteur.
15	(R1) Passel	M. Mme CARTEL Sont sensibles aux difficultés rencontrées par les gros animaux pour la traversée du canal actuel. Beaucoup de noyades constatées. Formulent une proposition : Réaliser des aménagements permettant aux animaux de remonter en deux lieux-dits : "Les 5 gardons" et "Le pont du Brûle".
33	R9 Chiry-Ourscamp	M. Mme CANTILLON Propriétaires de gravières à Chiry-Ourscamp, ils sont opposés aux mesures de compensation qui transformeront leurs étangs en zone humide. Ils sont également opposés aux plantations de compensation qui masqueront probablement la vue qu'ils ont acuellement depuis leur habitation.
34 36	9F 1 PJ Identique à 11@	Parc Naturel Régional Oise – Pays de France Patrice MARCHAND, Conseiller Départemental, Maire de Gouvieux Reproduction intégrale du document de 02 pages. Le projet de canal Seine-Nord Europe fait actuellement l'objet d'une enquête

1 PJ

publique environnementale.

Si le tracé de ce projet de canal ne concerne pas le territoire du Parc naturel régional Oise-Pays de France, une mesure de compensation devrait être mise en oeuvre sur la Commune de Pontpoint, commune du Parc.

Je vous prie de trouver, ci-joint, les observations que suscite cette mesure.

• **Rappel du projet de compensation**

Le site de la commune de Pontpoint concerné par une mesure compensatoire apparaît sous l'intitulé « Gravière de Pontpoint » dans le document « Matrice mesures compensatoires CSNE - DAES1 - 30 /06 / 2020 » (fichier : 22 matrice globale de compensation spécifique au secteur 1 (prévisionnel)).

Dans ce document, il est indiqué que le plan de gestion de ce site de compensation est « non réalisé », contrairement aux autres sites pour lesquels ces plans de gestion sont réalisés.

Dans les nombreux autres documents, il ne semble pas y avoir d'informations complémentaires.

Une sollicitation de la Société du canal Seine-Nord Europe a permis d'apprendre que cette mesure compensatoire a pour objectif de remblayer une ancienne gravière de la boucle de l'Oise à Pontpoint pour créer une zone humide de 35 ha.

• **Les enjeux écologiques identifiés dans la Charte du parc**

La Charte du Parc identifie un réseau de 50 sites d'intérêt écologique qui concentrent, en grande partie, la biodiversité remarquable du territoire du Parc (mesure 1 : préserver les sites de biodiversité remarquables).

Le site « Gravière de Pontpoint » concerné par la mesure compensatoire du projet de Canal SNE fait partie du site d'intérêt écologique n°33 « Boucle de Pontpoint » de la Charte du Parc. Cf pièce jointe.

Ce site s'étend en rive de gauche de l'Oise entre Rhuis et Pont-Sainte-Maxence. Il correspond à une vaste zone alluviale modifiée par l'exploitation des matériaux alluvionnaires qui a créé de nombreux plans d'eau.

Les plans d'eaux constituent un élément marquant du site qui peut ainsi accueillir de nombreuses espèces d'oiseaux de zones humides en reproduction, en migration ou en hivernage. Il s'agit d'un des plus importants sites d'hivernage du département de l'Oise pour les oiseaux d'eau, voire de Picardie pour certaines espèces, avec une présence marquée de la Foulque macroule (*Fulica atra*), du Fuligule millouin (*Aythya ferina*), du Fuligule morillon (*Aythya fuligula*) et du Grand Cormoran (*Phalacrocorax carbo*). Certaines espèces rares sont régulières (Garrot à oeil d'or, Tadorne de Belon, Grande Aigrette...), d'autres ne sont qu'occasionnelles (Plongeon catmarin, Grèbe esclavon, Harle piette...). C'est aussi le plus gros site

		<p>pour la migration du canard souchet (<i>Spatula clypeata</i>) après la baie de Somme. Les plages de graviers de certains plans d'eau permettent notamment la reproduction du Petit gravelot (<i>Charadrius dubius</i>) et de la Sterne Pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>).</p> <p>• Interrogation sur les gains écologiques</p> <p>Le projet de comblement du plus grand plan d'eau du site d'intérêt écologique « boucle de Pontpoint » pour le transformer en zone humide interpelle le Parc et interroge sur les gains écologiques d'une telle mesure compensatoire. La création de berges en pentes douces, de hauts fonds ou l'installation de roselières sur ce plan d'eau de 40ha est de nature à améliorer la qualité écologique de celui-ci, si une surface suffisante est conservée en eau libre. Le Parc demande donc la réalisation d'un bilan écologique de cette mesure compensatoire afin de vérifier son impact sur le site. En outre, le Parc souhaite être associé aux études et réflexions relatives à ce projet de mesure compensatoire.</p>
35	10F	<p>LAMBERT F.</p> <p>Beau projet, en tant qu'il devrait (re)concilier l'écologie et l'économie. L'idée de dépasser l'équivalence écologique est séduisante et ambitieuse. Les moyens dédiés, tels que décrits dans le DAE, semblent à la hauteur de cette ambition. La création d'un observatoire de l'environnement dont la mission est de suivre les effets du projet sur l'environnement me semble de nature à rassurer tout le monde, y compris les plus fervents défenseurs de la protection de l'environnement. J'espère que ses observations seront facilement accessibles et consultables par le grand public.</p> <p>Bonne continuation</p>
37	12@ 2 pièces jointes	<p>ASSOCIATION AGREEE DE PECHE ET DE PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE « L'Amicale de Compiègne »</p> <p>Reproduction intégrale... /Ou voir document de 02 pages. Voir également Annexe : document de 6pages à en-tête « Fédération de l'Oise pour la Pêche et les Milieux Aquatiques » - Courrier DREAL en date de mai 2020.</p> <p>L'Amicale de Pêche de Compiègne est une association agréée au titre de la Protection du Milieu Aquatique. Ses plus de 2600 pratiquants participent financièrement à la politique de gestion de l'eau sur le bassin avec la cotisation RMA (Redevance Milieu Aquatique) collectée par l'agence de l'eau du bassin Seine Normandie.</p>

À ce titre, nous nous permettons de faire remarquer que les mesures compensatoires proposées pour le projet du CSNE ne prennent que superficiellement en compte les poissons même si le terme *aménagement pour frayère à brochet* est cité sur la plupart des sites du secteur 1.

A titre d'exemple : Sur les documents en C5, Programme intégré de compensation Dans les plans de gestion DUP

Pour l'embouchure de l'Aronde, en page 19, il est prévu la création de prairie humide et inondable en connexion avec l'Aronde, favorable à la reproduction du brochet ;

La prairie inondable peut avoir l'ambition d'accueillir une frayère à brochet. !!!!!

Mais en D2, page 25, pour le niveau d'intérêt, les poissons n'y sont pas affichés !!! !!!!!

Pour le site Mont Ganelon, en page 11, nous notons un intérêt faible pour la vandoise classé NT (quasiment menacé) : enjeu faible.

En C2, page 17, pour les objectifs, il est dit : création de prairie humide et inondable en connexion favorable à la reproduction du brochet. mais en D2, page 27, au bilan du niveau d'intérêt : aucun pour les poissons !!!

Pour les Boucles du Muid, en page 18, au titre de la faune, la vandoise et la bouvière, pourtant inscrites dans la directive habitat nationale " faune flore", n'apparaissent pas dans la liste des poissons.

Le brochet quant à lui y est classé *PC* « Peu Commun » !!!! alors qu'il est *NT* à enjeu fort ? ? ? ?

Nous avons pu noter pour ce site qu'une buse de 80 cm sur plus de 70 mètres est prévu pour connecter la frayère à l' Oise ce qui sera un frein considérable pour ne pas dire insurmontable à la montaison des géniteurs sur ce secteur qui est pourtant valorisé en premier chef lors des réunions techniques du CSNE comme le site de référence du secteur 1 .

Ceci d' autant plus qu'au chapitre INONDATION, le dossier précise que le CSNE associé au projet MAGEO conduisent à un abaissement jusqu' à 40 cm de la ligne d'eau lors des crues jusqu' en amont de Montmacq.

Pour le site, hors DUP, dit Chiry-Ourscamp Pimprez, nous pouvons constater qu'aucune considération n'est prise au sujet des poissons alors que ce site présente les qualités naturelles reconnues de frayère à brochet ;

En § 1.5.15.3, page 176 du C5 pour les enjeux identifiés, il est noté que certains habitats présentent d' ores et déjà un grand intérêt pour des cortèges d'espèces patrimoniales et que les mesures compensatoires donneront l'opportunité de

		<p>renforcer et augmenter l'intérêt initial du site de manière pérenne. Compte tenu des termes ci-dessus et du faible coût d'aménagement de ce secteur nous demandons instamment d'inscrire sur ce site le brochet en tant qu'espèce patrimoniale et cette frayère identifiée au programme des mesures compensatoires.</p> <p>Pour les autres sites et plus globalement jusqu' à Passel nous vous demandons de vous référer au document cité par la FDPPMA 60 : annexe 1 – courrier DREAL de mai 2020.</p> <p>En résumé, malgré la volonté *affichée* de mesures compensatoires, il apparaît nécessaire que des précisions techniques soient apportées au dossier afin d'offrir des réelles possibilités de reproduction du brochet, (classé vulnérable sur la liste rouge de l'IUCN)</p> <p>ainsi que pour les autres espèces non valorisées, sur l'ensemble du secteur 1</p> <p><i>A titre d'information, nous constatons que toutes les mesures compensatoires réalisées suite aux différents travaux sur les rivières Oise et Aisne, concernant l'espèce repère brochet ne sont aucunement fonctionnelles à ce jour.</i></p> <p><i>Je citerai la frayère réalisée en 2018 située sur la rivière Aisne attenant au barrage du Carandeu, proche de Compiègne.</i></p> <p><i>Idem pour la frayère de Verberie ou celle de l'île Adam dans le 95 sur la rivière Oise.</i></p> <p><i>C'est pourquoi nous sommes des plus vigilants sur le dossier CSNE ;</i></p> <p>L'analyse et les observations que nous vous présentons démontrent l'insuffisance des éléments garantissant une bonne prise en compte de la faune aquatique et de ce fait dans l'attente de mesures correctives nous donnons un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale.</p>
81	<p>45@ Publilégal</p> <p>1 pièce jointe</p>	<p>ASSOCIATION AGREEE DE PECHE ET DE PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE « L'Amicale de Compiègne »</p> <p>C. DELENEF, président.</p> <p>Reproduction intégrale du courrier de 1 page.</p> <p>En sus des observations émises précédemment, l'allongement des délais de l'enquête publique nous a permis d'examiner les différents documents sur la situation hydrologique proposée dans le cadre du projet.</p> <p>A ce titre, nous nous permettons de mettre en avant les risques importants d'eutrophisation pouvant se développer sur les différents cours d'eau et canaux y compris le projet de CSNE, ceci dû à leur modification hydraulique ou/et l'évolution climatique notamment de ces dernières années particulièrement impactantes.</p> <p>L'absence de mesures claires ou contradictoires en ce sens dans les dossiers présentés n'est pas pour nous rassurer, en effet, il est précisé : dans le dossier D2 en Point 6, page 15, faisant état du " Bilan potentiel des eaux du CSNE, "</p>

		<p><i>Bien qu'aucune estimation ne soit possible à terme pour estimer l'état biologique des eaux du CSNE nous avons bien relevé en point 1.2.3 Page 10 dans les spécificités du CSNE, que le projet, « défini d'intérêt général peut bénéficier d'une dérogation au respect des objectifs de qualité ».</i></p> <p>Par ailleurs, nous constatons au dossier D5 § 3.3.3 relatant des "Incidences sur le plan qualitatif" du canal du nord que les risques sont presque clairement affichés puisqu'il est dit que la réduction des mouvements d'eau pourrait entraîner d'éventuels problèmes notamment avec les cyanobactéries.</p> <p>En conclusion, nous souhaitons donc que soit pris en compte les derniers éléments climatiques et que les débits minimum réservés soient revus de façon à ne pas aboutir aux phénomènes d'eutrophisation plus ou moins entrevus ou évoqués dans les dossiers .</p>
38	13@ 3 pièces jointes	<p>Courrier en date du 27 octobre 2020 (3 pages) « Avis enquête publique – FDAAPPMA60 » Président Jean JOPEK</p> <p>Annexe 1 : « Avis mesures compensatoires »</p> <p>Annexe 2 : Rapport Divette.</p> <p>La Fédération de l'Oise pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques formule un avis défavorable pour les raisons suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les poissons sont les grands oubliés des mesures prévues alors qu'ils seront les premiers impactés par la création du canal (destruction des zones d'habitats et de reproduction, pollution, altération des continuités écologiques). Les aménagements proposés ne sont pas en adéquation avec le contexte hydrologique; ils ne compensent pas la perte de reproduction des brochets. Il serait plus pertinent d'aménager le courriel DREAL s anciens méandres de Chiry-Ourscamp et de Sempigny. - La continuité des affluents de l'Oise: la FD60 PPMA émet de fortes craintes en ce qui concerne les connexions entre les différents cours d'eau et l'Oise. Certaines populations seront isolées et fragmentées. L'unique site de présence de lote de rivière sera détruit. - Les remarques et suggestions des gestionnaires locaux ne sont pas suffisamment prises en compte. <p>Annexe 1: courriel DREAL de mai 2020 (6 pages): Dans cette annexe sont développés les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interrogations et propositions concernant les mesures compensatoires des sites situés dans la bande DUP - idem pour les sites situés hors bande DUP <p>Annexe 2: rapport de pêche électrique sur la Divette (12 pages) Cette opération a permis de confirmer la présence de lote de rivière sur la station. Pour cette espèce le franchissement du canal par siphon sera plus compliqué, voire</p>

		impossible. Le futur tracé de la Divette devra tenir compte de ce constat.
39	14F Janville	DURAND Michel Quelles nuisances sonores durant les travaux ?
49	R0 Classée Orale Catigny	Anonyme Énorme travail et beaucoup de sacrifices. Nous avons l'impression que cette situation ne touche pas du tout la société CSNE et ses représentants. On fait davantage mention de l'aménagement paysager et autre soucis d'écologie, sans tenir compte que des êtres humains sont très touchés, ils vivent et travaillent ici ! On pourrait aussi soulever tous les points de vue concernant les travaux et problèmes qu'ils occasionnent : insécurité, nuisances sonores...et à l'avenir problèmes d'inondations !
60	R5 Thourotte	DESNOYELLES Dominique Qu'est-il prévu pour les nuisances sonores, notamment pour les habitants qui résident près des écluses ?
62	R7 Thourotte	DELHAY Jacques 2) On ne doit pas donner d'avis sur les choix techniques ! Pourtant, à l'écluse de Montmacq, on annonce un système de pompage pour remonter toute l'eau qui sera utilisée par l'écluse; ça va coûter TRES CHER et mauvais pour le bilan carbone. Au fil des années (je regarde ce dossier depuis 30 ans), je n'ai jamais eu de réponse mes questions sur les solutions retenues pour l'alimentation en eau du canal de bout en bout. Or le plateau picard n'est pas riche en eau. 4) On a retenu le tracé le plus consommateur de terres agricoles et de paysages alors que reprendre le tracé du Canal du Nord permettrait de supprimer cet handicap et de ramener les acquisitions de terrain à quasiment rien.
54	R2 Morlincourt	M LABITTE Olivier, agriculteur à VARENNES. Exploite les prairies naturelles de MORLINCOURT classées en NATURA 2000 et qui ne peuvent être modifiées. Souhaite le maintien en l'état actuel jusqu'à son départ en retraite dans 5/6 ans.
67	23F 1 pièce jointe	M. DAUGUET Bruno, maire de Pontpoint En tant que maire de Pontpoint, représentant l'ensemble des élus de ma commune, je tenais à vous faire part du défaut flagrant d'information concernant le site de compensation de Pontpoint qui ne correspond PAS à une enquête publique digne de ce nom. Pourquoi une information des élus si tardive et si incomplète ? Je m'oppose clairement au maintien de ce site de Pontpoint comme site de compensation. <u>Reproduction intégrale de la pièce jointe :</u> Compensations environnementales sur le site de Pontpoint par la SCSNE :

Il s'agit du remblaiement partiel du plus grand étang de la plaine de Pontpoint (étang n°5) dans le cadre de l'élargissement de l'Oise entre Compiègne et Noyon. C'est une mesure supplémentaire de compensation environnementale qui n'est arrivée que tardivement (2019) alors que le projet a été lancé il y a plus de 10 ans. Ce projet global fait actuellement l'objet d'une enquête environnementale avec un registre destiné au public. Vous pouvez le consulter en mairie de Pontpoint jusqu'au 12 novembre 2020. Puisque nous sommes maintenant concernés par ce projet. Le site apparaît sous l'intitulé « Gravières de Pontpoint » fichier 22 du secteur 1.

Plusieurs questions se posent :

pourquoi avoir attendu septembre 2020 pour avertir les élus de Pontpoint de ce remblai alors que l'acquisition de cet étang par la SCSNE et donc pour partie l'État a été lancé en 2019 ?

Autrement dit, nous sommes mais sur le fait accompli. Toutefois, nous avons rapidement réagi et demandé des explications. Les interlocuteurs interrogés nous disent que la neutralité hydraulique de cette réserve d'eau de voit être respecté pour prémunir notre territoire des grandes inondations.

Comment cela est-il possible avec le remblai de plusieurs milliers de mètres cubes d'eau ? Ce n'est évidemment pas l'avis de l'Entente Oise Aisne dans l'État est également parti prenante

cet organisme gère sur notre territoire les risques d'inondation et développe un projet de rétention sur cette même plaine de Pontpoint avec des digues pour prévenir la crue centennale en contradiction totale avec ce projet de remblai.

Il nous a été également rapporté l'argument écologique de ce projet de zone humide qui serait bon pour la biodiversité. Or, pourquoi le Parc Naturel Régional (PNR) n'a pas été associé à cette réflexion alors qu'il s'interroge sur les gains écologiques réels de ce site, qui est l'un des sites d'hivernage les plus importants du département de l'Oise pour les oiseaux d'eaux ?

De son côté, le PNR prévient que le maintien de la biodiversité n'est possible que si une surface suffisante est conservée en eau libre. De ce fait, ce dernier demande la réalisation d'un bilan écologique.

Pourquoi le site de Pontpoint est le seul pour lequel aucun plan de gestion n'a été réalisé ? Pourquoi n'est-il cité qu'une fois très succinctement sans aucune précision ? Comment s'effectuera précisément l'acheminement par voie fluviale de milliers de tonnes de remblai vers notre site et avec quel impact sur l'environnement immédiat de l'étang ?

En clair, l'État s'exonère de cette obligation légale d'une véritable enquête environnementale pour lancer rapidement ce projet pharaonique du canal en nous demandant de nous prononcer sur une enquête vide nous concernant.

		<p>C'est tout à fait inédit et dans n'importe quel autre projet, ce vide total ne serait pas toléré et remettrait en cause totalement l'autorisation environnementale de la partie concernant notre site.</p> <p>Cet étang n° 5 possède par ailleurs un grand potentiel que la collectivité pourrait bien mieux utiliser à d'autres fins pour développer l'attractivité de notre territoire. Nous, élus de Pontpoint, dénonçant ces aberrations et ce manque total de considération pour notre commune qui est le seul site qui se situe clairement en dehors du tracé du CSNE entre Compiègne et Noyon.</p> <p>Demandons à ce que l'autorisation environnementale ne soit pas accordée sur le site de Pontpoint pour un défaut flagrant d'information.</p> <p>La plaine de Pontpoint se retrouve ainsi concernée par des mesures compensatoires dont on ne sait pas grand-chose alors qu'elle est déjà concernée sur le tracé de MAGEO (qui se trouve être la suite du CSNE) qui lui se situe sur notre territoire.</p> <p>Il ne s'agit pas de contester ce projet du CSNE dans sa globalité car nous sommes conscients du potentiel économique qu'il apporterait à notre territoire en réduisant la part du trafic routier dans le transport de marchandises.</p> <p>Mais ici, nous contestons le choix de Pontpoint comme sites de compensation à la contribution de notre commune ne doit être ni exagérée ni disproportionnée.</p> <p>Des aménagements ont déjà été faits dans les années 2000 par l'EOA dans le secteur pour nos prémunir des grandes crues de 1993. Il s'agit maintenant de se prémunir encore davantage d'une crue centennale évidemment forte aléatoire.</p> <p>Si nous comprenons néanmoins la nécessité de s'en prémunir par rapport aux dégâts considérables qu'elle pourrait occasionner, Pontpoint doit seulement prendre sa juste part à l'effort collectif et pas la totalité de cet effort sans aucune réelle compensation.</p>
70	26F	<p>M. BOUTEILLE</p> <p>En tant qu'habitants de Pontpoint, nous sommes opposés à ce projet tel que défini. Les actions prévues sur Pontpoint (remblaiement d'un étang comme mesure compensatoire, construction d'une digue sur la plaine de Pontpoint) vont dégrader le cadre rural de Pontpoint. En effet ces modifications se trouvent proches des habitations de Pontpoint, et vont largement impacter les lieux de détente et de promenade particulièrement appréciés et empruntés par les pontponniens.</p> <p>Merci de revoir votre copie !</p>
76	31F	<p>Alain CZYZ Habitant de Pontpoint</p> <p>Mon observation ne porte pas directement sur la mise en place du Canal Seine Nord Europe, dont je ne conteste pas l'utilité certaine, mais sur les conséquences de son creusement sur la commune de Pontpoint au niveau de la plaine basse.</p> <p>Une partie des matériaux issus du creusement doivent, selon le projet, combler une</p>

		<p>ancienne gravière de la boucle de Pontpoint (K47 ou étang n°5 dit des hautes lanternes de 60ha).</p> <p>Une autre partie des matériaux, 500 000 à 800 000 m3, pourrait être utilisée par l'Entente Oise Aisne (EOA) pour surélever les digues mises en place par l'EOA dans le cadre de l'écrêtage et le confinement des crues de l'Oise .(Digues du casier B de Pont Sainte Maxence).</p> <p>Je ne vois pas en quoi le comblement d'une gravière présente un intérêt directement écologique puisqu'il est reconnu que cet étang accueille de nombreuses espèces d'oiseaux pour la reproduction, la migration et l'hivernage. La plaine basse est aussi une zone de promenade et de détente pour les habitants de Pontpoint.</p> <p>Le seul intérêt dans cette situation pour le CSNE est de trouver un exutoire pour les matériaux de creusement du canal.</p> <p>En ce qui concerne l'attitude du CSNE, il semblerait que ni le CSNE, ni les bureaux d'étude travaillant pour lui n'ont eu de contact avec la municipalité de Pontpoint. Cela montre une fois de plus le dédain des grandes structures démocratiques vis à vis des petites communes.</p> <p>Je demande donc au CSNE de revoir cette partie du projet et de consulter l'ouvrage Pontpoint au fil de l'eau afin de connaître notre commune.</p>
101	R1 Pontpoint	<p>LHERMITTE JB</p> <p>Surpris du fait du manque de précision sur les intentions du projet, sachant que ce projet n'est pas situé sur la commune de Pontpoint.</p> <p>Émet des doutes sur le projet de compensation écologique consistant à reboucher une partie d'un étang pour en faire une zone humide.</p>
102	R2 Pontpoint	<p>Mme CATEAU</p> <p>Le risque d'inondation a été étudié après avoir rebouché cet étang qui est là pour absorber la montée des eaux ?</p>
103	R3 Pontpoint	<p>Signature illisible</p> <p>Interrogations et incompréhension concernant le projet de zone de compensation de l'étang n°5.</p> <p>Diverses incohérences signalées concernant ce projet de zone de compensation.</p> <p>Aucune information n'a été transmise à la commune concernant les risques environnementaux et sanitaires apportés par ces remblais externes.</p> <p>Risque de pollution des eaux, des boues importées.</p> <p>Incompatibilité avec de nombreuses activités sportives et de loisirs qui se font autour de cet étang.</p> <p>Impacts environnementaux : émission de CO2 et autres polluants dûs aux transports.</p>

		<p>Destruction de la faune et de la flore protégées. Inquiétude manifestée en ce qui concerne les nuisances que va occasionner le projet : sonore, rejets atmosphériques lors des manœuvres au niveau de l'écluse de Pont Sainte Maxence. Se réfère à l'avis de la mairie de Pontpoint et du parc naturel régional : le projet ne fait que présenter des impacts environnementaux en totale contradiction avec son objectif initial de protection de l'environnement.</p>
104	R4 Pontpoint	<p>M. VINATIER Jérôme, président du club de football Suite à ce projet de digue, dois-je transformer le club de football en un club de water-polo ? Projet incohérent.</p>
105	R5 Pontpoint	<p>Signature illisible Une digue de 4 m de haut sur 7 km. L'étang n°5 est une réserve naturelle ! S'inquiète de diverses nuisances... Aucune information des habitants !</p>
106	R6 Pontpoint	<p>M. Mme BRUTANT Marc On aurait aimé être concerté avant d'être mis devant le fait accompli ! Que du négatif pour la faune, l'environnement et les nuisances à venir.</p>
107	R7 Pontpoint	<p>M. LHERMITTE Jean-Paul Le projet de digue va entraîner une inondation dans toute la plaine de Pontpoint. Pontpoint : pouvelle du département ! On déplace les problèmes chez le voisin !</p>
108	R8 Pontpoint	<p>M. VINATIER Jean-Claude Inadmissible de supprimer l'étang n°5. C'était réservoir important pour la migration des oiseaux. Je vais demander à la FDCO d'intervenir. Une digue de 4 m de haut sur 7 kilomètres votait nature de l'environnement et causer des nuisances. Pourquoi ce projet appelé Longueil II... ?</p>
109	R9 Pontpoint	<p>M. DECROIX Olivier Pourquoi nos élus n'ont-ils pas été consultés avant ?</p>
110	R10 Pontpoint	<p>M. PERROT Mario Dans le dossier, il n'y a que quelques lignes bien cachées et largement insuffisante sur le rôle de Pontpoint sur cette opération. L'enquête publique a pour but d'informer et de consulter les citoyens sur un projet donné. C'est un outil de démocratie, mais l'utiliser cette manière, prendre des décisions de façon verticale en laissant croire aux administrés qu'ils sont consultés : c'est la supercherie !</p>
111	R11 Pontpoint	<p>M. DAUGUET Bruno, maire de Pontpoint Cosignataires : Armand DUMONTIER, maire de Pont-Sainte-Maxence, Claude GUYONNET, Lucie PLANCHON-CLEMENT, Juliette PLANCHON-CLEMENT. Contestent unanimement le choix de Pontpoint comme site de compensation dans</p>

		la contribution de la commune ne doit être ni exagérée ni disproportionnée.
112	R12 Pontpoint	Mme CLEMENT Carole, Adjointe Pontpoint En quoi Pontpoint est-elle concernée ? Des contradictions, des absences de concertation de la population, pas de réunion publique... Demande la suspension de cette mesure de l'attend de véritables concertations et information de la population.
113	R13 Pontpoint	Mme DUBOIS Pascale, Adjointe Pontpoint Approuve les réclamations, et le diagnostic posé par Monsieur le maire de Pontpoint.
114	R14 Pontpoint	Mme LEBURE Anne-Marie Se déclare contre le projet.
115	R15 Pontpoint	M. DUBOIS Nicolas Projet inquiétant. Les impacts locaux ne sont pas clairs.
116	R16 Pontpoint	Mme DUBOIS Lætitia Consulter la population et l'informer avant d'attaquer de tels travaux.
117	R17 Pontpoint	Signature illisible Le projet en l'état d'une aberration écologique. Concertation des élus et information des habitants nécessaires
118	R18 Pontpoint	Signature illisible Contre tous ceux qui portent atteinte au village de Pontpoint et à ses environs.
119	R19 Pontpoint	Mme BRALET Chloé Le projet de compensation de fait l'objet d'aucune analyse des enjeux et impacts environnementaux tels que l'exige pourtant la réglementation. Aucune information disponible sur les impacts hydrauliques vis-à-vis des crues de l'Oise, les impacts directs et indirects induits de la phase chantier. Une évaluation des impacts est nécessaire : cela permet de trouver les moyens pour les éviter, réduire et en dernier recours les compenser comme l'exige la réglementation en matière d'environnement. Contre le projet de remblaiement de l'étang de Pontpoint.
120	R20 Pontpoint	M. GINNON Projet sans consultation avec les élus. Gros risque inondation. Aucune analyse de l'impact environnemental. Contre le projet.
121	R21 Pontpoint	Mme BRUNET Claire Trois projets : canal Seine-Nord Europe, création de digue, mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) parfois contradictoires. Menace sérieuse inondation. Remise en question des activités actuelles sportives et de loisirs. Le remblaiement partiel de l'étang n°5 détruirait un site d'hivernage pour les oiseaux d'eaux.

		Défaut flagrant d'information sur le site de Pontpoint. La demande d'autorisation environnementale ne doit donc pas être accordée pour cette zone de compensation.
--	--	--

Concernant les effets du projet sur les milieux naturels, la faune et la flore

(R37) Sur le secteur de la Somme (hors périmètre d'enquête), les études sont en cours pour élaborer le dossier d'autorisation environnementale (de Passel à Aubencheul-au-Bac). Ce dossier présentera précisément les impacts sur la faune et la flore.

Concernant la restauration des continuités écologiques pour la faune (cas cité : secteur du pont du Brûlé, commune de Passel)

(R38) Au niveau du pont du Brûlé où un corridor écologique d'intérêt régional est identifié, une plage de remontée de 250 mètres de long avec de très faibles pentes (5/1) sera aménagée pour permettre la remontée de la grande faune. Sur les autres secteurs du territoire communal, les berges seront en pente douce (2/1) et des sorties d'eau pour les animaux seront aménagés sur chaque rive en quinconce tous les 50 m. Ces éléments sont décrits aux chapitres 6.7.7, 6.7.8 et 6.7.9 de la pièce C2.

Concernant la réalisation de travaux environnementaux sur le site des gravières de Chiry-Ourscamp

(R39) La restauration de ces gravières en zones humides riches d'un point de vue environnemental est inscrit dans le dossier de déclaration d'utilité publique du projet de 2008. L'opération est décrite dans le chapitre 1.5.11 de la pièce C5. Ce site représente environ 20 % de la surface totale des mesures compensatoires du projet.

Concernant les nuisances acoustiques en phase chantier et exploitation

Se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.

Concernant la réalisation de travaux environnementaux sur le site de la gravière de Pontpoint

Se référer à la réponse R3 formulée en annexe de ce mémoire.

Concernant les questions et observations de M. Patrice MARCHAND, conseiller départemental, Maire de Gouvieux, au nom du Parc Naturel Régional Oise Pays de France (observation n°34)

(R40) L'acquisition récente du site du Pontpoint est lié au changement de définition des zones humides intervenu pendant l'instruction du DAE (Loi OFB de juillet 2019). Cette modification réglementaire a entraîné une augmentation du besoin de compensation pour les zones humides. Le plan de gestion du site est en cours de rédaction. Les enjeux écologiques seront pris en

compte dans la conception du projet, l'objectif étant d'améliorer les fonctionnalités du milieu. Une surface d'eau libre sera notamment maintenue au centre de la gravière. Un Comité de pilotage a été créé pour suivre les 1ères phases de l'étude relatives aux aspects hydrauliques et hydrogéologiques. Il est pour l'instant composé des Services de l'Etat, de l'Entente Oise Aisne et de la SCSNE. Le PNR Oise Pays de France sera associé à ce comité pour suivre le volet écologique de l'étude.

Se référer à la réponse jointe en annexe de ce mémoire.

Concernant les questions et observations de M. ou Mme F. LAMBERT (observation n°35)

(R41) S'agissant de l'Observatoire de l'Environnement, sa mission consiste en effet à suivre l'avancement de la conception du CSNE, à apporter des avis et suggestions au maître d'ouvrage et à élaborer en parallèle un programme de suivi articulé autour de la biodiversité, de l'eau et du paysage, qui sera fonctionnel jusqu'à 10 ans après la mise en service du CSNE. Les bilans annuels de l'Observatoire seront rendus publics via le site Internet du projet.

Concernant les questions et observations formulées par la fédération de pêche de l'Oise, par l'AAPPMA Amicale de Compiègne et par M. Jean JOPEK (observations n°37, 38, 81)

Se référer à la réponse R25 en annexe de ce mémoire.

Concernant les questions et observations formulées par M. Jacques DELHAY (observation n°62)

(R42) S'agissant du système de pompage au niveau de l'écluse de Montmacq, le canal Seine-Nord Europe est conçu dans une optique d'économie d'eau. D'abord, il disposera d'une étanchéité hautement performante qui permettra une infiltration minimale de l'eau par le fond et les bords. L'objectif de performance d'étanchéité sera équivalent à une couche de 40 cm d'argile. Ensuite, les écluses sont conçues pour recycler, grâce à des bassins de récupération d'eau et pompage, une très grande partie de l'eau utilisée lors d'une éclusée (passage d'un bateau par l'écluse). L'alimentation en eau se fera à partir de l'Oise, par pompage dans les eaux de surface. Les pompes seront en moyenne de 1,2 m³/s, soit 3,5 % du débit moyen de l'Oise à Sempigny. Aucun prélèvement ne sera réalisé dans la nappe phréatique. Les prélèvements n'auront pas d'incidence sur la qualité des eaux de l'Oise.

Un bassin réservoir de 14 millions de m³ sera créé à Allaines. Il prendra le relais pour préserver la qualité de l'Oise en période de moindre débit de l'Oise. Ce volume permet de garantir l'alimentation du Canal Seine-Nord Europe, y compris pendant les années très sèches comme celle de 1976.

Enfin, par sa conception, le Canal Seine-Nord Europe permettra de réduire localement l'intensité des inondations de l'Oise grâce à un déversoir situé à Montmacq permettant l'absorption d'une partie des débits de la rivière en crue vers le Canal, d'une capacité 3 fois plus grande que le canal actuel.

S'agissant du choix du fuseau, il a été fixé par le gouvernement en 2002 à la suite d'une large concertation sur la base d'une analyse multicritère des 21 fuseaux portés au débat. Le fuseau retenu était celui qui présentait le meilleur équilibre en termes technique, environnemental et économique.

S'agissant du choix de gabarit d'écluse, la déclaration d'utilité publique du CSNE par décret du 11 septembre 2008, après de nombreuses études et concertations - modifiée par décret du 20 avril 2017 - a confirmé le bienfondé des choix retenus pour le gabarit du Canal au regard des enjeux techniques, économiques, d'emploi, d'attractivité des territoires grâce au développement du transport fluvial le long de la liaison européen Seine-Escaut.

Concernant les questions et observations formulées par M. Olivier LABITTE, riverain agriculteur de Varennes (observation n°54)

(R43) Le site de compensation de la Vallée de l'Oise à Morlincourt est une propriété de la SCSNE. Elle fait actuellement l'objet d'une convention d'exploitation précaire qui expire en 2021 dans le but de commencer au plus tôt la mise en œuvre du programme de compensation.

09	TVX	Phase travaux
03	3F Le Plessis-brion	M. DECHAUX Michel La société du canal seine-nord europe a-t-elle prise toutes les dispositions pour éviter aux riverains les nuisances éventuelles causées par la construction (passages des camions) et l'opérationnalité du canal (ex : aménagements paysagers pour réduire les bruits du trafic...)
04	4F Biaches (Somme)	M. DEBRUXELLES Anthony Nous habitons dans la commune de Biaches dans la Somme. Notre habitation se situe très proche du nouveau canal Seine Nord nous sommes inquiets des nuisances que le chantier vas occasionner dans notre secteur et également le bruit des bateaux. Pouvez vous nous dire comment ça va se dérouler et a partir de quand ? Nous avons également peur de l'impact sur la faune et la flore que le canal va occasionner étant un adepte des randonnées et de la pêche dans ce secteur.
17	R1 Cambronne lès Ribécourt	M. FERRERA DA COSTA Carlos Peut-il y avoir un impact sur notre maison située à 100 m environ du nouveau canal (ex: fissures, affaissement...) Est-il prévu un constat d'huissier avant travaux sur les maisons à proximité des travaux?
46	R3 Catigny	AUBERT Paul Sur le projet des dépôts de terre issus du secteur 1, nous émettons une réserve car le territoire est déjà très impacté par l'emprise du CSNE, du rescindement de l'écluse. Prévoir des chemins piétonniers sécurisés.
58	R3 Thourotte	BOYER P. Quel est le devenir de l'ancien canal ? Que deviennent l'entretien et la gestion en cas de maintien ?
61	R6	JUSTICE Denise – EARL JUSTICE Inquiétude pour les zones de remblais. Volume déblais excédentaires de 36 millions

64	R9 Thourotte 1 pièce jointe	de m3 - résumé non technique, pièce 2. Dépôts de terre: réserve un droit pour le dépôt de la grave et du sable. L'exploitation de la grave et du sable devra être réalisée avant de faire des zones de stockage. Ces zones de stockage provisoire devront être dépolluées et remises en état de culture. Je me réserve un droit de réattribution des terrains en état de culture après le stockage provisoire (Cf. note)
75	Tél.1	Observation orale - Permanence Téléphonique Monsieur LEBRETON, 9 chemin de l'Évêché, 60700 PONTPOINT. Propriétaire de la parcelle 194 à PONTPOINT, sur laquelle est implantée son habitation. Dans le cadre des travaux d'élargissement de l'Oise, la maison voisine de la sienne, située sur les parcelles attenantes 95 et 195, sera prochainement détruite. Ces parcelles seront creusées à plus de 4 m de profondeur, et des berges naturelles, et non des palplanches, seront aménagées, avec un risque de mouvements de terrain pouvant affecter sa propre parcelle et son habitation. Il a prévu de gros travaux sur son habitation, mais manifeste de l'inquiétude sur les conséquences éventuelles des travaux d'élargissement de l'Oise. Il souhaite des explications et des assurances de la part de la SCSNE.
	Attente du document officiel	Mairie de Choisy-au-Bac Délibération de Choisy-au-Bac (en attente de réception officielle) TVX- Limitation des nuisances sonores dues aux radars de recul des engins par des radars type « cri du lynx » et des radars visuels type « tri-flash ».

Concernant les nuisances en phase chantier

Se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.

Concernant d'éventuels dommages sur les propriétés riveraines du chantier

(R44) Des constats seront réalisés par des experts judiciaires avant et après travaux pour les maisons proches de ces zones de chantier dans le cadre de procédures dites de "référé-préventifs", notamment pour celles situées à proximité de travaux à risques (circulations intenses ou emploi de techniques vibrantes). Les éventuels dommages imputables au chantier seront évidemment indemnisés selon les règles en vigueur.

Concernant l'observation de M. Paul Aubert, riverain de Catigny (observation n°46)

Se référer à la réponse R28 formulée pour la thématique OUVRAGES.

Concernant la question de Mme ou M. P. BOYER, riverain(e) de Thourotte (observation n°58)

Se référer à la réponse R7 formulée pour la thématique EAU.

Concernant l'observation de Mme Denise JUSTICE, riveraine de Longueil-Annel (observation n°61)

(R45) L'exploitation de ressources souterraines est soumise aux dispositions du Code de l'environnement et relève notamment de la rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cette activité strictement réglementée n'entre pas dans le champ de compétence de la SCSNE.

Les terres excavées sont des matériaux inertes qui ne présentent pas de risques de pollution des sols. Les parcelles accueillant des zones de stockages provisoires seront remises en état à l'issue des travaux.

Les règles d'attribution ou de réattribution des terres seront traitées, pour ce qui concerne les terres dans l'emprises des AFAFE, dans le cadre de ces procédures, et, pour les autres biens acquis par la SCSNE, dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'expropriation (avec notamment un droit de rétrocession aux anciens propriétaires).

Concernant la question de M. LEBRETON, riverain de Pontpoint (observation n°75)

(R46) Les travaux évoqués par M. LEBRETON concernent le projet de mise au gabarit européen de l'Oise, projet piloté par les services de Voies navigables de France. La SCSNE transmettra à VNF l'interrogation de M. LEBRETON.

Concernant la question de la Mairie de Choisy-au-Bac (observation n°93)

Se référer à la réponse R26 formulée pour la thématique OUVRAGES.

10	AUT	Autres sujets
01	1@ Thourotte	<p>M. FOSSIER Romuald</p> <p>- Demande par le gérant d'une société hôtelière de Thourotte de communication de la liste des entreprises destinées à intervenir sur le futur chantier, afin de leur proposer des tarifs sociétés.</p> <p>↳ Réponse de la commission d'enquête</p> <p><u>La Région Hauts-de-France et la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France, en partenariat avec la Société du Canal Seine-Nord Europe, ont mis en place le dispositif « Canal Entreprises » dans le but d'accompagner les entreprises qui souhaitent s'inscrire dans la dynamique générée par la construction du Canal Seine-Nord Europe.</u></p> <p>- <u>Des informations peuvent être obtenue auprès des Communautés de Communes (ici la CC2V : https://www.deuxvallees.fr/contact) car elles participeront aux démarches visant à répertorier les offres lorsque le dispositif sera formalisé.</u></p> <p><u>Autres interlocuteurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - entreprises@canalseinenord.eu - Nicolas.dumont@scsne.fr <p><u>Autre lien pour plus d'information : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Emploi-et-developpement-economique</u></p>
13	R1 Catigny	<p>M. LE BARS Daniel</p> <p>- Panneaux voltaïques : Risque de faire de l'ombre pour la production d'électricité.</p>
14	R2 Montmacq	<p>Mme MARTIN Marie-Jeanne</p> <p>Cède un terrain de 5600 m2 à la SCSNE, dans l'état actuel où il est... Pas de travaux à sa charge.</p>
16	R2 Passel	<p>Monsieur PAWLOWSKI Frédéric</p> <p>Exprime sa satisfaction de voir se concrétiser le projet de canal.</p>
28	R4 Chiry-	<p>M. BONNARD Gilles</p> <p>A été touché par une expropriation dans le cadre de la DUP (Parcelle ZB 69 à Chiry-</p>

	Ourscamp	Ourscamp.) Il s'étonne que le règlement de la somme qui lui est due (2 923,50€) ne soit pas effectué à ce jour, alors qu'on lui avait promis que cela serait fait pour juin. L'interlocuteur de la société SYSTRA, chargée du dossier, ne répond à aucune sollicitation.
29	R5 Chiry- Ourscamp	Mme DUQUENNE Danièle Concernée par expropriation de la parcelle C 133 sur Chiry-Ourscamp. N'a reçu aucune information depuis septembre 2019.
31	R7 Chiry- Ourscamp	M. CAILLE Gérard Propriétaire d'une parcelle sur le territoire de VILLE. Cette parcelle de 7000 m2 était incluse dans le projet d'aménagement foncier qui avait fait l'objet d'une enquête il y a 4 ans. Depuis il est resté sans nouvelle. Il demande des informations sur le devenir de cette parcelle, et souhaite pouvoir en jouir librement si elle n'est plus concernée par le projet.
40	15@	CAZAUX Sophie Actuellement étudiante à l'école de journalisme de Lille, je dois, dans le cadre d'un exercice, réaliser un article sur le projet du Canal Seine Nord Europe. J'aurais quelques questions à vous poser concernant ce sujet, serait-il possible de prévoir un appel dans la semaine à cette fin ?
44	18@	CAZAUX Sophie Actuellement étudiante à l'école de journalisme de Lille, je dois, dans le cadre d'un exercice, réaliser un article sur le projet du Canal Seine Nord Europe. J'aurais quelques questions à vous poser concernant ce sujet, serait-il possible de prévoir un appel dans la semaine à cette fin ?
60	R5 Thourotte	DESNOYELLES Dominique Quid des petites péniches françaises, ce canal est fait pour avantager les grandes barges des pays du Nord.
61 64	R6 R9 Thourotte 1 pièce jointe	JUSTICE Denise – EARL JUSTICE La valeur des terrains doit tenir compte du potentiel du sous-sol, en particulier des matériaux (sables et graviers) ayant une valeur marchande (matériaux de construction) -sondage -SCT01 - 18/10/2005
62	R7 Thourotte	DELHAY Jacques 3) On a retenu un gabarit très consommateur d'eau (gabarit des écluses) pour ouvrir un canal accessible à des unités de 4 000 / 5 000 t: Il n y a pas une seule industrie capable de recevoir, stocker ou expédier de tels lots ! 5) Les 2 principaux points de chargement des céréales: - Moislains (silo) sera longé par le nouveau canal du côté opposé à l'actuel, ce qui signifie de modifier toute l'usine - Marquion (silo) sera abandonné au profit d'une nouvelle installation plus à

		l'est. En 1971 - 1973, jeune fonctionnaire au Canal du Nord, j'avais proposé de doubler l'écluse de Palluel par un ouvrage qui laisse passer les tonnages de 1 000 t à 1 500 t, pour améliorer la desserte du port de Dunkerque. Ma hiérarchie m'a envoyé sur les roses. Un syndicat de bateliers a présenté une réflexion à Mr PAUVROS (député de Maubeuge) pour proposer une variante permettant de réduire le temps de franchissement et les consommations en eau tout en préservant la capacité totale de transfert de tonnages. AUCUNE REPONSE.
52	R0 Classée orale Morlincourt	M. PICAUD Christophe De MORLINCOURT, propriétaire de terres sur NOYON. A reçu en janvier 2018 un courrier de la Présidente du Conseil Départemental de l'Oise l'informant qu'un bien foncier lui appartenant était situé dans le périmètre d'aménagement rural (sans indication plus précise sur la localisation exacte de ce bien). A ce courrier étaient joints une plaquette d'information et un avis d'enquête publique du 20/02/2018 au 22/03/2018. Depuis, aucune autre information. Il souhaite savoir ce qu'il en est de sa parcelle (expropriée ou non).
55	R3 Morlincourt	M. MILLEVILLE Hervé de MORLINCOURT Souhaite l'aménagement d'une base nautique à l'intersection du canal latéral, du nouveau canal et de l'Oise (territoire de SEMPIGNY) lors de la phase II du projet.
68	24F Ribécourt- Dreslin- court	M. LAMOUREUX Laurent Ne peut-on pas utiliser les chutes d'eau des écluses pour générer de l'électricité verte ? L'habitat fluvial est saturé sur Paris, ne pourrait-on pas utiliser le canal latéral pour favoriser cet habitat avec une économie autour ? Et le tourisme avec les bateaux croisières comme sur le Rhône, notre région est attractive et une économie touristique pourrait être développée.
86 89	40@ 43@ 1 pièce jointe	DELHAY Jacques - Transporteur de fret fluvial retraité. Extrait du courrier de 06 pages : Conclusion. Pour conclure, s'il m'apparaît pertinent au plus haut point de créer une liaison fluviale entre le Nord et l'Île de France qui réponde aux besoins économiques des régions traversées, Hauts de France, Picardie et Île de France, je reste persuadé que ce n'est pas le projet pharaonique qui nous est proposé qui présente les meilleurs atouts, ne serait-ce que parce que les unités de 180m X 11m40 que l'on veut faire passer dans ce canal ne pourront pas franchir les ponts de Compiègne et notamment celui du cœur de ville, classé, et de la même façon ces bateaux ne pourront pas aller sur le réseau du Nord qui est limité à de plus petites unités. Rien n'indique que des solutions soient étudiées pour pallier cet étranglement à chaque extrémité de SNE : on consacre ainsi l'équivalent de la construction d'un morceau d'autoroute de 107 Kms coincé à chaque extrémité entre des routes

		nationales... Cela pose question : y a-t-il dans un tel schéma une vraie pertinence économique ? On vend actuellement l'image d'un mode de transport extraordinaire qui, on l'espère va attirer une clientèle importante... Mais attention, il faut fidéliser cette clientèle, ne pas la décevoir, si l'on veut que ce projet rapporte à l'économie du pays les services en relation avec les coûts de réalisation et les coûts d'entretien et d'exploitation.
97	R10 Catigny	M. SMESSAERT Benoît Agriculteurs et éleveurs d'élevage ovin, toutes nos pâtures sont impactées par le tracé de ce canal et nous nous retrouvons avec pratiquement plus de pâtures proches de la ferme... Devrons-nous vendre ce troupeau commencé il y a 35 ans ? Le dossier ne donne pas l'impression de s'intéresser à cette question. On ne s'intéresse qu'à l'aménagement paysager et à l'écologie mais pas aux êtres humains et à leurs activités ! Autre interrogation concernant les travaux : la gêne occasionnée, la sécurité les nuisances et les problèmes d'inondations.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant les observations de Mme Danièle DUQUENNE et de M. Gilles BONNARD, riverains de Chiry-Ourscamp (observations n°28 et 29)

(R47) Les procédures d'indemnisation sont en cours. La SCSNE veillera à ce que ce dossier soit traité prochainement par son opérateur foncier (Systra).

Concernant l'interrogation de M. Gérard CAILLE, riverain de VILLE (observation n°31)

(R48) Les parcelles de Ville sont incluses dans les périmètres d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental commun entre la RD 1032 et le canal Seine-Nord Europe. Les procédures relatives à cet aménagement foncier sont en cours, mais dépendent également des besoins fonciers du secteur 2, lesquels seront définis en 2021-2022.

Concernant les questions et observations de Mme ou M. Dominique DESNOYELLE, riverain(e) de Thourotte (observation 60)

Se référer à la réponse R2 formulée pour la thématique ENQUETE.

Concernant l'observation de Mme Denise JUSTICE, riveraine de Longueuil-Annel (observation n°61)

A Se référer à la réponse R45 formulée pour la thématique TRAVAUX.

Concernant les questions et observations de M. Jacques DELHAY, riverain de Thourotte (observation n°62)

Se référer à la réponse R20 formulée pour la thématique EAU.

Concernant les questions et observations de M. Benoît SMESSAERT, riverain agriculteur éleveur de Catigny (observation n°95)

Se référer à la réponse R15 formulée pour la thématique EAU.

11	CTD	Contrat Territorial Développement - Aménagements
07 06	R1 Clairoix 1 pièce jointe R2 Thourotte 1 pièce jointe	- Voir (R1) Clairoix au tableau 12 - Voir (R2) Thourotte au tableau 12 <u>Question de la commission d'enquête</u> L'Observatoire de l'environnement placé sous la présidence de monsieur FRADIN est-il associé à ces travaux ?
18	R2 Cambronne- Lès- Ribécourt	Mme DRELA Geneviève, maire de Cambronne-lès-Ribécourt Le canal actuel doit être maintenu en place dans le projet CSNE. Quel est son devenir? De même, quel va être le devenir de l'écluse de Bellerive de Cambronne ? Nous souhaitons le meilleur réaménagement possible (Pourquoi pas une connexion avec le futur canal ?)
73	29F 1 pièce jointe	Établissement Public d'Enseignement de la Formation Professionnelle Agricole de Ribécourt - Pierre KABACINSKI, Directeur. 1 courrier joint de 02 pages. Extrait : l'établissement est en partenariat dans le cadre des compensations, ce qui apporte un support pédagogique de qualité à nos apprenants... Un tel projet dans la volonté de s'inscrire dans le respect des nouvelles normes environnementales rejoint nos orientations agroécologiques et les dernières orientations ministérielles. Nul doute que les entreprises intervenant sur ce chantier de très grande ampleur, sauront tisser des liens avec notre structure pour dynamiser et insérer les élèves, apprentis, adultes sur des activités, des emplois. Il est à noter que d'ores et déjà le partenariat pour la production d'essence d'arbre pour la réimplantation en zones de compensation, a permis de voir se concrétiser l'embauche d'un apprenti sur l'exploitation horticole de l'établissement, et assoit également nos capacités émission d'expérimentation et de production de qualité. Nous nous insérons pleinement dans cette volonté de développer et animer le territoire avec le Conseil Régional des Hauts-de-France, qui est organisme financeur de notre établissement et pleinement acteur du projet de canal Seine-Nord Europe. Enfin, notre mission de coopération internationale, prend aussi tout son sens avec le canal qui vise à nous relier hydrauliquement à nos voisins européens.

74	30F 1 pièce jointe	<p>Associations CycloTransEurope et AU5V – M. Erick MARCHANDISE</p> <p>Extrait de la pièce jointe (3 pages) :</p> <p>Le dossier d'enquête publique concernant le projet de canal Seine-Nord-Europe (secteur 1) ignore les modes actifs (marche à pied, vélo, ...) et ne formule aucune proposition pour en développer l'usage. Cet oubli est en contradiction avec les objectifs affichés par l'État en matière de politique cyclable et, notamment, la toute récente loi d'orientation des mobilités (Article L 4311-2 modifié par la LOM).</p> <p>Or, les chemins de halage sont devenus, dans tous les pays européens, de nouveaux itinéraires pour les cyclistes et les promeneurs. Ils offrent des parcours agréables et sécurisés favorisant les modes actifs non polluants, sans émission de gaz à effet de serre. Ils profitent aux populations qui peuvent aussi bénéficier d'un environnement calme et pratiquer une activité physique.</p> <p>Si le rétablissement de 71 ponts routiers est prévu, il n'y a aucune mention concernant les mobilités actives. Le dossier se contente de faire état de façon sommaire des itinéraires pédestres et cyclables existants.</p> <p>La place des mobilités actives doit être prise en compte tant en ce qui concerne le linéaire du canal SNE que pour les accès route/canal ainsi que lors des rétablissements routiers.</p> <p>L'objectif de permettre aux piétons et cyclistes de traverser le canal au niveau des écluses (comme cela se pratique en Belgique) doit être inscrit. Les solutions techniques existent. Un chemin de service de 6 m de large est prévu. Celui-ci doit être transformé en voie verte sur une moitié de sa largeur (3m) ou sur toute sa largeur et être alors accessible aux véhicules de service de VNF. Cette voie verte doit être roulante sur toute sa longueur, sans interruption herbeuse. Sa continuité doit être assurée sur tout le linéaire du canal SNE.</p> <p>L'examen du dossier (atlas A2 page 23 à 28) montre au contraire des coupures importantes.</p> <p>Cette continuité est d'autant plus importante que le conseil départemental de l'Oise nous a fait part, à plusieurs reprises, de son intention d'y faire passer l'Euro Véloroute 3. Cet itinéraire européen relie Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne). Ce grand axe touristique international doit bénéficier d'une infrastructure de qualité.</p> <p>Les accès aux nouveaux ponts routiers ainsi que leur emprunt à pied et à vélo ne sont pas précisés dans le dossier d'enquête. Des pistes cyclables doivent être implantées afin d'assurer la sécurité des usagers non motorisés.</p> <p>Les travaux vont provoquer des interruptions des itinéraires tant pour les randonneurs pédestres que pour les cyclistes. Celles-ci sont particulièrement gênantes, bien plus qu'en véhicules motorisés. Le dossier n'en dit pas un mot. Des solutions évitant les grands détours devront être proposées.</p> <p>La création de l'écluse de Montmacq, compte tenu de son importance, implique que</p>
----	--------------------------	---

		<p>sa traversée –tout comme son croisement– soit détaillée, ce qui n'est pas le cas.</p> <p>Accès au canal SNE à Choisy-au-Bac Il est nécessaire de permettre aux piétons et cyclistes d'accéder au début du canal SNE (rive sud) à Choisy-au-Bac en provenance de Compiègne en l'absence de passerelle au-dessus de l'Aisne.</p> <p>Fin du canal Il est nécessaire de prévoir la continuité de la voie verte du canal SNE à Pont-l'évêque.</p> <p>Clairoix-Janville Il est nécessaire de maintenir la continuité du chemin de halage en rive droite du canal latéral à l'Oise, notamment du pont au-dessus de l'Aronde et d'améliorer sa qualité. Si cette solution n'est pas envisageable, un rétablissement de l'itinéraire doit être réalisé à proximité, au même titre que les rétablissements routiers.</p> <p>Canal latéral à l'Oise de l'écluse Janville à celle de Belleville La réalisation du canal SNE aura un impact sur le canal latéral à l'Oise et, de ce fait, mérite d'être intégré au projet au même titre que les effets sur l'environnement. Le renvoi après la mise en service ne nous semble pas une démarche à retenir. Le devenir de cette section patrimoniale doit être étudié dès maintenant. Nous souhaitons donc que le rapport d'enquête émette des réserves sur l'absence de prise en compte des mobilités actives et sur la nécessité de compléter l'étude d'impact afin qu'elles apportent des améliorations en vue de leur développement, conformément à la Loi d'Orientations des Mobilités.</p>
91	R2 Le Plessis-Brion	<p>DAMIEN Jean-Pierre, maire du Plessis-Brion Pour l'environnement, il est important qu'il y ait une piste cyclable et sente piétonne dans la continuité du chemin du halage jusque l'écluse de Montmacq, ce qui éviterait des nuisances à notre zone ornithologique.</p>
92	R3 Le Plessis-Brion	<p>Fédération Française de Randonnée Pédestre La Fédération française de randonnée pédestre souhaite le rétablissement de la passerelle entre Longueil-Annel et le Plessis Brion.</p>

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant la participation de l'Observatoire de l'Environnement aux travaux des CTD

(R47bis) L'Observatoire de l'Environnement n'est pas directement associé aux travaux des CTD. L'Observatoire de l'Environnement a pour vocation principale d'élaborer et de mettre en œuvre le programme de suivi environnemental sur une période de 10 ans à compter de la mise en service du CSNE. Néanmoins, les sujets environnementaux peuvent au besoin être soumis à l'avis de l'une des commissions de l'observatoire de l'environnement.

Concernant les questions et observations de Mme Geneviève DRELA, Maire de Cambronne-lès-Ribécourt (observation n°18)

Se référer aux réponses R7 et R20 formulées pour la thématique EAU.

Concernant les observations de M. Pierre KABACINSKI, Directeur de l'Établissement Public d'Enseignement de la Formation Professionnelle Agricole de Ribécourt (observation n°73)

(R48) La SCSNE souhaite poursuivre le partenariat engagé avec le lycée horticole de Ribécourt dans le cadre de la mise en œuvre des mesures environnementales du projet. La mobilisation des savoir-faire du territoire est une des priorités d'action de la SCSNE.

Concernant les questions et observations de M. Erick MARCHANDISE, au nom des associations CycloTransEurope et AU5V (observation n°74)

(R49) La construction d'un canal prévoit l'aménagement d'un chemin de service parallèle au canal, propice à l'accueil d'un itinéraire cyclable. Rien ne s'oppose à l'utilisation de ce chemin de service pour les itinéraires cyclables, dès lors qu'une collectivité territoriale le demande expressément dans le cadre d'une superposition d'affectations du domaine public. Il n'appartient en effet pas au gestionnaire de la voie navigable d'assurer la gestion d'itinéraires cyclables. Sur le secteur 1, à la date de dépôt du DAUE, aucun engagement de reprise de gestion et de financement des surcoûts liés à l'aménagement de pistes cyclables n'a été acté. Le projet prévoit toutefois la possibilité d'assurer une continuité cyclable de Choisy-au-Bac au Plessis-Brion et de Thourotte (RD15) à Ribécourt-Dreslincourt (RD 40) par la rive gauche, puis de Pimprez à la future écluse de Noyon par la rive droite du canal. Les ponts de la RD 81, de la RD 66 et de la RD 40bis sont également aménagés de sorte à permettre l'ajout de piste cyclable à moindre frais. Des échanges sont en cours entre l'Etat, les Collectivités territoriales et la SCSNE dans le cadre de l'élaboration des contrats territoriaux de développement accompagnant la réalisation du CSNE pour définir les conditions d'intégration de ces aménagements complémentaires au programme du CSNE. Concernant les piétons, les chemins de service en rive droite et en rive gauche sont autorisés à la promenade des piétons sur l'intégralité du linéaire.

Concernant les questions et observations de M. Jean-Pierre DAMIEN, Maire du Plessis-Brion (observation n°91)

Se référer à la réponse R21 formulée pour la thématique EAU.

Concernant les observations de la fédération française de randonnée pédestre (observation n°93)

(R50) Le projet présenté respecte les choix arbitrés lors de la déclaration d'utilité publique. Le cheminement évoqué le long de l'Oise, dont "les becs dans l'eau", ne fait pas partie des cheminements retenus comme devant être rétablis. Un nouvel itinéraire pourra être identifié avec les collectivités territoriales.

V) Tableau n°12 regroupant certaines contributions nécessitant une réponse globale

12	Index	Contributions signalées incluant plusieurs thèmes ou un thème central
07	R1 Clairoix 1 pièce jointe	<p>Mairie de Clairoix</p> <p>Synthèse : se référer à la contribution (R1) Clairoix du 9 octobre 2020. Courrier de 02 pages plus de 26 pages annexes.</p> <p>1) AUT : Cas de la parcelle AI 46 de 2715m² appartenant à Mme MOULIGNEAUX, occupée par une caravane, située en zone inondable. La commune de Clairoix demande que la parcelle soit incluse dans l'emprise du canal et racheté par la SCSNE.</p> <p>2) AUT : Projet de création d'un maraîchage bio sur les parcelles AI 49,50, 51 et 110.</p> <p>3a) EAU - Précisions demandées concernant le déplacement de la confluence de l'Aronde et de l'Oise concernant la prise en compte de sa continuité écologique.</p> <p>3b) DOS - la mairie de Clairoix demande expressément à ce que les remarques formulées dans la vie de la SMOA soient prises en compte.</p> <p>4) CTD - concerne les aménagements en voies piétonne et cyclable (se reporter à l'annexe de la contribution).</p> <p>5) OUV - Pollution sonore induite par le futur pont de la RD 81.</p> <p>6) CTD - Demande par la municipalité de Clairoix de création d'un quai de déchargement au sud du site Confluences, ex Continental, sans que ce quai n'empêche le passage des promeneurs entre la berge et le site Confluences.</p>

(R51) Réponse du Maître d'ouvrage :

- 1) La parcelle AI 46 est impactée pour une faible partie de sa surface par le projet CSNE. Cette partie n'impacte pas son usage actuel (caravane). Le projet ne modifie par ailleurs pas les conditions d'accès à la parcelle. Concernant le risque inondation, la réalisation du projet Seine-Nord Europe a n'a pas d'incidence en crue courantes, sur cette parcelle et contribue à le réduire légèrement en cas de fortes crues (-5 cm environ pour les crues 1993-1995). En conséquence, il n'est pas prévu de procéder à l'expropriation complète de la parcelle. Concernant les éventuelles infractions aux règles d'urbanisme, il appartient au maire de Clairoix d'engager, dans le cadre de ses pouvoirs de police, les procédures ad hoc contre la propriétaire du terrain.
- 2) Les parcelles AI49, 50, 51 et 110 sont hors des emprises du secteur 1. L'accès actuel à ces parcelles est inchangé dans le cadre du projet. Le projet de réinsertion via un maraîchage bio n'est donc pas impacté, à terme, par le projet Seine-Nord Europe. En phase travaux, ces emprises sont potentiellement mobilisables pour les besoins du chantier dans le cadre du régime de l'occupation temporaire prévu par la loi du 29 décembre 1992 relative aux dommages causés à la propriété privée

par l'exécution de travaux publics. Toutefois, la SCSNE n'a pas, pour l'instant, prévu d'utiliser cette parcelle dans ce cadre. Prenant connaissance par cette remarque du maire de Clairoix de ce projet de réinsertion, les meilleurs efforts seront faits pour ne pas impacter ce projet.

- 3) Le déplacement de la confluence de l'Aronde avec l'Oise a été étudié par le MOE de manière à garantir la continuité hydrologique de l'Aronde et les fonctionnalités actuelles. Des compléments d'études sont en cours afin d'améliorer l'impact écologique et de l'intégrer au sein de la zone de mesures compensatoires prévue sur la section de l'Oise remblayée. Ces compléments d'étude tiennent bien évidemment compte des échanges réalisés lors de la réunion avec le président du SMOA en décembre 2019. Concernant la continuité écologique, cette dernière a fait l'objet dès les premières études hydrauliques d'un point de vigilance pour assurer un dimensionnement hydraulique et un calage de la ligne d'eau au niveau de la confluence Aronde/ Oise identiques à la situation actuelle.
Ces compléments d'études seront présentés au SMOA en début d'année 2021 afin de recueillir son avis en vue des études d'exécution.
- 4) Les cheminements et servitudes de marchepied présents au sud de RD 81, ne sont pas représentés sur les plans du projet (DAE - pièce A2, Atlas page 23), car ils sont maintenus inchangés (y compris le pont sur l'Aronde). La construction d'une passerelle au-dessus de l'Aronde dans le réaménagement de l'Oise n'est pas prévue. Ce projet pourrait être examiné dans le cadre du contrat territorial de développement – et sous réserve d'un plan de financement – pour lequel la SCSNE n'assume pas de responsabilités de maître d'ouvrage mais uniquement un rôle contributif au sens de l'article 1^{er}-IV de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016, modifiée, relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe.
Devenir de la RD 81 : la RD 81 sera réaménagée pour assurer l'accès au chemin de service du canal (accès pour l'entretien et la maintenance du canal et des aménagements paysagers). Elle sera bien évidemment, comme l'ensemble des chemins de service, accessible aux promeneurs. Des dispositifs anti-intrusion seront mis en place à la limite nord de la commune de Clairoix.
Futur pont de la RD 81 : le projet prévoit l'aménagement d'un trottoir multifonction. Des discussions sont en cours avec l'Agglomération de la région de Compiègne pour transformer ce trottoir multifonction en piste cyclable.
Passerelle à la confluence du CLO/CSNE en limite nord de Clairoix : le projet ne prévoit pas l'aménagement d'une passerelle à cet endroit. La continuité de cheminement se fait en longeant la berge rive droite du CLO à Janville et Longueil-Annel jusqu'à l'écluse de Janville où existe une passerelle cycle/piéton."
- 5) Suite aux modifications réalisées sur les rétablissements routiers en phase PRO (modification des profils en long et des tracés en plan), une mise à jour de l'étude acoustique (réalisée en phase AVP) a été réalisée afin de tenir compte de l'évolution du trafic aux horizons 2030 et 2060. Les trafics ont été estimés sur la base des trafics actuels, avec une croissance du trafic de 2% par an (hypothèse haute).
Pour ce qui concerne la RD81, les trafics actuels retenus sont de 6666 véhicules par jour. Ce trafic date en effet de 2011, après la fermeture du site Continental et avant l'ouverture de PKM. Le Département de l'Oise a fait un nouveau décompte fin 2019 (donc avec PKM) qui donne 6546 véhicule /jour pour le 1er comptage (du 16 au 22/11/2019) et 6910 véhicules par jour pour le second (du 24/11 au 04/12/19). Le chiffre de 6666 véhicules/jour a donc été conservé pour la modélisation. Les caractéristiques de la RD81 retenues pour la modélisation sont les suivantes :
Vitesse : 50 km/h

Largeur : 7 m
 % Poids lourds : 4,4%
 TMJA initial : 6666 véhicules/jour
 TMJA 2030 : 8288 véhicules/jour
 TMJA 2060 : 15013 véhicules/jour

L'hypothèse d'une augmentation de 2% du trafic annuel est supérieure aux hypothèses normalement retenues. En effet, d'après la note « projections de la demande de transport sur le long terme » publié par le ministère de l'environnement en juillet 2016, il est indiqué que « l'augmentation du trafic routier serait de 15% à l'horizon 2030 et est situé entre 20 et 34% à l'horizon 2050 ». Ces éléments ramènent la croissance du trafic à 1% par an à l'horizon 2030 et entre 0,5 et 0,9% par an en 2050. Par ailleurs, dans le cas des dernières DUP routières du département, la progression était de 1% en hypothèse basse et au grand maximum 2% par an en hypothèse haute.

Malgré ces hypothèses majorantes, les résultats des études acoustiques ne dépassent les seuils réglementaires, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour aucun bâtiment situé le long de la RD81.

- 6) Le projet permet l'aménagement d'un quai sur le site Confluences. Aucune mesure environnementale ou aménagement du projet n'a été prévu dans cette zone en raison de son intérêt pour un développement économique. Toutefois, s'agissant d'un équipement qui serait, compte tenu de son positionnement, à usage privatif, il n'appartient pas à la SCSNE de le concevoir et de le construire. La compatibilité du quai avec le passage des promeneurs ne peut être déduite a priori. Elle dépend des conditions d'exploitation du quai.

11	5F Clairoix 2 pièces jointes	Mairie de Clairoix → Courrier (R1) Clairoix de 26 pages remis lors de la permanence du 09 octobre 2020. → Délibération du Conseil municipal du 15 octobre 2020. - Reprenant en partie les arguments développés dans le courrier joint. - Autres arguments complémentaires développés dans la délibération : 1) EAU - Paragraphe relatif à la demande de prise en compte de l'avis du SMOA : le possible envasement entre l'actuel poste de crue (qui protège les inondations de l'Aronde) et l'Oise inquiète notamment. Qui aura en charge l'entretien de cette zone ? L'absence de coupes en travers est notamment dommageable pour l'appréhension des impacts. - Y a-t-il, si oui, quelle est-elle, une prise en compte des rejets de la station d'épuration mais aussi des pompes de relevages des entreprises le long de l'Oise comme Confluences ou DMS. 2) OUV La pollution sonore induite par les barges circulant sur le canal. 3) ENV qui sera propriétaire des zones de compensation nouvellement créées et partant qui sera responsable de leur entretien ?
----	---------------------------------------	--

(R52) Réponse du Maître d'ouvrage :

- 1) Les endiguements actuels ont été recensés et inclus dans le projet pour ne pas modifier le niveau de protection actuel. L'impact sur ces systèmes est présenté dans la pièce C1 chapitre 6.7.1.5. page 293 : "Plusieurs systèmes d'endiguement ou éléments de protection contre les crues sont présents sur le secteur :
 - le système ZI Nord correspondrait à la digue qui supporte l'avenue de Vermandois. Le calage de cette digue n'est pas remis en cause. De petits ajustements sous-eau peuvent avoir lieu pour assurer la mise au gabarit de l'Oise.
 - le système de Clairoix : pour celui-ci plus d'information serait nécessaire. Il pourrait être modifié en un point particulier au niveau de l'aval de la courbe de l'ancienne usine de Continental (indication T2 sur la figure 1 page 52 des demandes de complément). Les niveaux de calage des berges de l'Oise canalisée dans ce secteur ne devraient pas être modifiés par rapport à l'existant ce qui permet de maintenir le niveau de protection.
 - A noter que le bassin des Muid de l'Arc qui contribue à la compensation hydraulique des remblais de protection a été intégré à la modélisation hydraulique et ne sera pas modifié par le projet. Concernant son fonctionnement, la réduction du niveau des crues ne devrait pas impacter son fonctionnement.

La modélisation hydraulique a tenu compte de la topographie qui inclut ces systèmes d'endiguement. Ils sont donc pris en compte dans les études hydrauliques et précisés dans le cadre du PRO.

A noter que sur Thourotte, le système de Thourotte est constitué de la berge en rive droite du CLO. Dans ce secteur, le CLO n'est pas modifié donc le système reste à l'identique. Il faut cependant rappeler que les digues du CLO n'ont pas vocation à protéger contre les inondations mais [qu'il] est un ouvrage de transport fluvial.

L'actuel poste de crue de l'Aronde est situé en amont de la confluence actuel Oise Aronde et en amont de la zone de réaménagement qui ne commence qu'au niveau de l'Oise actuelle. La zone de pompage en amont de la confluence ne sera donc pas modifiée. Par ailleurs, un débit minimal est en cours d'étude dans le cadre du PRO pour limiter le risque d'envasement dans le cours d'eau et garantir sa fonctionnalité. Des coupes en travers seront alors disponibles.

Les pompes de relevage des entreprises ont bien été prises en compte comme l'indique la pièce C1 au chapitre 3.3.4.1 page 70 et ont fait l'objet de réunions spécifiques avec les exploitants tels que DMS et PKM pour le site CONFLUENCES. Les rejets de la station d'épuration de Clairoix dans l'Aronde sont bien identifiés aussi et sont pris en compte pour le dimensionnement du lit de ce dernier et la qualité de l'eau à considérer en cours dans le cadre du PRO.

- 2) Se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.
- 3) La SCSNE est propriétaire de 17 des 19 sites de compensation. Comme indiqué dans la pièce C5 du DAE, les modalités de gestion sont en cours de définition. L'objectif est de confier la gestion des sites de compensation à des partenaires qualifiés qui seront identifiés suivant un processus transparent et non-discriminatoire, avec cession du foncier si possible à une fondation reconnue d'utilité publique. Un sourcing sera réalisé début 2021. Ce dispositif permet d'inscrire l'entretien du site sur le long terme. A défaut, il sera réalisé par le maître d'ouvrage. Dans tous les cas, la gestion sera financée pendant toute

la durée réglementaire de la compensation. Pour les 2 autres sites, la gestion sera réalisée par les propriétaires via une convention avec la SCSNE.

06	R2 Thourotte 1 pièce jointe	Contribution associée de la CC2V et de la mairie de Thourotte 1) CTD – Demande l’implantation d’un quai de déchargement à proximité des sites industriels (Saint-Gobain, Granor, Guerdin et autres à venir...). L’actuel et le stade de football Jean Bouin est parfaitement approprié car il n’implique pas de rupture de charge, contrairement à ce qui est prévu dans le projet initial avec un quai éloigné et inutilisable par les entreprises. 2) CTD – Le CSN doit être d’un accès direct pour les entreprises. Cela implique de programmer le comblement de l’actuel CLO au moins entre la sortie de Longueil-Annel et Cambronne-lès-Ribécourt. Cela implique également de prévoir un stockage des terres de déblais à proximité pour procéder, le moment venu, au remblaiement. 3) CTD – Maintenance navale et formation : Favoriser l’implantation d’entreprises de maintenance navale. Mettre en place une formation aux métiers du transport fluvial, ce qui actuellement n’existe pas dans les Hauts-de-France. 4) CTD - rétablissement des voies et ouvrages d’art : ce qui est prévu actuellement entre Le Plessis-Brion et Thourotte sur la RD15 jugés catastrophiques. En outre il est prévu que ce dispositif se doublera entre Montmacq et Thourotte. Diverses propositions notamment émanant des élus de Thourotte et du conseil départemental ont été formulées et sont à l’étude. 5) CTD - Concerne la loi Didier, son décret d’application, et les ouvrages d’art existant s’y appliquant. Se référer au § dédié dans la contribution. 6) CTD – Trans’Oise et CC2V : le conseil départemental à programmer un réseau de voies cyclo pédestre. 125 km ont déjà été réalisés sur un total prévu de 240 km. On peut ainsi aller de Verberie à Compiègne via la Croix-Saint-Ouen et cheminer de Noyon Vers l’Aisne et la Somme. En revanche, le territoire de la CC2V n’est pas desservi. Cette situation est directement liée à la construction du CSN. La CC2V est en possession des éléments pour envisager la création de cette infrastructure.	Réponse en rapport avec le thème CTD.
----	--------------------------------------	---	---------------------------------------

(R53) Réponse du Maître d'ouvrage :

- 1) La réalisation d'un quai, à Thourotte est présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique, comme cela a été prévu par la DUP. Les contraintes actuelles dues à la proximité du canal latéral à l'Oise et aux accès au réseau routier local ont orienté la localisation du quai qui sera fonctionnel et utile au territoire pour des activités de transbordement de marchandises, voire pour d'autres activités (amarrage bateau promenade...).
- 2) Le devenir du canal latéral à l'Oise (bief de Janville) après la mise en service du CSNE fait l'objet de réflexions entre Voies navigables de France, gestionnaire du canal, et les collectivités traversées par ce bief. L'hypothèse d'un remblaiement du bief au niveau de Thourotte est une piste de réflexion susceptible de permettre l'aménagement d'un quai d'environ 200 m en amont du pont de la rue du général Mangin. Les aménagements des berges concernées ne prévoient pas de berges lagunées de sorte à permettre cette évolution ultérieure dont la perspective pourrait être intégrée dans le futur contrat territorial de développement à signer avant le démarrage des travaux du CSNE entre les Collectivités territoriales, l'État et le SCSNE.
- 3) Formation aux métiers du fluvial : Ne concerne pas le cadre de l'enquête publique. Il existe déjà en France 5 centres de formations pour préparer aux métiers du fluvial (3 CAP de navigation intérieure en Alsace, Ile-de-France et Rhône-Alpes, 1 établissement post-bac en Haute-Normandie et 1 autre en Franche-Comté). Chacun de ces centres a la particularité de se situer à côté d'un fleuve de grand gabarit (Seine, Rhône, Saône, Rhin). Le développement de l'axe européen Seine-Escaut au sein de la Région Hauts-de-France, avec la croissance du transport fluvial qui l'accompagnera, est de nature à créer une dynamique de projets en la matière.
Maintenance fluviale : La vallée de l'Oise possède plusieurs sites et entreprises de réparation navale, d'accastillage et d'avitaillement, et notamment à Compiègne, Longueil-Annel et Pont-l'Evêque. Le redéploiement des activités actuellement présentes dans le bief de Janville à Longueil-Annel et Thourotte vers le nouveau canal sera de nature à favoriser leur activité. Ce redéploiement, possible uniquement à l'horizon 2027, devra être défini en relation avec Voies navigables de France, et en fonction des décisions à venir sur le devenir du canal latéral à l'Oise.
- 4) L'aménagement de la RD 15 entre Le Plessis-Brion et Thourotte répond aux règles de conception et de sécurité routières en vigueur. Un aménagement similaire existe à Ribécourt-Dreslincourt sur la RD 40 et les statistiques d'accidents des dernières années ne montrent pas de suraccidentalité. Ses caractéristiques respectent les référentiels routiers du Département de l'Oise, futur gestionnaire. Il répond aux obligations de rétablissement de la liaison telle que prévue dans la DUP. Le remplacement des ponts de la RD 15 sur la rivière Oise et sur le canal latéral à l'Oise sont de la responsabilité du conseil départemental de l'Oise. L'aménagement proposé permet d'évoluer à terme vers une solution dite « en S » rejoignant Thourotte en ligne droite, et le Plessis-Brion par la route actuelle, ou « en I », allant droit entre Thourotte et la RD 66.
- 5) Se référer à la réponse R16 formulée pour la thématique EAU.

6) Il n'existe pas de passerelle entre les communes de Longueil-Annel et de Thourotte dans les emprises du secteur 1. Le courrier doit vraisemblablement faire référence à la passerelle de l'Ecureuil, entre Longueil-Annel et Le Plessis-Brion sur laquelle transite un chemin de randonnée dit « Les becs dans l'eau ». Cette passerelle n'est pas impactée par la réalisation des aménagements du CSNE. En revanche, l'aménagement du CSNE interrompt un itinéraire local de randonnée (« circuit des becs dans l'eau »). Les collectivités locales ont exprimé l'idée d'intégrer au projet une passerelle cyclo-pédestre à hauteur du point kilométrique 103 du CSNE, entre les communes de Longueil-Annel et Le Plessis-Brion afin d'assurer la continuité de cet itinéraire randonnée inscrit au Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR) adopté le 23 février 2015. Ce franchissement n'est pas prévu dans le projet CSNE déclaré d'utilité publique le 8 septembre 2008 et son rétablissement au titre du PDIPR ne peut être juridiquement invoqué compte tenu de l'antériorité de la DUP. Conformément au double objectif défini par le conseil de surveillance de la SCSNE de bonne intégration du CSNE dans le territoire et de maîtrise des coûts du projet, l'ajout d'un élément modifiant le programme susceptible d'apporter une valeur ajoutée au projet et au territoire est possible sous réserve de l'établissement d'un plan de financement couvrant le surcoût associé. Dans le cadre de la concertation territoriale durant la phase d'avant-projet (2017-2018), la SCSNE a accepté de financer l'étude de cette passerelle afin d'en préciser la faisabilité et le coût. Lors de sa séance du 27 septembre 2018, le Conseil de surveillance a approuvé le programme du CSNE issu des études d'avant-projet en décidant de différer la décision concernant l'intégration au programme de l'opération de cette passerelle non prévue et d'engager les discussions avec les collectivités territoriales directement concernées par le financement de cet ouvrage. Le financement de cet ouvrage n'a pas été défini. Toutefois, des mesures conservatoires sur les procédures et sur le foncier ont été prises par la SCSNE afin de faciliter une éventuelle réalisation ultérieure de la passerelle à l'initiative des collectivités territoriales.

L'aménagement de la Trans'Oise en superposition avec le chemin de service du CSNE est étudié avec le Département de l'Oise dans le cadre du volet 1 du contrat territorial de développement (aménagement bord à Canal). Cet aménagement pourrait être intégré au programme du Canal Seine-Nord Europe dans le cadre d'un financement spécifique. Il serait un élément du contrat territorial de développement qui doit être signé entre l'Etat, la Région, le Département, les EPCI et la SCSNE avant le démarrage des travaux. Par ailleurs, Voies navigables de France a déjà fait savoir qu'elle autorisera la mise en place de superposition d'affectations sur le chemin de service entre Choisy-au-Bac et Noyon pour permettre l'accueil de tronçons de la Trans'Oise sur le chemin de service.

27	R3 Chiry- Ourscamp 1 pièce jointe	<p>Avis et demandes de la commune de Chiry-Ourscamp</p> <p>Voir document de 08 pages.</p> <p>Thème EAU</p> <p>1) La conception de la structure hydraulique confirme l'importance à la foi du canal latéral et de la ligne de la dynamique des crues et sur les inondations qui en résultent. Ce mode de représentation démontre notamment l'importance des effets de "masquage" du lit majeur vis-à-vis du cours d'eau. En revanche lors des crues de longue durée (de type hiver 2019/2020), les niveaux ont le temps de se stabiliser de chaque côté des ouvrages (canal et voie ferrée). Nous comprenons l'importance d'en tenir compte. (cf. note avis et demandes de la commune)</p> <p>2) La nouvelle RD 1032 (mise en service en 2017) qui traverse le lit majeur n'est pas représenté dans le modèle bien qu'elle puisse avoir un effet sur les crues. Nous souhaitons que la RD 1032 et les aménagements qui l'accompagnent, soient pris en compte dans le modèle et qu'il soit recalculé en conséquence. (cf. note avis et demandes de la commune).</p> <p>3) Nous souhaitons que la capacité débitante du siphon projeté soit identique à celle actuelle, pour ne pas perturber l'amplitude et la fréquence des inondations dans le bas de Chiry, le fonctionnement hydraulique actuel du Marais de Belle-Anne ni celui de l'Oise. (cf. note avis et demandes de la commune)</p> <p>4) Nous souhaitons que le pont projeté au-dessus de l'Oise à proximité de la D599 au nord d'Ourscamp, en dehors du périmètre de la DUP et les aménagements qui l'accompagnent, soient justifiés et soient pris en compte dans le modèle hydraulique sur les crues. (cf. note avis et demandes de la commune).</p> <p>5) Le modèle hydraulique est trop restrictif. Nous demandons que le modèle hydraulique prenne en compte tous les types de crue, quelque soit l'ambiance météorologique ou climatique, pour déterminer les hauteurs d'eau. (cf. note avis et demandes de la commune).</p> <p>6) La proposition d'élargissement des brèches dans l'ancien chemin de Chiry à Ourscamp, faite dans les études hydrauliques de 2008, a disparu de l'étude d'impact. (cf. note avis et demandes de la commune).</p> <p>7) Sur la commune de Chiry-Ourscamp, le canal a une emprise importante, prise sur</p>	
----	---	---	--

plus de 3,5 ha de zone d'expansion normale des crues. Le SDAGE en vigueur (2010-2015) comporte la disposition 139, qui impose de "compenser les remblais autorisés permettant de conserver les conditions d'expansion des crues". Nous souhaitons que soient précisés explicitement pour le territoire de Chiry-Ourscamp ce qui compense l'occupation nouvelle du CSNE dans le champ d'expansion des crues. (cf. note avis et demandes de la commune).

8) Concernant le rétablissement de la RD48, submersible en crue centennale, il est indiqué qu'un ouvrage de décharge est « envisagé » pour rétablir un passage d'eau actuel en crue. Nous souhaitons que les aménagements hydrauliques soient sérieusement étudiés et non pas qu'ils fassent l'objet de « projets envisageables ». (cf. note avis et demandes de la commune).

Thème OUV

1) Nous observons à l'amont immédiat du pont d'Ourscamp un rétrécissement important du lit mineur entre le méandre et le pont. Ce rétrécissement est la conséquence d'un atterrissement. Il est maintenant fixé par une plantation de peupliers.

Pour améliorer l'écoulement de l'eau en période de crue, il est prévu un "curage sous l'arche du pont d'Ourscamp". Cette seule mesure risque d'être inefficace si elle ne s'accompagne pas de la suppression l'atterrissement qui rétrécit le lit mineur immédiatement à l'amont du pont.

Nous souhaitons que l'atterrissement soit supprimé afin de rendre l'intérieur du méandre au lit mineur (cf. figure) et de manière à ce qu'il retrouve une largeur équivalente à celle du pont. Qui va assurer cet entretien et le garantir sur la durée ? (cf. note avis et demandes de la commune).

Thème ENV

1) Nous souhaitons que l'Oise puisse être laissée autant que possible à son évolution spontanée, ce qui est la meilleure garantie de retrouver un équilibre hydraulique adapté au site et des milieux restaurés.

Nous souhaitons que des garanties soient fournies explicitement pour la durée de vie du canal CSNE pour assurer l'évolution spontanée de l'Oise sur le territoire communal. (cf. note avis et demandes de la commune).

2) Nous souhaitons que les terrains retenus pour la compensation de CSNE à Chiry-Ourscamp
- soient confiés à un propriétaire unique de confiance pour les questions

	<p>d'environnement (de préférence public, qui implique des partenaires pour leur gestion),</p> <ul style="list-style-type: none"> - que la gestion de ces territoires soit financée, - que la gestion et les fonctions environnementales de ces territoires soient garantis dans le temps par un dispositif de type "obligation réelle environnementale" (article L. 132-3) (cf. note avis et demandes de la commune) - que la commune de Chiry-Ourscamp soit associée au suivi et à la gestion de ces territoires. <p>3) Il est prévu de créer des îlots de senescence dans la forêt d'Ourscamp. La longévité de ces îlots n'est pas précisée.</p> <p>Nous souhaitons que la durée des îlots de senescence soit au minimum celle de la durée de vie du CSNE et plus raisonnablement d'au moins 400 ans (durée du cycle biologique spontané).</p> <p>Nous souhaitons que le mode de gestion (c'est-à-dire, pas de gestion) des îlots soient garantis.</p> <p>Nous souhaitons que ces îlots de senescence soient proposés en ajout au périmètre du Site d'Intérêt communautaire : Site d'Importance Communautaire du massif forestier de Compiègne, Laigue (FR2200382). (cf. note avis et demandes de la commune) (cf. note avis et demandes de la commune).</p>	
--	--	--

(R54) Réponse du Maître d'ouvrage :

Thème EAU

- 1) Comme indiqué dans la pièce C1 au chapitre 12.3.3.2. en page 592, les 8 crues historiques du secteur ont étudiées. Parmi ces dernières, plusieurs crues de longue durée ont été étudiées : les crues de 1993 et 1995, crues hivernales lentes de grande ampleur ainsi que la crue de 2011, crue hivernale liée à la fonte des neiges. La crue de 2019/2020 survenue après le dépôt du dossier d'autorisation environnementale était de l'ordre d'une crue décennale et inférieure à celle de 2011.
- 2) La RD1032 est située à l'ouest de la voie ferrée qui est insubmersible jusqu'à la crue centennale. La RD1032 ne vient donc pas modifier les crues de l'Oise, le dossier loi sur l'eau de la RD1032 porte ainsi sur l'impact de la RD1032 sur les affluents de l'Oise et non sur cette dernière. Concernant les affluents de l'Oise, la RD1032 prévoit des ouvrages destinés à garantir la transparence hydraulique de ces derniers avant leur interception par la voie ferrée avant rejet dans l'Oise. Par ailleurs, les aménagements de la RD1032 sont destinés à conserver la transparence hydraulique situés sur les bassins versant de la Divette et de Saint-Antoine. Le projet a pris en compte des débits des affluents supérieurs à ceux du DLE pour le dimensionnement des siphons, garantissant une prise en compte sécuritaire des apports. Les cartes de crue centennale en

partie 5 de l'atlas cartographique de l'annexe C1 montrent l'absence d'influence du CSNE au-delà de la voie ferrée et donc sur la RD1032.

- 3) Les siphons ont été dimensionnés dans le respect de la réglementation actuelle selon les hypothèses de crues actuelles qui sont différentes des hypothèses prises en compte lors de la conception initiale du siphon. De plus, la modélisation hydraulique a bien pris en compte l'effet de remontée de l'Oise via les siphons sur le lit des affluents. Elle a montré que le dimensionnement de ces derniers n'engendre pas une augmentation des remontées de l'Oise côté affluents. Ceci est notamment visible sur la cartographie des crues disponible en annexe de la pièce C1.
- 4) Le projet CSNE ne prévoit aucun pont sur l'Oise à proximité de la RD 599 et n'a connaissance d'aucun autre projet de pont. La SCSNE a bien envisagé, lors des études, la réalisation d'un pont sur l'Oise, dénommé "pont des Ronchies" et destiné à rétablir les dessertes agricoles aux parcelles antérieurement desservies par le pont du Brulé, sur le canal latéral à l'Oise à Chiry-Ourscamp. Ce projet de pont a été abandonné, au profit d'un renforcement du chemin de service entre la RD 48 et l'actuel pont du Brulé, en rive gauche (Est) du futur canal. Cette solution de renforcement du chemin de service a été retenue car moins impactant sur les écoulements de l'Oise et sur son champ d'expansion des crues.
- 5) Le modèle hydraulique développé dans le cadre du projet est un des modèles reconnus comme le plus précis de la vallée de l'Oise entre Condren et la Seine. Comme indiqué en pièce C1, chapitre 12.3.3.2. page 592, son étendue va au-delà des limites du projet puisqu'il commence dès Condren, soit plus de 20 km en amont du projet, jusqu'à la Seine, soit 98 km en aval, afin de garantir des données hydrologiques d'entrées les plus précises et d'étudier les conséquences du projet le plus en aval possible. La topographie a été remise à jour en 2017 sur la base du LIDAR le plus récent à cette échelle et complété par des levés topographiques précis au droit du projet. Concernant les crues, en plus de l'étiage et du module, 8 crues sont modélisées et étudiées. Leur liste a été définie en concertation avec les services de l'état, l'Entente Oise Aisne et le service de prévision des crues. Ce panel de crue couvre l'éventail des périodes de retour T, depuis les petites crues (T=5 ans) jusqu'aux crues exceptionnelles (T=1000 ans) en passant par la crue de projet de la majorité des ouvrages (T=100 ans). Les crues historiques récentes connues sont aussi étudiées, représentant des cas de fonctionnement divers des apports observés de l'Oise et de l'Aisne : crue provenant plus spécifiquement de l'Oise ou de l'Aisne, concomitances observées de ces crues, crues hivernales douces ou abruptes. Ces crues comprennent les crues historiques connues par des mesures de niveaux d'eau et/ou de débits à des stations de jaugeage ou à des barrages de navigation et les crues statistiques reconstituées issues de l'étude hydrologique des crues sur le bassin versant de l'Oise réalisée par Hydratec pour l'Entente Oise Aisne (2014), validée par les Services de l'État et utilisée comme hydrologie des PPRI en cours sur le bassin versant de l'Oise.
- 6) Les propositions d'élargissement de brèche dans l'ancien chemin de Chiry à Ourscamp au niveau de la RD 48 sont bien retenues et sont présentées dans le rapport relatif à la modélisation hydraulique au chapitre 6.3.6.3.
- 7) Les conditions d'expansion de crue sont à regarder globalement à l'échelle du projet. Aussi comme indiqué dans la pièce C1 du chapitre 6.7.1.5 page 258, si le projet a une emprise de 85 ha sur le champ d'expansion de crues, il permet également la

mise hors d'eau de 286 ha pour une crue centennale. Dans le même temps, le projet présente une capacité de stockage et d'évacuation des volumes de crue supérieure à celle de la situation actuelle. Ainsi les zones d'extension de la crue centennale actuelle sont conservées sur le secteur de Chiry-Ourscamp. Les cartes présentées en annexe de la pièce C1 - modélisation hydraulique confirment la neutralité du projet sur ce secteur.

- 8) L'ouvrage de décharge a fait l'objet de compléments d'études dans la phase "études de Projet". Il est confirmé et dimensionné en conséquence et présenté dans l'annexe 25 chapitre 6.3.6.2. page 115 au mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

Thème OUVRAGES

- 1) L'atterrissement est lié à la dynamique naturelle de l'Oise. Sa suppression ne serait que temporaire. Le curage sous l'arche du pont fait partie de l'entretien courant de l'Oise qui est une rivière domaniale depuis BEAUTOR (02-Aisne) jusqu'à la confluence avec la Seine et est à la charge de son gestionnaire.

Thème ENVIRONNEMENT

- 1) L'aménagement de l'Oise a été étudié pour limiter au strict minimum les zones rescindées. Lorsqu'elles étaient nécessaires, les caractéristiques hydromorphologiques de l'Oise ont été reprises pour garantir un fonctionnement le plus naturel possible. Les zones enrochées ont été strictement limitées aux secteurs soumis à la réglementation barrage et à l'influence des déversoirs. En dehors de ces zones, les berges sont reconstituées suivant l'état initial et une bande supplémentaire de 6 m de large a été acquise pour permettre à l'Oise d'évoluer naturellement. Ces éléments sont présentés dans la pièce C1 au chapitre 6.9.5.2. page 311.
- 2) L'objectif est de confier la gestion des sites de compensation à un partenaire spécialisé dans la gestion des milieux naturels identifié suivant un processus transparent et non discriminatoire, avec cession si possible du foncier auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique qui permettra de garantir l'inaliénabilité des terrains. Ce dispositif permet d'inscrire l'entretien du site sur le long terme. A défaut, il sera réalisé par le maître d'ouvrage. La commune de Chiry-Ourscamp sera associée au suivi de ce site de compensation.
- 3) L'opération qui sera mise en place avec l'Office National des Forêts dans la forêt d'Ourscamp-Carlepont sera un îlot de vieillissement. Elle consistera à retarder l'exploitation des arbres pendant toute la durée réglementaire de la compensation, sachant que leur exploitation était initialement programmée en 2020 dans le plan de gestion de l'ONF. En complément et comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis du CNPN, 20 ha d'ilots de sénescence, sans date limite d'échéance, seront mise en œuvre à proximité du projet.

25	R1 Chiry- Ourscamp 1 pièce jointe	<p>Conseil municipal de Pimprez</p> <p>Voir courrier de 2 pages développé en 8 points.</p> <p>Thème OUV</p> <p>1) Aux Arcs un dépôt de terre d'environ 900 000m³ est prévu. Nous rappelons que de part et d'autre de la Rue des Arcs, dans notre PLU, cette zone est classée 2Auh, donc à urbaniser. Nous souhaitons conserver cette zone comme telle. Cette parcelle de stockage aux Arcs, est en limite des maisons de la Rue du Moulin. Nous sommes inquiets de ce dépôt de terre juste derrière les habitations, le niveau avec ce dépôt serait surélevé de 5 mètres en moyenne. Les nuisances liées à ces travaux seront très importantes pour les riverains de la Rue du Moulin. Nous rappelons également que la Rue des Arcs et la Rue Barski qui délimitent en partie les Arcs, sont interdites à la circulation des poids lourds.</p> <p>2) Pour le quai de PIMPRESZ, le raccordement de celui-ci sur une route communale (Rue Barski) est dans l'état inconcevable au vu des remarques précédentes.</p> <p>3) Nous avons constaté sur vos plans, que les parcelles de la « Grande Pièce », en face de l'usine PASTACORP, sont hachurées; ce qui laisse penser qu'elles ont vocation pour le CSNE à recevoir un dépôt de terre. Il y a 10 ha qui sont la propriété de la commune de PIMPRESZ; Nous n'avons jamais eu connaissance de ce dépôt de terre (permanent ou provisoire). Ce point sera à éclaircir.</p> <p>Thème EAU</p> <p>1) Entre le village de PIMPRESZ et le CSNE, une zone avec une mare et des annexes hydrauliques nous inquiète. Nous serions, sous certaines conditions climatiques, envahis par des moustiques et autres, aux portes de nos maisons. Qui aura la charge et l'entretien de cet espace ? et pour combien de temps ? Est-il le plus approprié pour recevoir ces dispositions ?</p> <p>2) Toujours en face de notre village, l'Oise sera rescindée et deux déversoirs sont prévus sur le CSNE pour s'évacuer dans l'Oise. Les quantités d'eau reçues en amont dans le canal nous laissent penser que ces ouvrages (déversoirs) soient très sollicités dans leurs utilisations et leur fonctionnalité. Nous devons avoir la garantie de la stabilisation des berges de l'Oise à ce niveau car elles vont recevoir l'excédent du CSNE. Le rescindement de l'Oise modifie les limites de territoire.</p> <p>3) Nous demandons également que les deux siphons qui vont recevoir le rû du</p>	
----	---	---	--

		<p>Moulin et le Rû du Lannois (deux affluents de l'Oise) soient entretenus et nettoyés fréquemment afin de garantir leurs fonctions. Pour le fossé du Mortoir qui se jette dans le contre-fossé du canal, nous portons les mêmes recommandations.</p> <p>4) Le comblement des gravières de PIMPRESZ pour rendre cet espace en zone humide, nous amène à savoir comment elle sera entretenue et si cette zone restera la propriété du CSNE. De plus, dans cette zone un chemin agricole doit être réalisé pour accéder aux parcelles des Prés ; la municipalité souhaite être concertée pour cette réalisation.</p> <p>Thème TVX</p> <p>1) Nous nous interrogeons sur la localisation des bases de vie dédiées à la construction du Canal. Ces structures génèrent beaucoup de circulation ; les rues de notre village sont déjà très sollicitées.</p>	
87 90	41 @ 44 @ 1 pièce jointe	<p>Pascal LEFEVRE – Maire de PIMPRESZ Extrait Complément à la note du 30 octobre 2020 : suite à la réunion du 9 novembre, qui s'est tenue à la CC2V : CTD--- Il nous est demandé de nous prononcer sur les travaux permettant d'inclure sur le pont de la RD 40 bis, une piste cyclable dont le coût serait exorbitant (...), à l'heure des grands discours sur la promotion de la mobilité douce. Nous demandons donc que la société SCSNE prenne en charge cet aménagement. TVX--- Nous n'avons pas eu de réponse sur le dépôt de terre provisoire ou permanent prévu sur les parcelles de la grande pièce A381p et A382p. Quel itinéraire sera retenu pour transporter ces terres... ? --- Notre rue C. BARSKI arrivant au rond-point de la RD 40 bis devra d'être élargie pour sécuriser l'accès des véhicules pour récupérer la route de Ribécourt Bailly en remplacement de la RD 608, condamné par le nouveau canal. Lors de cette réunion, les représentants du CSNE ont informé l'assemblée que le contrat territorial de développement devrait être porté par l'EPCI.</p> <p><u>Nos remarques :</u> CTD-- La route d'accès à la RD 40 bis n'est pas dimensionnée pour recevoir le flux de circulation engendrée par la suppression de la RD 608. N'aurait-il pas été judicieux de raccorder la route du quai de déchargement directement dans le rond-point de la RD 40 bis avec la desserte industrielle de Ribécourt ?</p> <p>Pour rappel, cette route n'est pas destinée à recevoir un trafic routier de poids-lourds dont le gabarit serait supérieur à 3,5 t.</p>	

	<p>TVX--- Comment la société du CSNE envisage-t-elle de procéder pour déposer la terre sur le placement du stockage provisoire des arcs (zones ZD80, ZD81 et ZD92 au lieu-dit les arcs ? En effet, nous semble que seules les rues C. BARSKI et rue Pierre et Marie Curie devrait être empruntées mais malheureusement ces routes sont interdites aux poids-lourds, de plus, ces poids-lourds passeraient sur le fossé du Mortoir ce qui nous paraît très dangereux.</p> <p>TVX--- Nous voulons insister sur le fait que les travaux du CSNE pour se trouver en concordance avec un projet de lotissement qui va engendrer un accroissement non substantiel de trafic routier sur cette même route.</p> <p>CTD--- Nous nous inquiétons également sur notre projet de piste cyclable reliant notre village la voie cyclable de la desserte industrielle en raison de l'afflux de circulation envisagée dans la rue C. BARSKI.</p> <p>CTD--- Nous soutenons la remarque de Monsieur Jean-Yves Bonnard, maire de Chiry-Ourscamp, quant aux vestiges de la première guerre mondiale afin qu'ils soient préservés et entretenus (Blockhaus).</p> <p>EAU--- Nous émettons des réserves sur les études hydrauliques ; ce dossier étant très complexe et dédié à des initiés.</p> <p>ENQ--- Le délai d'un mois plus d'une semaine d'enquête publique est très restreint pour étudier l'intégralité du dossier de demande d'autorisation environnementale.</p>	
--	---	--

(R55) Réponse du Maître d'ouvrage à l'observation 25 :

Thème OUVRAGES

- 1) Se référer à la réponse R36 formulée pour la thématique DEPOTS.
- 2) La rue Barski, desservant sur 80 m l'accès au quai de Pimprez, devra être utilisée pour les besoins du chantier. La rue des Arcs et, d'une manière plus générale, les circulations dans la zone urbanisée de Pimprez seront limitées aux interventions inévitables, telles les amenées et départs de matériel de chantier nécessaires à la démolition des ponts de Pimprez ou aux circulations liées aux aménagements végétaux et paysagers prévus sur l'ancien canal latéral à l'Oise. La SCSNE veillera à ce que les mouvements de PL liés aux déplacements de terre évitent toute circulation dans le village. Bien évidemment, un état des lieux des routes existantes sera réalisé avant le démarrage du chantier.
La portion de la route communale (environ 80 m) reliant le rond-point à l'entrée du quai fera l'objet d'un état des lieux avant travaux et devra bien évidemment être renforcée dans le cadre des installations de chantier pour supporter le trafic PL généré par le chantier dans un premier temps, puis par l'exploitation du quai.
- 3) La parcelle mentionnée par la mairie de Pimprez est incluse dans le dépôt E, destiné à l'accueil de dépôts provisoires, réalisés sous le régime de l'occupation temporaire. Les propriétaires des parcelles concernées seront informés par la SCSNE et ses prestataires et seront indemnisés de cette occupation en application des dispositions prévues par la loi du 29 décembre 1892.

Thème EAU

- 2) Les déversoirs prévus sur le CSNE sont destinés à fonctionner uniquement lors des très fortes crues (crues supérieures à la crue centennale). Ils sont dimensionnés pour fonctionner sans dommage pour les crues centennales (1 probabilité sur 100 de se produire chaque année) à décennales (1 probabilité sur 10 000 de se produire chaque année). Les berges de l'Oise seront renforcées en enrochements en conséquence et tels que présentées dans la pièce C1 chapitre 3.3.4.2. page 84 et mis à jour dans le cadre du PRO et dans l'annexe 25 page 7.9 du mémoire en réponse à l'autorité environnementale. Le projet ne prévoit pas de modifier les limites communales. Toutefois, les communes intéressées pourront engager avec leurs voisines une procédure pour adapter les limites de leurs communes au nouveau cours de l'Oise.
- 3) VNF a bien en charge l'entretien des ouvrages de traversée sous le canal (siphons et aqueducs). Contrairement aux rus existants, des accès véhicule ont été aménagés à chaque tête des siphons pour faciliter la maintenance des ouvrages. Les fossés sont entretenus par VNF dans les emprises dont elle est propriétaire et relevant de sa compétence. En dehors de ces emprises, l'entretien est à la charge du propriétaire.
- 4) L'implantation d'annexes hydrauliques connectées au canal est soumise à de nombreuses contraintes techniques. Le site de Pimprez est l'un des rares sites sur le secteur 1 où ce type d'aménagements est réalisable. Concernant la gestion des sites environnementaux, l'objectif est de la confier à un partenaire identifié selon un processus transparent et non discriminatoire, avec cession du foncier si possible auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique. Ce dispositif permet d'inscrire l'entretien du site sur le long terme. A défaut, il sera réalisé par le maître d'ouvrage. Dans tous les cas, la gestion sera financée pendant toute la durée réglementaire de la compensation. L'accès à la parcelle des Prés est prévu à partir de la RD 48, au niveau de l'entrée actuelle des étangs de pêche, seul accès possible compte tenu de la présence de l'Oise et du CSNE.

Thème TRAVAUX

- 1) L'aménagement des bases vies relève de la responsabilité des entreprises en charge de la réalisation des travaux. Les deux zones principales d'installations sont localisées sur la carte "plan de synthèse de l'opération" dans l'atlas cartographique, à Choisy-au-Bac, le long de l'emprise du chantier (accès via la RD 66), à Cambronne-lès-Ribécourt, à côté du bassin de virement (accès via la RD 66). Ces deux zones sont hors des zones d'habitation.

(R56) Réponse du Maître d'ouvrage à l'observation 87 :

Thème CONTRAT TERRITORIAL DE DEVELOPPEMENT

- 1) L'aménagement des pistes cyclables ne fait pas partie du plan de financement validé entre l'État et les collectivités territoriales. La SCSNE a prévu sur l'aménagement de la RD40 bis les mesures conservatoires permettant de lui adjoindre une piste cyclable. Des échanges sont en cours entre l'Etat, les collectivités territoriales et la SCSNE dans le cadre de l'élaboration des contrats territoriaux de développement accompagnant la réalisation du CSNE pour définir les conditions d'intégration d'un tel aménagement complémentaire au programme du CSNE.
- 2) La RD 40 bis est dimensionnée par rapport au trafic de la RD 608. Cette route se raccorde d'un côté sur la RD 40, de l'autre sur la desserte industrielle reliant la RD 1032. Ces routes ont une capacité de trafic bien supérieure à celle de la RD 608 actuelle. Le raccordement de l'entrée du quai via la rue Barski nécessitera effectivement une reprise de 80 m de la route Barski, ce qui sera vu dans le cadre des études d'exécution menées par les entreprises en charge des travaux.
- 3) Concernant le bunker de Pimprez, la SCSNE en a bien connaissance et examinera la possibilité de le conserver.

Thème TRAVAUX

- 1) Les zones de dépôts prévues à Pimprez présentent l'avantage d'être raccordées à la voie d'eau par le canal latéral à l'Oise, et à la route par la desserte industrielle et la RD 40 bis. Ces ouvrages seront construits de manière anticipée par rapport aux travaux de creusement du canal, de sorte de ne pas prévoir d'autre circulation sur la rue Barski ou la rue des Arcs que celle évoquée supra entre l'entrée du quai et le rond-point.

Thème EAU

Les études hydrauliques jointes répondent aux obligations réglementaires.

41	16F 1 pièce jointe	<p>Voir pièce jointe : 16F-avis_MRES_CSNE_201103</p> <p>La Commission d'Aménagement du Territoire (CAT) de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités</p> <p>Remet un avis négatif à l'enquête publique portant sur le Canal Seine-Nord Europe(CNSE) du 5 octobre au 5 novembre 2020.</p> <p>En effet, aux yeux de la CAT, le choix de percer un nouveau canal parallèle au Canal du Nord sur une grande partie du CNSE, est un choix inadapté, motivé par des problématiques de court terme (ne pas perturber le trafic fluvial pendant les travaux), ayant de très forts impacts sur le long terme, et ne prenant pas en compte l'accélération du dérèglement climatique et la perte irréversible de terres agricoles. L'avis de l'Autorité Environnementale est un élément de référence majeur pour la construction d'une opinion dans le cadre d'une enquête publique car il synthétise notamment les différents impacts d'un projet. Nous tenons à souligner que dans le cadre de cette enquête, il n'est accessible que comme « annexe du mémoire en réponse » et non directement téléchargeable sous son propre intitulé. Il est probable qu'un certain nombre de contributeurs qui l'ont cherché sur le site, ne l'ont pas trouvé.</p> <p>C'est donc sur ce document, ainsi que sur l'Avis de l'AE de 2015, que nous nous appuyons pour acter des impacts suivants du projet sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la disparition de 1210 hectares de terres agricoles • la disparition de 50 hectares de zones humides. • des impacts indirects importants sur les zones humides attenantes à la vallée de l'Oise (qui souffriront des prélèvements faits dans la rivière pour alimenter le Canal). Certaines de ces zones sont pourtant classées Natura 2000. C'est également le cas pour certaines ZNIEFF de la Somme, en amont du Canal, qui seront fragilisées par l'ouvrage. • la mise au gabarit européen d'une partie de l'Oise, de la Deûle et de la Lys. <p>Nous présentons ci-dessous les arguments qui nous amènent à formuler un avis négatif et les demandes qui en sont issues.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire l'étude d'impact pour envisager un redimensionnement du projet dans le contexte de l'accélération du dérèglement climatique 2) Approfondir la question de l'avenir du Canal du Nord 3) Améliorer la perméabilité écologique de l'ouvrage <p>Cet avis est le fruit du travail de la commission « Aménagement du territoire » animée par la MRES.</p> <p>Rédacteurs principaux sont issus des associations : Entrelignes, EDA et Wasquehal en Transition.</p>
----	--------------------------	--

(R57) Réponse du Maître d'ouvrage :

S'agissant de la décision de construire un nouveau canal, la déclaration d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe a été obtenue en 2008 après une longue phase d'études et de concertations engagée au début des années 1990. Cette déclaration d'utilité publique a été modifiée en 2017. Ces actes ont confirmé le bienfondé des objectifs du projet et la pertinence des choix retenus pour la réalisation du Canal au regard des enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux et d'attractivité des territoires grâce au développement du transport fluvial et de la multimodalité qu'il permettra tout le long de la liaison européenne Seine-Escaut (du Havre à Dunkerque et à la Belgique en desservant la Normandie, l'Ile-de-France et les Hauts-de-France).

Le Canal Seine-Nord Europe a fait l'objet d'une convention de financement définitive signée le 22/11/2019 entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il constitue aujourd'hui une des priorités des politiques publiques à l'échelle européenne, française et régionale pour donner naissance à cette grande liaison fluviale Seine-Escaut qui permettra grâce aux atouts du transport fluvial de concilier développement économique des territoires et protection de l'environnement liés au report modal de la route vers la voie d'eau, mode de transport particulièrement écologique. Au-delà de l'axe Nord-Sud où le trafic fluvial sera multiplié par 4, le Canal Seine-Nord Europe aura des effets bénéfiques sur le développement du transport fluvial existants, notamment sur la Seine grâce à une offre fluviale améliorée par la mise en réseau. En cela, il sera un véritable levier pour une logistique durable en Ile-de-France et sur l'ensemble de l'axe Seine.

En outre, l'environnement est au cœur de la conception du CSNE. Ce sera un canal économe en eau (étanchéité, recyclage, pas de prélèvement dans les nappes...) et résilient face au changement climatique. Sur son linéaire ou à proximité, 700 ha d'aménagements écologiques seront réalisés (restauration, création de zones humides, plantations d'arbres, 25 km de berges lagunées...) qui conduiront globalement à un gain de biodiversité à l'échelle du territoire.

Enfin, le Canal Seine-Nord Europe est un projet attendu et mobilisateur pour tout un territoire, les Hauts-de-France, qui traduit une ambition collective pour le développement économique, social et environnemental répondant aux enjeux du XXIème siècle.

Concernant l'avis de l'Autorité Environnementale, il est bien intégré au dossier d'enquête. Il est également disponible sur le site web de l'Autorité Environnementale.

Concernant la destruction de milieux naturels dont une partie de zones humides, les impacts directs sur les zones humides s'élèvent à 141,45 ha. La pièce C1 du DAE démontre que le programme de compensation respecte les dispositions du SDAGE Seine Normandie et permet d'obtenir, voire dépasser, l'équivalence fonctionnelle pour les 3 fonctions de zones humides. Sur l'ensemble du tracé, les impacts sur les zones humides évalués au stade avant-projet sommaire s'élèvent à 205 ha (Pièce B1 - 7A du dossier). Là encore, ces impacts seront compensés dans le respect des SDAGE en vigueur et dans un objectif d'équivalence fonctionnelle.

S'agissant des impacts indirects sur zones humides, sur le secteur 1, la surface d'impact indirect est de 23.55 ha (pièce C1 du dossier d'enquête). Ces impacts sont exclusivement liés l'abaissement ponctuel de la nappe alluviale. Les prélèvements d'eau dans l'Oise pour l'alimentation en eau du canal ne sont pas de nature à impacter les zones humides, le règlement d'eau ayant été conçu dans cet objectif. Par ailleurs, le projet prévoit des mesures pour maintenir les crues faiblement débordantes. Sur l'ensemble du tracé, aucun impact indirect résiduel supplémentaire n'a été identifié au stade de l'avant-projet sommaire (Pièce B1 - 7A du dossier). A noter que pour la vallée de la Somme, le choix de réaliser un pont canal permet de diminuer très significativement les impacts sur les zones humides.

Concernant la consommation de foncier agricole, la pièce B1 - 7A « effets permanents et mesures » de l'étude d'impact détaille les impacts directs et indirects induits au foncier agricole, en détaillant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre. Ce volet sera mis à jour dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale des secteurs 2, 3 et 4. Dans le cadre des AFAFE, une étude d'impact examine dans le détail les effets des aménagements fonciers sur les terres agricoles.

Concernant le devenir du canal latéral à l'Oise (CLO), se référer à la réponse R7 formulée pour la thématique EAU.

S'agissant de la perméabilité écologique du CSNE, sur le secteur 1, l'identification des corridors écologiques fonctionnels est décrite dans le chapitre 5.6 de la pièce C2. Les corridors écologiques d'intérêt régional seront rétablis par des plages de remontée avec de très faibles pentes (5/1 sur 250 m de longueur et 25 m de largeur) pour permettre la remontée de la grande faune. Sur les autres secteurs, les berges seront en pente douce (2/1 ou 3/1) et des sorties d'eau pour les animaux seront aménagées en quinconce tous les 50 m. Par ailleurs, d'autres mesures sont également prévues comme l'aménagement d'un réseau de haies et l'installation d'un verger conservatoire au niveau de l'écluse de Montmacq pour faciliter le déplacement des chiroptères. Ces éléments sont décrits dans la pièce C2 du DAE. Sur le reste du tracé, la perméabilité écologique du CSNE sera réalisée selon le même principe : aménagement spécifique au droit des corridors fonctionnels (plage de remontée ou passage supérieur selon la topographie du site), sortie d'eau tous les 50 m, etc. (voir pièce B7A du DAE). Enfin, l'aménagement de 25 km de berges lagunées et 17 ha d'annexes hydrauliques permettront l'installation de végétaux de zones humides sur les bords du canal.

42	R2 Compiègne 1 pièce jointe	<p>Délibération du conseil municipal de Compiègne du 15 octobre 2020</p> <p>Le conseil municipal émet un AVIS FAVORABLE au dossier d'enquête publique préalable à l'arrêté d'autorisation environnementale du secteur 1 conditionné par le respect des dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La prise en charge par le projet des mesures d'identification, de réduction et de compensation des impacts : <p>EAU... Sur les ouvrages d'endiguement ou des dispositifs de prévention des crues existants,</p> <p>OUV.... Acoustiques pour les riverains, en particulier au niveau des passages d'écluse et des zones d'attente nécessaires à la circulation en alternat,</p> <p>OUV... Sur les berges à la jonction des deux projets CSNE et MAGEO, en particulier l'ancienne piscine d'été et le port de plaisance.</p> <p>AUT... La prise en charge financière du déplacement du club d'aviron, le Sport Nautique Compiégnois, à Choisy-au-Bac,</p> <p>EAU... La réalisation ou le financement d'un nouveau forage d'eau potable.</p> <p>AUT... Le respect, à moyen/long terme du pont Louis XV en cœur d'agglomération.</p> <p>Philippe MARINI Maire de Compiègne</p>
----	--------------------------------------	---

(R58) Réponse du Maître d'ouvrage :

La réalisation du projet CSNE impactera le forage F1 situé sous l'emprise du projet qui est déjà remplacé par le forage de Rethondes comme présenté au chapitre 7.11.2.1. page 429 de la pièce C1. La participation au financement d'une station de gestion de pression afin d'améliorer l'interconnexion entre les forages F2 et F3 et le captage des Hospices sera étudiée par la SCSNE.

La hauteur libre sous les ponts intéresse essentiellement le transport de conteneurs (car plus légers que le vrac et donc les bateaux s'enfoncent moins. La liaison fluviale Seine-Escaut sur sa section comprise entre l'Oise, le CSNE et le réseau du Nord-Pas-de-Calais (NPdC) est fonctionnelle pour le transport de conteneurs avec d'ores et déjà une hauteur libre minimum sous les ponts sur l'Oise et le NPdC de 5,25 m : cela permet de charger 2 couches de conteneurs. Sur un bateau du type de ceux qui navigueront couramment sur la liaison, cela correspond à une massification déjà très significative par rapport à la route : 100 conteneurs 20 pieds dans un seul bateau de 110 m contre 2 sur un camion. La hauteur du pont Louis-XV de Compiègne est donc compatible avec l'objectif de performance du transport fluvial sur la liaison Seine-Escaut. Il n'est donc pas prévu de réhaussement du pont Louis-XV de Compiègne, ni dans le cadre du projet de canal Seine-Nord Europe, ni dans le cadre du projet de mise au gabarit européen de l'Oise (Mageo) dans le périmètre duquel est situé ce pont.

Le CSNE - comme pour tous les ponts nouveaux projetés (ou récemment réalisés) sur l'Oise et sur le réseau du Nord - sont conçus avec une hauteur libre de 7 m. Ceci permet de charger 3 couches de conteneurs et donc de disposer d'une compétitivité du fluvial plus grande. Le choix de retenir cette hauteur libre pour les nouveaux investissements s'inscrit dans une vision cible d'avenir de la liaison fluviale Seine-Escaut et pour assurer la cohérence des investissements sur le long terme. L'évolution du réseau fluvial (comme ferroviaire) se conçoit dans une vision d'aménagement progressifs et sur le long terme. Ainsi, par exemple, les Contrats de Plan Etat-Région des années 2000 dans le Nord-Pas-de-Calais avaient permis de financer le relèvement des ponts à 5,25 m (contre

4,75 auparavant) et ceux qui ne pouvaient être rehaussés avaient été reconstruits directement à 7 m. Les prévisions de trafic sur le CSNE estiment que les marchandises conteneurisées représenteront environ 20% du trafic sur le futur canal.

Concernant les dispositifs existants d'endiguement et de prévention des crues, se référer à la réponse R52.

Concernant les nuisances acoustiques provoquées par le projet de CSNE en phase chantier ou exploitation, se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.

La présente enquête publique ne concerne pas le projet MAGEO (Mise Au Gabarit Européen de l'Oise) entre Compiègne (pont SNCF) et Creil, portée par Voies navigables de France. Les impacts sur les berges, et en particulier sur l'ancienne piscine de Compiègne, seront traités dans le cadre du projet MAGEO.

Le développement du trafic à grand gabarit et la pratique de la navigation sont deux activités compatibles sur l'Oise, sous réserve bien évidemment, du respect des règles de sécurité. La cohabitation entre les avirons et les bateaux à grand gabarit existe déjà d'autres cours d'eau tels la Seine (Asnières, Argenteuil...) ou la Moselle (Cochem, Bernkastel-Kues...) et se déroule dans de bonnes conditions dès lors qu'elle est bien organisée et que chaque usager de la voie d'eau respecte les règles définies en particulier en matière de sécurité. Le déplacement de l'activité d'aviron sur l'Aisne, autorisé depuis 2018, et sur le plan d'eau en cours de création à Choisy-au-Bac présente certes des avantages pour la pratique de l'aviron, notamment pour les avironnistes débutants, mais n'est pas une conséquence directe imposée par le développement de la liaison Seine-Escaut. De surcroît, la pratique de l'aviron est actuellement autorisée dans la zone comprise entre le barrage de Venette et le pont SNCF, donc en aval du projet Seine-Nord Europe, dans les emprises du projet MAGEO.

43	<p>17@ 2 pièces jointes</p>	<p>LAFARGEHOLCIM GRANULATS Carrières de Chevières – 60126 Longueil-Sainte-Marie Extrait du courrier de 8 pages du 04 novembre 2020. Sous la signature de Benjamin CLOCHARD, Directeur Agence Seine Amont. Pièce jointe : document de 64 pages. A- plan du secteur de Pimprez B- Arrêté préfectoral d'autorisation de Pimprez C- Plaquette de présentation de la carrière de Pimprez D- Extrait du Schéma Départemental des Carrières de l'Oise Contribution globalement regroupée sous la thématique CTD. <u>Préambule :</u> LafargeHolcim Granulats exploite des carrières et produit des sables et graviers (granulats) dans la plaine alluviale de l'Oise sur le secteur du Compiégnois à destination du marché local du BTP. Les matériaux extraits de nos carrières situées sur les communes de Chevières, Choisy-au-Bac, Rivecourt et prochainement Pimprez sont transportés par voie fluviale jusqu'à notre installation de traitement implantée sur les communes de Chevière et Longueil-Sainte-Marie. Faisant partie des premières flottes privées de France, Lafarge Holcim Granulats a développé sur chacun de ces sites des aménagements fluviaux et a recours massivement au transport de ces matériaux par voie fluviale. Ce dispositif de logistique constitue un principe majeur pour notre société aussi bien en termes économiques, qu'en termes de développement durable de nos activités (un convoi fluvial de matériaux évite 250 camions sur la route ainsi que plusieurs tonnes d'émissions de CO2). En ce sens, le projet du canal Seine-Nord Europe reçoit notre soutien sur ses objectifs d'amélioration de l'offre fluviale par l'optimisation des volumes de marchandises à transporter et sur le développement de l'attractivité du territoire autour de la voie d'eau. Par ailleurs, les travaux menés dans le cadre de la réalisation de ce projet de grande envergure permettront de dynamiser le territoire, les activités de travaux publics et l'emploi pour les quatre prochaines années. Le cadre de la présente enquête, nous souhaitons toutefois souligner les éléments suivants afin qu'ils puissent être pris en compte dans l'avancer le développement du projet ainsi que lors de la réalisation des travaux. --- Note : pour plus de détails bien vouloir se référer au courrier 17@. 1) Secteur de la carrière de Pimprez bord à canal 1-1) maintien du fonctionnement d'un quai privé 1-2) maintien du flux fluvial pendant la phase chantier 1-3) franchissement routier RD 40 bis dans l'emprise de la carrière autorisée 1-4) impact cumulé du projet du canal avec le projet de carrière en cas d'inondation</p>
----	-------------------------------------	---

		<p>1-5) impact cumulé du projet du canal avec les mesures d'évitement prises par LafargeHolcim Granulats dans le cadre de l'autorisation d'exploiter la carrière de Pimprez.</p> <p>2) Impact du projet sur les ressources minérales exploitables</p> <p>2-1) gisements contraints par des stockages définitifs et temporaires</p> <p>2-2) gisements contraints par des mesures compensatoires de reboisement</p> <p>2-3) valorisation des matériaux alluvionnaires extraits dans le fuseau du canal</p> <p>3) Parcellaire nécessaire aux travaux et procédures d'éviction.</p>
--	--	---

(R59) Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant la réalisation d'un quai à Pimprez :

Le programme CSNE prévoit, sur le bief de Bellerive-Montmacq, la réalisation de deux quais dans le cadre de la construction du CSNE. Ces quais étaient prévus, pour l'un, au droit de l'usine SECO, en rive droite, pour l'autre au droit de l'usine Gypex en rive gauche lors de la déclaration d'utilité publique. Le projet de quai et la carrière Lafarge sont postérieurs à la DUP du projet de CSNE.

Par « quai », il faut comprendre, pour un quai du programme CSNE, l'ensemble constitué par

- La darse nécessaire au stationnement des bateaux, d'une largeur égale à la largeur des bateaux de projet (soit 11,40 m), majorée de 7 m, soit donc 18,40 m de largeur ;
- La longueur du quai de Pimprez est calé pour l'accueil de convois de 180 m de long ;
- Le quai et sa zone de déchargement, de 20 m de large ; cette zone doit notamment permettre les manœuvres de déchargements, et ce pour tout type de mode de cargaisons (conteneurs, vracs, colis lourds...) sur l'ensemble du linéaire du quai
- Et l'arrière quai, d'une surface minimale de 1 ha, et de 100 m de large minimum, dont la fonction principale est de permettre le stockage de la cargaison de 2 bateaux de projets.

Un quai « CSNE » représente donc une largeur minimale de près de 140 m. Ces quais sont prévus pour avoir une durée d'exploitation permanente.

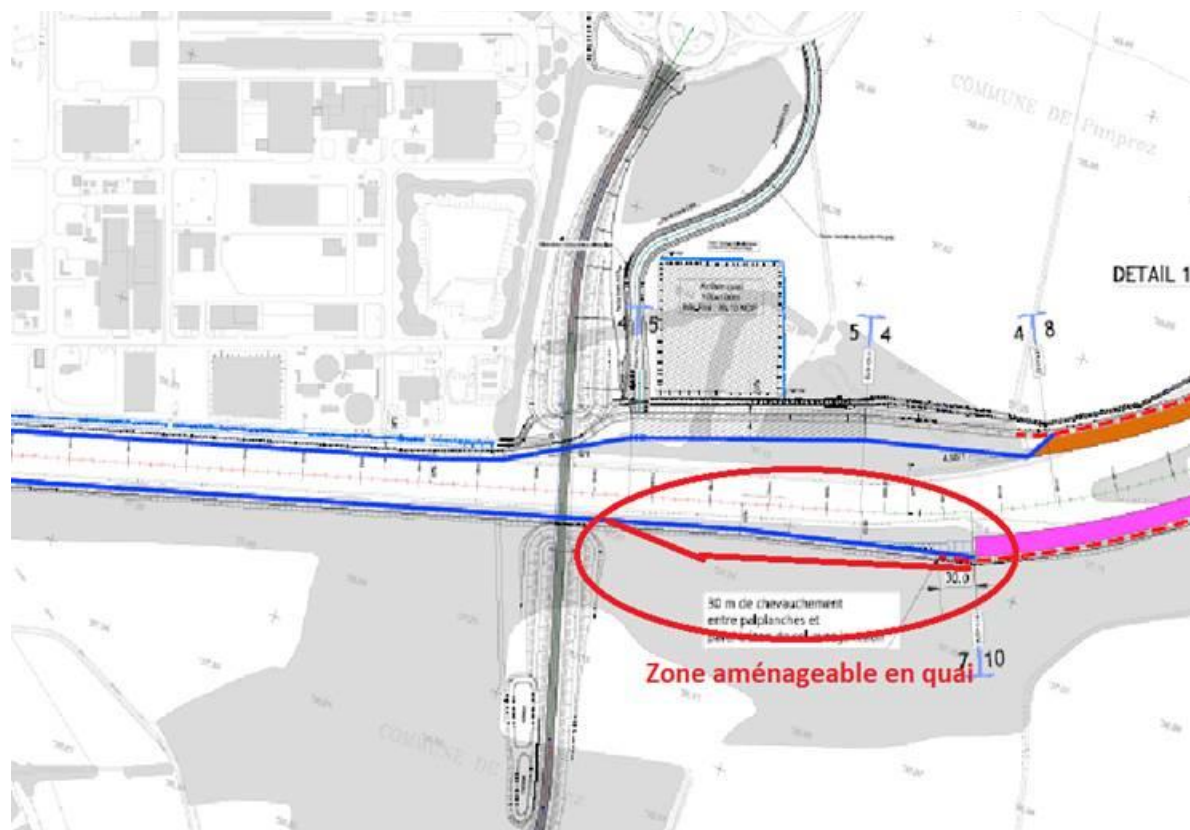
Le « quai Lafarge » est un quai qui présente des caractéristiques par construction différentes :

- La longueur et la largeur des bateaux diffère des bateaux de projets (plus court et moins large en général) ; les caractéristiques des bateaux accueillis par Lafarge devront être définis par Lafarge, le coût du quai dépend de sa longueur ;
- Les caractéristiques du quai dépendent également des modalités retenues par Lafarge pour ses opérations de chargement/déchargement. En général, pour des quais de carrière, ces caractéristiques sont plus réduites que celles prévues par le programme CSNE ;
- Un quai de carrière ne nécessite pas d'arrière-quai, cette fonction étant assurée par la carrière.

Enfin, le quai Lafarge est un quai à durée de vie limitée, puisque dépendant de la carrière.

Il ressort que, derrière le vocable « quai », les impacts sont très différents. La mesure d'évitement indiquait concernait le quai CSNE, qui, par ses caractéristiques évoquées supra, est beaucoup plus impactant qu'un quai de carrier.

La conception de la berge rive gauche du CSNE au droit de la future carrière Lafarge ne prévoit pas de berges lagunées de sorte à pouvoir faire évoluer ces berges pour y accueillir un quai pour la carrière Lafarge. La zone potentiellement aménageable en quai est prévue en palplanches. Pour son exploitation en tant que quai, il conviendra d'adapter le tracé des palplanches entre le pont de la RD 40bis et le virage de Pimprez, en berge talutée. Cette modification de forme est sans effet sur le fonctionnement de l'ouvrage en tant que barrage (le quai Lafarge se situe dans une zone de faible hauteur de digue : le terrain naturel aux alentours de 37,5 à 38 m NGF, soit une cote supérieure au niveau normal de navigation (37,43 m), l'étanchéité verticale d'un quai en palplanches est la même que celle d'une berge en palplanches). Cette modification est également sans effet sur la franchissabilité du canal par la faune, dès lors qu'il n'y a pas de changement de forme de berge.



De plus, l'intégration, dès la phase études du CSNE, d'un quai pour la société Lafarge n'était techniquement pas possible pour les raisons suivantes :

- Le quai Lafarge étant un quai privé, ces coûts de construction devront être supportés par la société Lafarge dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire du domaine public à passer entre VNF (exploitant du canal) et la société Lafarge – la SCSNE n'est pas partie à cette convention ;
- Les contraintes que devra respecter la société Lafarge pour concevoir son quai ne pourront être définies qu'une fois la conception du canal terminée et validée par les autorisations environnementales et barrage ; s'agissant d'un quai privé, la maîtrise d'ouvrage pour la définition du programme et la réalisation des travaux en revient à la société Lafarge. La réalisation de ce quai par les entreprises en charge du canal Seine-Nord Europe pourra s'envisager dans le cadre de marchés privés à passer entre Lafarge et les fournisseurs de la SCSNE.
- Les contraintes calendaires d'un projet public tel le canal Seine-Nord Europe et celle d'un projet privé sont différentes, et étaient peu compatibles pour intégrer le projet de quai Lafarge directement dans les études du canal Seine-Nord Europe. Lors du démarrage des études (APSM) cette carrière et ce projet de quai n'existaient pas.

Enfin, la SCSNE a bien connaissance des projets de la société Lafarge et prévoit de les rencontrer dans le premier semestre de 2021 pour leur communiquer les éléments de calendrier et les éléments techniques qui permettront à la société Lafarge d'adapter son projet de quai en fonction de ses propres contraintes calendaires (avec en particulier l'examen de l'opportunité d'un quai provisoire sur le canal latéral à l'Oise existant), et des contraintes techniques de la SCSNE.

Concernant l'emprise projet de la RD 40 bis :

L'emprise de la RD 40 bis se situe effectivement dans l'emprise de la carrière Lafarge. Les conditions d'acquisition des emprises concernées seront vues avec la société Lafarge dans les cadres prévus par la réglementation en vigueur, qu'il s'agisse des impacts directs (foncier, gisement) ou indirects (actualisation du périmètre autorisé).

Concernant le risque inondation :

Le déversoir présent sur le CSNE en amont de la carrière de Lafarge est destiné à fonctionner lors des grandes crues de l'Oise (crues supérieures à la crue centennale) uniquement. Au niveau de la carrière Lafarge, l'étude hydraulique jointe en annexe à la pièce C1 montre un léger abaissement du risque de crue centennale. Cet abaissement est la conséquence de l'aménagement de l'Oise à l'aval de l'écluse de Montmacq et de la mise en place du déversoir de Montmacq situé à l'aval de l'écluse.

Concernant les impacts du projet du CSNE sur le bois de Joncourt :

Les impacts directs et indirects du CSNE sur le Bois de Joncourt s'élèvent respectivement à 2 ha et 0.8 ha, soit moins de 15 % de sa surface. Les impacts directs correspondent aux effets d'emprises. Les impacts indirects sont liés aux abaissements ponctuels de la nappe alluviale induits par le CSNE (notamment l'imperméabilisation de ses berges). Ces derniers ont été calculés par modélisation hydrogéologique en prenant en compte les exigences écologiques de chaque habitat naturel. Ces impacts seront compensés. Au total, le programme de compensation prévoit 237.80 ha de création ou d'amélioration de zones humides existants.

Concernant de potentiels gisements dont l'exploitation serait gênée par des mesures de reboisement :

La pièce B7A du dossier identifie effectivement des sites potentiels pour la recherche de mesures compensatoires. Sur le secteur 1, les sites retenus sont décrits dans la pièce C5 du dossier, les autres sites de la pièce B1 - 7A n'ayant pas été retenus. Les mesures

de reboisement de terres agricoles sont peu nombreuses et toutes situées dans des délaissés fonciers, soit dans des secteurs peu favorables à l'exploitation de matériaux.

Par ailleurs, les aménagements prévus sur les sites des boucles du Muids et sur le méandre de Sainte-Croix exploitent des espaces contraints par leur proximité avec le canal Seine-Nord Europe. Les éventuels gisements présents ne font l'objet d'aucune autorisation d'exploitation et ne pourront de toute manière pas être exploités sans occasionner des risques pour le canal.

Concernant la question des stockages temporaires (destination ou usages futurs des matériaux) :

L'annexe 6 de la réponse à l'autorité environnementale, précise explicitement que l'affectation des dépôts destinés à des stockages temporaires n'est pas arrêtée au stade actuel des études, ces dépôts étant destinés à permettre aux entreprises d'organiser le chantier. La destination ou l'usage futur des matériaux ne peut donc être déterminée actuellement. Ces destinations et usages futurs seront suivis, durant l'exécution du chantier, dans le cadre des réglementations en vigueur.

Concernant la gestion des excédents de matériaux :

Les modalités de gestion des excédents de matériaux issus des travaux du secteur 1 (environ 3 Mm³) a constitué un enjeu important des études. La définition des exutoires / sites de dépôts a pris en compte des considérations techniques, environnementales et économiques avec un objectif du meilleur équilibre. Ainsi, la recherche de solutions à proximité des lieux d'extraction des matériaux a été recherchée pour limiter les besoins de transports (limitation des nuisances et des coûts associés). La SCSNE a également recherché, là où les conditions techniques, économiques et de planning étaient réunies, à trouver des synergies avec la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale nécessaires par le comblement d'anciennes gravières restaurées en zones humides.

Concernant les modalités d'extraction et de tri des matériaux :

Il est bien prévu que la SCSNE sélectionne les matériaux excavés, notamment par des opérations de tri, pour optimiser leur réemploi. Par ailleurs, la SCSNE a lancé un marché de valorisation des matériaux excédentaires qui pourra impliquer un tri préalable par les entreprises en charge des terrassements.

Concernant l'emprise du projet du CSNE sur la parcelle ZD 34 à Pimprez :

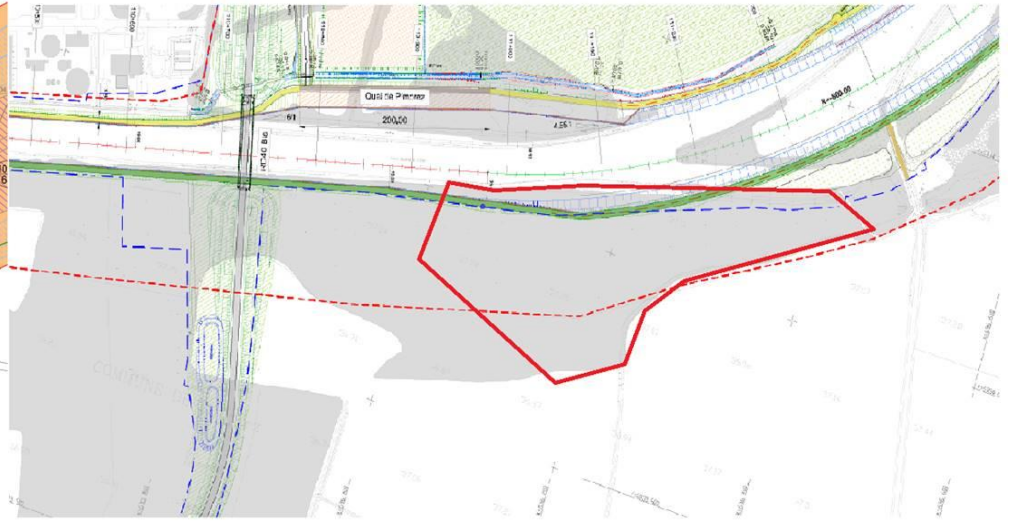
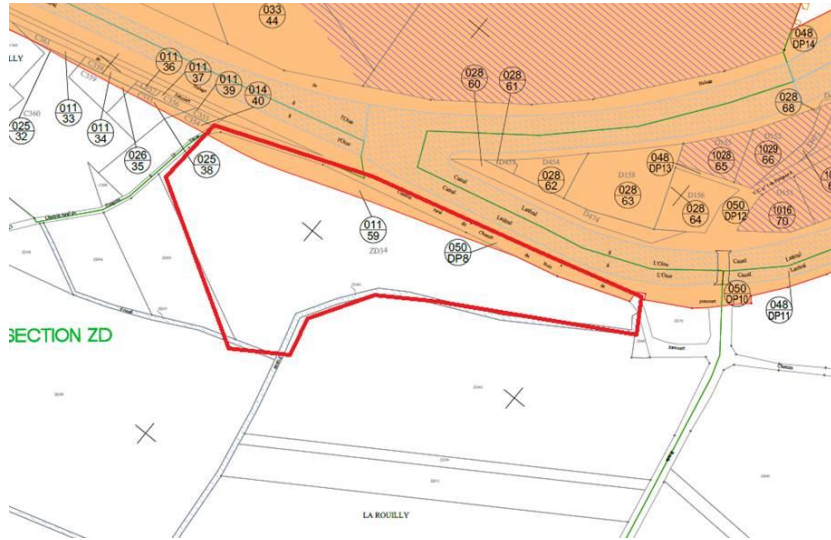
Dans nos données foncières, cette parcelle est identifiée comme propriété de la commune de Pimprez et non de Lafarge. Cette parcelle est, pour l'essentiel, incluse dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe. Les aménagements prévus pour le CSNE dans cette zone sont tous inclus dans la bande de DUP.

Les emprises nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe se situent à la limite de la parcelle. Elles sont nécessaires à la réalisation de l'élargissement du canal et de l'aménagement de la berge rive droite du canal. S'agissant d'une parcelle boisée, l'emprise nécessaire au canal Seine-Nord Europe devra donc être défrichée.

Description de l'illustration fournie ci-dessous :

A droite : extrait de l'enquête parcellaire (limites AVP)

A gauche : extrait des études de projet. A noter, un prélèvement d'emprise supplémentaire, d'une dizaine de mètres de large au maximum, sera nécessaire et fera l'objet d'une nouvelle enquête parcellaire en 2021. L'acquisition de la parcelle est prévue en 2021 en cas d'accord amiable. En 2021 pour la partie actuellement incluse dans le périmètre de la première enquête parcellaire et en 2022 pour les extensions marginales nécessaires en cas d'acquisition par voie d'expropriation.



56 57	19F 1 pièce jointe 20F 1 pièce jointe	BEURDELEY Daniel, maire de Longueil-Annel Courrier de 3 pages du maire de Longueil-Annel : Extrait : La commune de Longueil-Annel est impactée par la construction du canal SNE et son identité avec son canal et son écluse sont menacées. Observations et réserves formulées : 1) le devenir du CLO entre l'écluse de Bellerive et l'écluse de Janville. 2) Le méandre des Ageux. 3) Mesures compensatoires envisagées derrière le bois de l'Écureuil. 4) Aménagement du secteur entre le CLO et le PK 4,4. 5) Audit des sols pollués d'une zone de stationnement péniches.	→ Réponse personnalisée.
100	R1 Longueil- Annel	EAU : Le CLO sert d'exutoire aux eaux pluviales d'une partie du territoire de Longueil-Annel. Le maintien en eau de ce canal est expressément demandé. EAU : Méandre des Ajeux. Comment seront anticipées les incidences en période de crue mais aussi lors d'une stagnation des eaux en période d'étiage ? EAU : Un secteur remblayé est projeté entre le CLO et le PK4.4 à la hauteur du quartier de Beurivage. Il est demandé le maintien en eau de cette partie de l'Oise afin de ne pas obérer le projet de halte fluviale. ENV : Méandre des Ageux : Y a-t-il une prise en compte des rejets de la station d'épuration dont il sert d'exutoire ? ENV : Un projet de halte fluviale est prévu sur les parcelles derrière le Bois de l'Écureuil. Il est demandé que les mesures compensatoires envisagées sur ce site ne soient pas réalisées. TVX : Qui sera responsable de l'entretien de aménagements écologiques ? AUT : Une zone de stationnement de péniches est localisée comme étant sur le territoire de la commune de Janville alors qu'elle se situe sur la commune de Longueil-Annel.	

(R60) Réponse du Maître d'ouvrage :

- 1) Concernant le devenir du CLO, se référer à la réponse R7.
- 2) Les niveaux d'eau des méandres des Ageux seront en lien direct avec celui du bief de Venette qui les alimente. Les impacts présentés au chapitre 6.7.1.4 prennent en compte le réaménagement des boucles de l'Oise et montre que le niveau des crues sera abaissé dans les bras mort de l'Oise du fait de la plus grande capacité de stockage du bief de Venette. En période d'étiage, les niveaux seront aussi les mêmes que le bief de Venette soit un abaissement de 5 cm. Ces éléments ont été pris en compte pour préciser les côtes altimétriques des terrassements à l'intérieur des boucles et maintenir un niveau d'eau

suffisant mais aussi éviter les zones déconnectées. Ainsi les boucles resteront alimentées en amont et en aval par l'Oise pour avoir un apport d'eau suffisant.

- 3) La pièce B7A du dossier identifie des sites potentiels pour la recherche de mesures compensatoires. Sur le secteur 1, les sites de compensation retenus sont décrits dans la pièce C5 du dossier, les autres sites de la pièce B7A n'ayant pas été retenus. Aucune mesure compensatoire n'a été retenue sur les parcelles situées derrière le Bois de l'Ecureuil en raison du projet de halte fluviale porté par les collectivités locales.
- 4) L'aménagement du bras de l'Oise compris entre le canal Seine-Nord Europe et le quartier de Beaurivage à Longueil-Annel prévoit le maintien d'une darse au niveau des habitations, de la confluence actuelle de l'Oise et du canal latéral à l'Oise jusqu'à la passerelle de l'Ecureuil, et un remblaiement au-delà. Le projet de halte fluviale n'est en aucune manière obéré par ce réaménagement.

Comme indiqué au chapitre 6.8.1.2 et présenté en détail dans l'annexe 14.2, le rejet de la station d'épuration a bien été pris en compte. Le point de rejet de la station d'épuration n'est pas impacté par le projet et l'étude de dilution réalisée montre que son rejet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'Oise.

L'objectif est de confier la gestion des sites de compensation à un partenaire identifié selon un processus transparent et non discriminatoire, avec cession du foncier auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique. Ce dispositif permet d'inscrire l'entretien du site sur le long terme. A défaut, il sera réalisé par le maître d'ouvrage. Dans tous les cas, la gestion sera financée pendant toute la durée réglementaire de la compensation.

71	27F 1 pièce jointe	<p>VOLT Hauts-de-France Sven FRANCK Contribution regroupée sous le thème central « ENVIRONNEMENT »</p> <p>Extrait du courrier de 5 pages : Titre : Canal Seine-Nord Europe : Peut-on parler d'un « investissement vert » ? Volt Hauts-de-France se demande si un investissement public de l'ampleur de celui du CSNE ne devrait pas être un investissement vert ? Une intervention dans un écosystème fragile de cette ampleur doit être accompagnée de mesures complémentaires qui garantissent que ses objectifs en termes d'utilisation future sont atteints, notamment la réduction du trafic routier et qu'il y a un effet positif net à long terme sur l'environnement. Tant que cela n'est pas fait, l'avis de Volt Hauts-de-France sur le projet est négatif.</p> <p>Pour notre avis, nous avons examiné deux facteurs qui ont le plus d'impact sur l'environnement :</p> <p>1) La réduction des émissions liées au transfert du trafic routier vers le CSNE : <u>Notre avis</u> : le projet semble avoir été basé sur des hypothèses trop optimistes quant à son potentiel économique et environnemental. Pour multiplier par 40 le trafic fluvial, il faudra que le volume de marchandises transportées double au moins tous les six ans jusqu'en 2050. Avec les horizons de 2030 2050 et l'exigence de parvenir également à un modèle économique neutre, voire négatif en carbone, Volt Hauts-de-France se demande si des mesures de soutien permettraient de faciliter la transition modale de la route vers le fleuve pour au moins assurer le transfert du trafic vers la route.</p> <p><u>Nos recommandations</u> : avec l'objectif de transférer départ substantiel du trafic de marchandises de la route vers le CSNE, la région devrait permettre au projet de se transformer en succès en déclarant au moins le corridor A1 ou toute la région directement à une zone à faibles émissions. Pour encourager le transfert vers le transport fluvial (et aussi le transport ferroviaire) , cette déclaration devrait être accompagnée par l'introduction d'une charge par entrée basée sur la classe démission d'un véhicule (exemple : Londres 100 livres par camion pour chaque entrée) , en faisant du transport par train ou par voie fluviale une alternative viable en termes de coûts. Ne pas le faire reviendrait à dépenser une part significative du budget annuel de la région pour un projet et à ne pas permettre sa réussite. Alors joignez la parole à l'acte !</p> <p>2) Équilibrer l'intégration du CSNE dans un écosystème fragile :</p>
----	--------------------------	---

Selon la ville autorité environnementale, le CSNE consomme plus de 1200 ha de terres agricoles ainsi que 50 ha de zones humides. De plus, toute consommation d'espace pour les constructions liées au canal SNE ainsi qu'aux sites multimodaux adjacents a également été exclu du SRADDET, qui, bien au-delà d'une « artificialisation net zéro » idéal, prévoit une consommation de 750 ha par an jusqu'en 2030 et de 500 ha par an jusqu'en 2050 dans la région. En outre, l'alimentation en eau nécessaire pour le canal permettra de drainer l'Oise, la Deûle et la Lys qui entourent le canal. Il faut tenir compte du fait que la réduction des précipitations, les périodes prolongées de canicule les sécheresses qui en découlent dans la région ne feront que s'intensifier dans les années à venir : les nappes phréatiques étant déjà épuisées, il faut donc se demander si l'eau sera disponible en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population locale et de l'agriculture ainsi qu'à ceux du canal SNE. En termes d'impact sur le paysage, le canal Nord joue un rôle clé dans le maintien du trafic pendant la construction du CSNE. Cependant, une fois le canal SNE achevée, le canal Nord n'est plus considéré comme faisant partie intégrante de la planification à long terme et deviendra la plus longue friche industrielle d'Europe.

Notre avis :

--- l'étude d'impact réalisé en 2006 est fortement contestée (...) Une étude d'impact complète devrait non seulement tenir compte de ces effets mais aussi faire l'inventaire de la biodiversité dans les zones touchées afin de fixer le minimum de ce qui doit être compensé en raison de l'intervention prévue.

--- (...) L'avenir du canal Nord devrait être activement géré par la SCSNE, en consultation avec les municipalités concernées et en gardant à l'idée de la préservation de l'écosystème. Il ne suffit pas de mentionner que « la consultation se poursuivra avec les communautés concernées dans le cadre de la finalisation du projet ». La déconstruction doit faire partie du projet du budget de la SCSNE.

Nos recommandations :

--- Nous demandons qu'une étude d'impact environnemental nouvel ou actualisé se réalisait, il tient compte des effets du changement climatique sur la région en particulier sur la disponibilité des sols et de l'eau potable, afin de garantir que le canal SNE ne se transforme pas en un accélérateur d'effondrement écologique.

--- Exigé que la déconstruction de certaines parties du canal Nord et la restauration du paysage soit budgétisée dans le cadre du projet du canal SNE qui est entrepris avec les communes concernées.

--- Mandater que le canal SNE et tous les sites multimodaux adjacents à construire soient neutres en termes de consommation d'espace. S'il n'était pas possible d'intégrer le canal SNE dans l'estimation du terrain à artificialiser par an dans le SRADDET, le projet ne devrait pas non plus affecter les objectifs et les règles qui sont définies. Cela signifie en suivant le principe ERC, l'espace consommé par le

	canal SNE sera restitué en quantité équivalente, à proximité ou au sein des départements respectifs. --- Lors des interventions, nous exigeons que les zones humides abritant des espèces menacées ou des populations des écosystèmes fragiles ne soient pas détruites et que les habitants en question soient respectés protéger.
--	---

(R61) Réponse du Maître d'ouvrage :

Sobre par définition, le transport fluvial affiche un bilan carbone 3 à 4 fois plus favorable que celui de la route. Le transfert modal de la route vers la voie d'eau est un bénéfice majeur attendu par la réalisation du Canal Seine-Nord Europe qui lèvera ce goulet d'étranglement du réseau fluvial français permettant à la voie d'eau d'offrir son plein potentiel. Aussi, les prévisions qui tablent sur un trafic d'environ 15 millions de tonnes sur le canal (dont les 2/3 en provenance de la voie d'eau) une dizaine d'année après sa mise en service (4 fois plus que dans une situation sans le CSNE) apparaissent tout à fait réalistes. En effet, la part de marché de la voie d'eau sur le corridor Nord-Sud en France atteindrait de l'ordre de 10% ce qui peut être considérées comme prudentes, au regard des parts modales constatées aujourd'hui sur les bassins à grand gabarit en France et en Europe : autour de 15 % sur l'axe Seine ou la Moselle en France, environ 13 % en Allemagne, 18% en Belgique et même plus de 45% aux Pays-Bas.

Le choix de réaliser le CSNE traduit en effet une orientation forte des politiques de transport en faveur des modes massifiés sur l'axe Nord-Sud. Il est à noter qu'une part du financement du CSNE est basée sur un emprunt dont le remboursement des annuités sera assuré par le produit d'une taxe nationale à assiette locale incitant au report modal.

D'ores et déjà l'Etat (avec ses délégations au développement de l'axe Seine et de l'axe Nord), Voies navigables de France (dans sa mission de développement du fluvial) et les collectivités territoriales préparent avec les acteurs économiques (transporteurs, chargeurs...) la réussite de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut afin que le fluvial - grâce à sa nouvelle performance - s'intègre dans les chaînes logistiques. L'engagement des études relatives aux ports du CSNE sous le pilotage de la Région et des EPCI illustre ce travail préparatoire. Il montera en puissance au fil que 2028 approchera et s'inscrit dans la continuité des réflexions déjà menées (livres blanc des acteurs territoriaux de 2008 et 2012...).

Dans le même esprit de cohérence, dans la déclinaison du SRADDET, la Région élabore actuellement une Directive régionale d'aménagement relative au CSNE. En outre, la réalisation du CSNE s'accompagne de l'élaboration de contrats territoriaux de développement pour accompagner la réalisation du CSNE, optimiser ses retombées économiques et sociales et favoriser son intégration dans le territoire. Ces contrats comportent 4 volets : les aménagements bord à voie d'eau ; le développement économique, l'emploi, la formation et l'insertion pendant et après le chantier, l'organisation du chantier en lien avec la vie des territoires et le devenir des canaux existants. Ces contrats contribueront également à l'élaboration d'une vision globale de l'écosystème CSNE.

S'agissant de l'intégration du CSNE dans son écosystème, l'environnement est au cœur de la conception du CSNE. Ce sera un canal économe en eau (étanchéité, recyclage, pas de prélèvement dans les nappes...) et résilient face au changement climatique (construction d'une retenue d'eau de 14 Mm3 pour alimenter le canal lorsque l'Oise sera préservée en période de basses eaux). Sur son linéaire ou à proximité, 700 ha d'aménagements écologiques seront réalisés (restauration, création de zones humides, plantations d'arbres, 25 km de berges lagunées...) qui conduiront globalement à un gain de biodiversité à l'échelle du territoire.

S'agissant du devenir du Canal du Nord, se référer à la réponse R7 formulée pour la thématique EAU.

72	28F 1 pièce jointe	Association Club ABEIL – Président Fabien DEIANA Courrier joint de 09 pages Avis favorable au projet de CSNE. Extrait - 2.1. Paradigme Environnemental : Pour certains écologistes très radicaux, un canal est un ouvrage néfaste pour les systèmes aquatiques, et ils prônent le retour des rivières sur leur lit naturel. Nous, citoyens du Club ABEIL, nous nous définissons comme des âpres défenseurs de la cause environnementale. Pour autant, nous ne partageons pas ce raisonnement. Protéger l'environnement, ne doit pas aller à l'opposé des besoins de nos civilisations. Nous défendons l'idée d'un « échange durable ». En matière environnementale, le Canal Seine Nord Europe nous offrira de nombreux bénéfices : - Optimisation des flux de transports (moins d'émission de CO2) - Rétention et économie de l'eau sur le territoire. Une occasion unique de repenser l'utilisation de l'eau à l'échelle de toute une région. - Réduction des risques d'inondations et de leurs effets polluants - Opportunités de produire de l'énergie renouvelable (Cf idée d'Ecluses Passives et Intelligentes - http://www.seinenord.ovh/idee-001-ecluse-intelligente-et-passive/) - La plupart des berges seront « vivantes » afin de permettre le développement des écosystèmes aquatiques et terrestres habituels (projet de « canal vivant ») - Valoriser les autres canaux (Canal du Nord, Canal Latéral à l'Oise) dans un mixtes zones humides naturelles, habitats et tourisme fluviaux (écoquartiers fluviaux..) - Permettre la relocalisation de bon nombre d'activités.
----	--------------------------	---

(R62) Réponse du Maître d'ouvrage :

Cet avis porte une vision positive et ambitieuse pour valoriser les retombées économiques, sociales et environnementale du CSNE. Il soumet aux acteurs territoriaux plusieurs suggestions et propositions dont certaines rejoignent les réflexions déjà menées (futur directive régionale d'aménagement CSNE élaborée par la Région par exemple).

78	33F 1 pièce jointe	<p>Groupe Alternative Écologiste et Sociale de l'Île-de-France Ghislaine SENEÉ, présidente et Anne-Claire JARRY-BOUABID, Vice-présidente. Avis défavorable - Voir courrier joint de 4 pages. Contribution regroupée sous le thème central « ENVIRONNEMENT »</p> <p>Le groupe Alternative Écologiste et Sociale du Conseil régional d'Île-de-France regroupe des conseillers régionaux et conseillères régionales dont l'objectif est d'agir pour une transformation du territoire francilien qui permette à toutes et tous de vivre dignement, dans un environnement sain, solidaire, qui laisse de la place à toutes les formes de vie et qui soit compatible avec les enjeux écologiques.</p> <p>(...) En conclusion, par son gigantisme, son coût financier, son impact limité voire contre-productif sur le transfert de marchandises, son probable impact économique négatif sur les ports du Havre et de Rouen, et surtout son impact certain sur la ressource en eau et la biodiversité des zones humides, le Canal Seine Nord est aujourd'hui un projet obsolète et dispendieux, qui met à mal la résilience de nos territoires. Nous proposons que les fonds qu'il mobilise soient orientés vers des transports de proximité et d'intérêt général.</p> <p>L'histoire nous rappelle que la confiance dont témoigne le pétitionnaire concernant la validité de son projet ne gage en rien de la réalité de son exécution future. En effet les projets Rhin-Rhône ou SMSR nous montrent que la société sait faire des choix raisonnables au sujet d'infrastructures démesurées, pensées à une autre époque.</p> <p>L'ensemble de ces raisons nous poussent à nous opposer à ce stade, à ce projet de Canal Seine-Nord-Europe.</p>
----	--------------------------	--

Réponse du Maître d'ouvrage :

La déclaration d'utilité publique du Canal Seine-Nord Europe a été obtenue en 2008 après une longue phase d'études et de concertations engagée au début des années 1990. Cette déclaration d'utilité publique a été modifiée en 2017. Ces actes ont consacré le bienfondé des objectifs du projet et la pertinence des choix retenus pour la réalisation du Canal au regard des enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux et d'attractivité des territoires grâce au développement du transport fluvial et de la multimodalité qu'il permettra tout le long de la liaison européenne Seine-Escaut (du Havre à Dunkerque et à la Belgique en desservant la Normandie, l'Île-de-France et les Hauts-de-France).

Le canal Seine-Nord Europe a fait l'objet d'une convention de financement définitive signée le 22/11/2019 entre l'Etat et les Collectivités territoriales. Il constitue aujourd'hui une des priorités des politiques publiques à l'échelle européenne, française et régionale pour donner naissance à cette grande liaison fluviale Seine-Escaut qui permettra grâce aux atouts du transport fluvial de concilier développement économique des territoires et protection de l'environnement liés au report modal de la route vers la voie d'eau, mode de transport particulièrement écologique. Au-delà de l'axe Nord-Sud où le trafic fluvial sera multiplié par 4, le Canal Seine-Nord Europe aura des effets bénéfiques sur le développement du transport fluvial existants, notamment sur la Seine grâce à

une offre fluviale améliorée par la mise en réseau. En cela, il sera un véritable levier pour une logistique durable en Ile-de-France et sur l'ensemble de l'axe Seine.

En outre, l'environnement est au cœur de la conception du CSNE. Ce sera un canal économe en eau (étanchéité, recyclage, pas de prélèvement dans les nappes...) et résilient face au changement climatique. Sur son linéaire ou à proximité, 700 ha d'aménagements écologiques seront réalisés (restauration, création de zones humides, plantations d'arbres, 25 km de berges lagunées...) qui conduiront globalement à un gain de biodiversité à l'échelle du territoire.

Enfin, le canal Seine-Nord Europe est un projet attendu et mobilisateur pour tout un territoire, les Hauts-de-France, qui traduit une ambition collective pour le développement économique, social et environnemental répondant aux enjeux du XXIème siècle.

80	35@ 1 pièce jointe	<p>Jean-Noël GUESNIER, Ancien maire de Choisy-au-Bac de 2001 à 2020. Conseiller municipal de Choisy-au-Bac Maire honoraire de l'ARC Contribution globalement regroupée sous le thème central « CTD » Reproduction intégrale du courrier de 2 pages.</p> <p>Tout d'abord il faut se féliciter de la réalisation de ce grand projet structurant pour notre territoire et notre pays, complimenter les nombreux acteurs, politiques, élus, techniciens, administrés qui ont contribué à la grandeur des débats pour la réussite de ce projet qui est maintenant entré en phase de réalisation.</p> <p>Le dossier d'enquête publique livré à nos réflexions est pourtant volumineux et complet mais il ne peut pas retracer mètre par mètre les conséquences d'une telle infrastructure sur notre environnement actuel et futur.</p> <p>Nos remarques personnelles ne peuvent être que superficielles par rapport aux enjeux économiques, écologiques, touristiques, locaux et nationaux que suscite cette infrastructure et au travail remarquable qui a été réalisé par tous les techniciens pour élaborer ce dossier. Toutefois il n'y a pas de petite remarque ni de question ridicule, pour ma part ce sont des réflexions citoyennes qui fondent notre Liberté d'expression que je vous décris :</p> <p>1- La présentation générale ne fait aucunement référence à la concertation des milliers de personnes menée par l'association du Canal Seine Nord Europe dont les contributions ont été recueillies dans des livres blancs en 2008 et 2012. Ces livres blancs apportent énormément de réponses aux interrogations que peut susciter cette voie d'eau</p> <p>2- En note à l'attention du lecteur EP20352_46737, et en page 23/A2, il est précisé que la réalisation de la passerelle, qui est en fait le rétablissement de l'accès par l'actuelle passerelle dite « du bois de l'écureuil » entre Choisy-au-Bac et Longueuil-Annel, via Janville, est différée. Cette voie est pourtant une liaison pédestre et cycliste nécessaire dans le maillage des pistes du secteur entre l'ARC et la CC2V, pour la liaison culturelle des musées de l'Armistice et de la Batellerie. De plus, nous n'avons pas de réponse dans la liaison cycliste et pédestre sur le pont reconstruit de type poutrelle sur la RD81.</p> <p>3- Le franchissement du passage à niveau entre Choisy-au-Bac et Clairoix sur la RD 81 n'est pas du tout abordé dans cette enquête. Pourtant un accident mortel a encore été enregistré sur ce PN. Une adolescente de 15 ans a été tuée le 22/07/2019. Aucune proposition n'est faite dans cette enquête. En France des franchissements de même nature sont réalisés, c'est le cas sur la déviation de Villeneuve sur Allier où des solutions ont été trouvées avec la SNCF.</p> <p>4- Sur les plans de localisation de l'opération sur le Bief 1, l'inscription « Choisy-au-Bac » est masquée par la nomenclature (ex : illustration 2 page 7/213 A2). C'est</p>	→ Réponse personnalisée
----	--------------------------	--	-------------------------

	<p>quand même regrettable car les 1ères opérations de creusement se feront probablement sur cette commune, à la confluence de l'Aisne et de l'Oise et sur la plus grande surface d'emprise technique du secteur 1 de 52,54 ha.</p> <p>5- Au droit de l'ancien quai de l'Usine « Continental », aujourd'hui « Confluence » figure (illustration 18 page 31/213 A2) le tracé de l'ancienne Oise. Y aura-t-il remblaiement partiel ou total ? De même sur la boucle des Ageux, pourquoi ne pas effectuer un remblaiement partiel pour les compensations ?</p> <p>6- Trois intérêts publics majeurs sont cités en page 61/213 A2. La lutte contre les inondations n'est pas citée. Pourtant pour les habitants du territoire elle est primordiale.</p> <p>7- Comment les nuisances durant la phase chantier vont-elles être abordées face à la future ZAC du Maubon à Choisy-au-Bac ? De même sur le plan du futur giratoire sur la RD 66, ne figure pas la pénétration vers cette ZAC qui est pourtant essentielle pour la circulation dans la commune.</p> <p>8- Les zones vie du chantier sont-elles déterminées ? Pas de plan d'implantation ?</p> <p>9- Pendant la phase chantier, la navigation ne sera pas interrompue. Par contre la cohabitation entre la navigation et les sports aquatiques, qui existe aujourd'hui, sera-t-elle encore tolérée. Le club d'aviron pourra-t-il encore assurer les entraînements jusqu'à la confluence et vers l'Aisne ?</p> <p>10- Cette cohabitation ne sera pas compatible et d'ailleurs interdite sur le Canal seine Nord Europe. Le club d'aviron de Compiègne aura donc obligation de déménager sur le site des Buissonnets en cours d'exploitation d'une carrière. Quel est l'engagement financier de la SCSNE concernant l'aménagement du futur site ?</p> <p>11- Dans le secteur des Ageux et des Muids, les sondages du sous-sol ont fait apparaître des gisements de sable de très bonne qualité. Ceci nécessitera-t-il des autorisations spécifiques d'exploitation de carrières ?</p> <p>12- Le chantier naval a été une des activités majeure d'après-guerre sur la zone de l'espace Goujon. Les berges languées seront-elles de ce secteur feront-elles obstacles pour retrouver une telle activité, essentielle sur cet axe fluvial ?</p>	
--	--	--

(R63) Réponse du maître d'ouvrage :

- 1) Le dossier d'enquête publique porte en effet principalement le secteur 1 du CSNE entre Compiègne et Passel et cette procédure concerne les aspects environnementaux. Les réflexions menées par les acteurs des territoires du Canal entre 2008 et 2012 et recueillies dans des livres blancs demeurent des données de référence pour favoriser l'intégration économique et sociale du canal dans le territoire et préparer sa réussite.
- 2) Concernant la passerelle du bois de l'Ecureuil, se référer à la réponse R53. Le projet prévoit un trottoir multifonction sur la RD 81 sur le pont reconstruit de la RD81.

- 3) La dangerosité du passage à niveau 39, à Clairoix sur la RD 81, a été abaissée durablement depuis l'arrêté préfectoral du 27 février 2019 interdisant l'accès aux véhicules d'une masse supérieure à 7,5 tonnes et donc en imposant aux poids lourds desservant le site des Confluences un accès via la RD 66. Le projet de rétablissement de la RD 81 confortera cet accès.
- 4) La SCSNE en prend note.
- 5) Le projet ne prévoit pas de remblaiement de l'Oise au droit de l'ancien quai de l'usine Continental. Le bras de l'Oise située dans la boucle des Ageux sera partiellement remblayée pour adapter la section du lit au débit qui circulera dans ce bras et créer des hauts fonds favorables à la faune aquatique (voir pièce C5 du dossier et ses annexes).
- 7) Se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.
- 8) L'aménagement des bases vies relève de la responsabilité des entreprises en charge de la réalisation des travaux. Les deux zones principales d'installations sont localisées sur la carte "plan de synthèse de l'opération" dans l'atlas cartographique, à Choisy-au-Bac, le long de l'emprise du chantier (accès via la RD 66), à Cambronne-lès-Ribécourt, à côté du bassin de virement (accès via la RD 66).
- 9) et 10) Les activités du club d'aviron (Société nautique de Compiègne) se situent majoritairement soit sur l'Oise à l'aval du pont SNCF, soit sur l'Aisne. Elles se situent donc majoritairement hors des emprises du projet Seine-Nord. La principale cohabitation entre le chantier et l'activité d'aviron concerne le dragage du lit de l'Oise à l'aval de la confluence avec l'Aisne. Le transit des avirons vers l'Aisne restera possible sous réserve toutefois de respecter quelques contraintes de sécurité qui seront calibrées avec le SNC. Le développement du trafic à grand gabarit et la pratique de la navigation sont deux activités compatibles sur l'Oise, sous réserve bien évidemment, du respect des règles de sécurité. La cohabitation entre les avirons et les bateaux à grand gabarit existe déjà d'autres cours d'eau tels la Seine (Asnières, Argenteuil...) ou la Moselle (Cochem, Bernkastel-Kues...) et se déroule dans de bonnes conditions dès lors qu'elle est bien organisée et que chaque usager de la voie d'eau respecte les règles définies en particulier en matière de sécurité. Le déplacement de l'activité d'aviron sur l'Aisne, autorisé depuis 2018, et sur le plan d'eau en cours de création à Choisy-au-Bac présente certes des avantages pour la pratique de l'aviron, notamment pour les avironnistes débutants, mais n'est pas une conséquence directe imposée par le développement de la liaison Seine-Escaut.
- 11) Le projet Seine-Nord ne prévoit pas d'exploiter les gisements présents sous son emprise en tant que carrière.
- 12) L'aménagement de berges lagunées est effectivement incompatible avec le développement de chantiers navals. Aussi, les secteurs ayant un potentiel de développement économique, telle la rive droite du canal à Thourotte à l'aval de l'écluse ou la zone du site des Confluences à Clairoix, ne sont pas aménagés en berges lagunées. La zone de l'espace Goujon (rive gauche à Choisy-au-Bac) se situe dans un espace très contraint pour la navigation (passage sous le viaduc et virage serré), et n'est donc pas propice à l'accueil d'activité de type chantiers navals.

93	R2 Choisy- au-Bac 1 pièce jointe	<p>Délibération du conseil municipal de Choisy-au-Bac</p> <p>OUV- Rétablissement d'une ripisylve de même aspect que celle existante sur l'Oise actuelle.</p> <p>TVX- Limitation des nuisances sonores dues aux radars de recul des engins par des radars type « cri du lynx » et des radars visuels type « tri-flash ».</p> <p>CTD- Maintien d'un accès pédestre et cyclable entre Choisy-au-Bac et le site Confluences pendant la phase travaux ou mise en place de mesures compensatoires pour éviter un détour des piétons jusqu'au pont SNCF soit un détour de 8 km.</p> <p>CTD- Rétablissement d'un accès pédestre et cyclable en site propre, en phase définitive, entre le musée de la batellerie et le musée de l'Armistice : demande de rétablissement de la passerelle existante dite du « bois de l'écureuil ».</p> <p>CTD- Aménagement pédestre et cyclable entre Choisy-au-Bac et Clairoix afin d'assurer la continuité de voie douce.</p> <p>CTD- S'agissant du club d'aviron, VNF, voies navigables de France a confirmé que « la cohabitation des péniches et des avirons sur l'Oise n'est pas compatible avec l'évolution attendue de la navigation lorsque le canal Seine-Nord et l'opération Mageo auront été réalisés ».</p> <p>L'Agglomération de Compiègne est prête à aménager un nouveau plan d'eau sur la rive gauche de l'Aisne à Choisy-au-Bac afin de sécuriser l'activité d'un club olympique.</p> <p>Cette infrastructure est estimée à 6M€. Il est donc demandé à la Société Canal Seine Nord, une participation significative au financement de cet investissement.</p>
----	--	--

(R64) Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant les ripisylves, des ripisylves seront recrées dans les secteurs de rescindement de l'Oise. Ces éléments sont décrits dans la pièce C5 du dossier.

Concernant les nuisances acoustiques, se référer aux réponses R26 et R27 formulées pour la thématique OUVRAGES.

Concernant la passerelle du bois de l'Écureuil, se référer à la réponse R53.

S'agissant des cheminements doux, la circulation des piétons sera naturellement autorisée le long du CSNE. La circulation des cycles pourra être autorisée dans le cadre d'une convention de superposition d'affectation entre l'exploitant VNF et les collectivités, comme c'est le cas le long des voies navigables. L'intégration de ce nouvel itinéraire le long du canal aux réseaux existants ou prévus de cheminements doux relève de l'initiative des collectivités. Ces réflexions pourront être intégrées dans le volet 1 (aménagement bord à Canal) du contrat de développement territorial du Compiégnois - Noyonnais en cours d'élaboration entre l'Etat, la Région, le Département, les EPCI / Communes et la SCSNE. La signature de ce contrat - qui a vocation à favoriser l'intégration du projet dans le territoire - est prévue avant le démarrage des travaux en 2021.

Les projets portés par les territoires peuvent faire l'objet d'une étude d'opportunité. S'ils sont labellisés, un tour de table financier est à monter. Un cadre a été fixé par les co-financeurs du projet CSNE pour l'instruction de ces projets de territoire ; il est connu de l'Agglomération de la Région de Compiègne. C'est dans ce cadre qu'est actuellement instruit le projet de piste cyclable le long de la future voie entre Choisy-au-Bac et Clairoix (RD81).

Pour ce qui concerne la phase travaux et le maintien d'un accès pédestre et cyclable entre Choisy-au-Bac et le site Confluences, la Commune et la SCSNE dialogueront dans le cadre des réflexions sur l'organisation des travaux.

Concernant l'activité du club d'aviron, se référer à la réponse R58.

VI) Les remarques recueillies pendant les permanences de la commission d'enquête

N°	Libellé
01	<p>Mr Gérald LOUVIN, ancien marinier, Trésorier de l'APLA (Association de Plaisance de Longueil-Annel) :</p> <ul style="list-style-type: none">○ Les ouvrages de franchissement prévus d'une hauteur de 5,25 m ne permettront pas le passage des péniches transportant 3 niveaux de conteneurs ; il faudrait 6,80 m, ce qui est le cas en Belgique et aux Pays-Bas○ Dito pour les bateaux de croisière qui nécessitent au moins 6m
02	<p>Mme Anne-Marie ADAMSKI, de Thourotte :</p> <p>Possède une maison en zone à risque du PPRI, veut savoir si le canal améliorera la situation.</p> <p>Autre questionnement :</p> <ul style="list-style-type: none">○ Que vont devenir les parties restant en eau du CLO, seront-ils toujours entretenus par VNF, ou remis aux collectivités ; et dans ce dernier cas quelles seront leurs obligations ? Ne seront-elles pas tentées de les combler (Cf. Thourotte pour éviter des ponts de franchissement.)○ Délais de réalisation
03	<p>A l'instar des routes à grande circulation ou vies ferrées, les voies navigables ont-elles un classement quant au bruit. A priori, des bateaux de 1 500 tonnes ont besoin de moteurs puissants pour être propulsés, notamment au démarrage à la sortie du sas des écluses et donc source de nuisances. N'ayant pu aborder l'exhaustivité du dossier, je n'ai pas vu d'étude acoustique</p>
05	<p>Mme DELIGNY Maryse, 2^{ème} adjointe mairie de Pimprez</p> <p>Demande ce que va devenir le CLO entre les écluses de Joinville et Bellerive.</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la hauteur de tirant d'air sous les ouvrages de franchissement du CSNE, se référer à la réponse R58.

Concernant le devenir du CLO, se référer à la réponse R7.

Concernant les nuisances acoustiques, se référer aux réponses R26 et R27.

Concernant les effets du CSNE sur le risque d'inondation, se référer à la réponse R13.

Annexe 1 : réponse globale aux remarques formulées par la FDPPMA60 et l'AAPPMA « l'Amicale de Compiègne » concernant les frayères

1. Séquence ERC pour la faune piscicole

Contrairement à ce qui est indiqué dans les avis, la séquence Eviter Réduire Compenser a été appliquée à la faune piscicole au même titre que les autres groupes d'espèces. Par contre, la méthode d'analyse n'est pas la même. Les poissons sont traités de manière détaillée dans la pièce C1 du dossier (volet Loi sur l'Eau), par analyse surfacique et fonctionnelle de leur frayère. Toutes les espèces de l'aire d'étude sont prises en compte. Les autres groupes sont traités dans la pièce C2 du dossier (Volet espèces protégées) par la méthode fonctionnelle miroir. Les poissons protégés sont donc abordés de manière très succincte dans la pièce C2 « dossier espèces protégées », ce qui a pu amener ces remarques.

Le peuplement piscicole est concerné par la mise en place de plusieurs types de mesures visant à la pérennisation ou à la récréation d'habitats.

Des mesures de réduction visent à limiter les effets de la rectification de l'Oise sur la partie en aval de l'écluse de Montmacq. Sur ce secteur, des habitats de frayères à poissons lithophiles et phytophiles existent. Certains de bonnes surfaces et fonctionnalités, d'autres linéaires de substitution de qualité médiocre. La mise en place de berges lagunées (11,5 km de berges lagunées aménagées sur le secteur 1 comprenant 10,35 ha de zones humides réparties de la façon suivante : 8,36 ha sur le bief 1 et 1,99 ha sur le bief 2) en surlargeur de la future Oise navigable à grand gabarit et l'aménagement d'annexes hydrauliques (4,77 ha d'annexes hydrauliques répartis de la manière suivante : 2,35 ha sur la boucle des Ageux, 1,84 ha sur le mont Ganelon et 0,58 ha sur Pimprez) connectées visent la création de milieux de faibles profondeurs, favorables à l'alimentation, la croissance et la reproduction des espèces. Ces mesures visent à réduire l'impact sur les frayères actuelles de mauvaise qualité.

En complément, des mesures spécifiques de compensation visent à la création de frayères aménagées au sein des boucles du Muids et des Ageux. Ces aménagements sont doublés d'un rehaussement des niveaux de fonds de manière à recréer un ensemble favorisant la reproduction, l'alimentation et la croissance. Le modèle visé est un écosystème proche de celui de la Vielle Seine à Bray-sur-Seine.

Les travaux de restauration proposés visent la recréation d'écosystèmes variés et complets et non la création de frayères ou de zones de croissance monospécifique. L'objectif est donc de favoriser le peuplement piscicole dans sa globalité. En cela, les aménagements, notamment sur les boucles du Muids ou des Ageux, visent à réduire les profondeurs actuelles en modelant de manière hétérogène le futur lit mineur. Celui-ci variera donc à l'avenir dans une gamme de profondeur oscillant entre -50 cm et -160 cm. Sur ces zones, l'immersion de zones de caches comme des blocs ou des souches est préconisée.

La pièce C1 démontre que l'ensemble de ces mesures (réduction + compensation sur le site des Boucles du Muids et des Ageux) permet de maintenir les populations piscicoles dans un bon état de conservation.

Il est vrai que sur les autres sites de compensation du projet, les poissons ne sont pas cités comme des espèces cibles. Pour autant, de nombreuses mesures leurs seront favorables. C'est le cas par exemple de la mise en place de milieux connectés au canal de type prairies humides, roselières ou mégaphorbiaies, qui sans avoir une visée spécifique « poissons », seront potentiellement favorables à ces espèces, en fonction des conditions d'inondations de l'Oise sur la partie aval qui gardera un fonctionnement naturel

avec des montées de niveau. Ces aménagements sont notamment présents sur le secteur de l'Aronde, du Mont Ganelon et de Chiry-Ourscamp / Pimprez.

2. Complément d'information sur les sites de compensation

Embouchure de l'Aronde

L'ensemble du secteur de la confluence de l'Aronde va être profondément remanié. L'ancien lit de l'Oise va en partie être remblayé de manière à recréer un lit de l'Aronde de plus de 600 m plus long. En fonction de la pente disponible, ce lit sera diversifié et alterne des zones plus ou moins profondes, dont deux frayères. Le lit, d'une largeur de 5,2 m en moyenne en base comprendra des banquettes de l'ordre de 2 m de large en moyenne. Les pentes de berge oscilleront entre 3/1 et 2/1. Cet aménagement s'accompagnera d'une recréation des milieux connexes en berges de ce nouveau lit : mégaphorbiaies, roselières et zones de prairies inondables. Ces milieux ayant vocation à être régulièrement inondés, ils pourront constituer des milieux de reproduction pour le Brochet. En effet, l'Aronde sera directement influencée par l'Oise navigable sur cette section.

Site du Mont Ganelon

Le plan de gestion évoque la création de milieux supports au frai du Brochet. Il s'agit du complexe de milieux ouverts humides (notamment prairies inondables, mégaphorbiaies et roselières) situés autour de l'annexe hydraulique, elle-même connectée à l'Oise navigable. Ces milieux, calés à un niveau proche de la RN seront donc régulièrement inondés par débordement dès que l'Oise montrera en charge.

Boucles du Muids et Boucles des Ageux

Les zones de frayères se situent en lit majeur et seront accessibles via des canaux. Plusieurs niveaux de frayères seront ensuite accessibles (en escalier) en fonction conditions d'inondations de l'Oise sur ces secteurs. Aucun point bas n'est prévu de manière à ne pas entraver le retour à l'Oise des brochetons. Par ailleurs, aucun ouvrage de gestion n'est prévu. Le calage des plateformes à différents niveaux vise à favoriser une reproduction la plus « naturelle » possible sur site. L'objectif de ces compensations est de favoriser des milieux à fonctionnement naturel.

Le calage topographique est réalisé à partir des côtes simulées de l'Oise naviguée. Le niveau de l'Oise navigable en période d'étiage doit être garanti pour maintenir la navigation. Aussi ce niveau dit retenue normale de navigation est tenu par le barrage de Venette à 31.01 m NG au niveau de l'ouvrage et permet de maintenir le niveau minimal sur l'ensemble du bief donc jusqu'à l'écluse de Montmacq. Le niveau d'étiage de l'Oise navigable est donc indépendant des variations naturelles des apports de l'Oise. En revanche, au-dessus de cette côte, le niveau d'eau dans le canal et donc dans les boucles du Muids augmente en fonction des apports dans le bief (Oise, Aisne, affluents).

Concernant les niveaux de crues de l'Oise naviguées, l'étude hydraulique a permis de définir le niveau d'abaissement des crues dans l'Oise naviguées, dû au triplement de la capacité hydraulique de l'Oise. Cette modélisation tient compte des aménagements de l'Oise naviguée, tels que définis au dépôt du DAE, et notamment ceux de l'Entente Oise Aisne et de MAGEO. Comme indiqué précédemment, cet abaissement n'affecte pas l'étiage mais diminue la variation de niveau des crues dans le bief et les boucles du Muids, qui sont en connexion hydraulique directe.

Les côtes des aménagements des boucles de l'Oise sont calées en fonction de ces niveaux projet. Les niveaux précis de calage topographique et côtes d'inondabilité sont en cours de définition dans le cadre de la phase PRO du projet. Ils seront transmis à la FDPMA60 dès qu'ils seront finalisés.

La boucle des Ageux et les deux boucles amont du Muids seront connectés à l'Oise par l'aval (connexion libre). La troisième boucle du Muids (la plus en aval) sera quant à elle connectée par l'amont et l'aval. Ces connexions de grande taille, permettent un fonctionnement « en annexe », la libre-circulation des poissons et l'accès aux zones de frai.

Les buses de 800mm, installées en amont de ces boucles visent un seul objectif, le maintien d'un débit minimum circulant permettant a) un fonctionnement plus naturel, b) un décolmatage régulier de la zone, c) une limitation de la prolifération des moustiques. Une connexion libre avec l'Oise canalisée à l'amont des boucles n'a pas été retenue afin d'éviter des perturbations trop fortes des habitats du fait de la navigation (onde de batillage, onde d'éclusée, etc.).

Etang du Plessis-Brion

Actuellement l'étang du Plessis-Brion n'est pas connecté directement à l'Oise. Il abrite une flore et une faune patrimoniale, notamment amphibiens, odonates et avifaune, favorisés par la faible densité de poissons. Devant la présence nombreuse de réaménagements favorables aux poissons sur le secteur (Muids, Ageux), il a été choisi de privilégier sur ce site, d'autres groupes faunistiques pour lesquels de la compensation était nécessaire.

Rescindements de Thourotte et Montmacq

Sur le site de Thourotte, un nouveau lit de l'Oise est créé. Sur les milieux en berges, l'accent a été mis sur la mise en place de ripisylve et de boisements alluviaux. L'ancien bras de l'Oise, situé au droit du futur CSNE, sera soit recreusé, soit comblé pour constituer les berges du canal.

Sur le site de Montmacq, la boucle de Sainte-Croix est déconnectée et un nouveau lit est créé en rive Est. Ici, la volonté est de donner à l'Oise un style le plus méandrique possible. L'espace étant contraint et les accès compliqués entre le nouveau lit et l'écluse, le choix a été fait de privilégier des milieux sans gestion type boisements. Sur le secteur amont, des aménagements de milieux ouverts sont privilégiés mais serviront à garantir la fonctionnalité du corridor régional de la grande faune.

Boucle de Sainte-Croix

La boucle de Sainte-Croix ne sera comblée que sur une petite partie aval afin de garantir un passage « à sec » pour la grande faune. Une pente douce sera installée de part et d'autre de manière à favoriser la mise en place d'une zone humide. La connexion hydraulique se fera uniquement via un siphon (siphon du ru du Moulinet) notamment dans l'objectif de conserver les ripisylves composés d'Orme lisse. Ce siphon permettra également à l'Oise de s'épancher sur le champ de Sainte-Croix en période d'inondation. Sur ce secteur, les objectifs prioritaires sont avant tout la conservation du corridor majeur de déplacement grande faune. Aucun objectif de récréation de fraysère pour le Brochet n'est prévu, au regard de la rupture de continuité pour la faune piscicole de l'ancienne boucle avec la nouvelle Oise.

Sur le site de Pimprez

Le site de Pimprez est un site compensatoire connecté au canal lui-même. Le site propose en plus, une mesure de réduction d'impact par la mise en place d'une annexe hydraulique en relation avec le canal, refuge, lieu d'alimentation mais aussi de reproduction de poissons phytophiles. En relation avec ce milieu, une mosaïque de milieux est créée à différentes altimétries par rapport à un niveau d'eau, qui contrairement au tronçon aval de l'Oise navigable, ne subira que des variations minimales. Néanmoins, certains de ces milieux, tout comme l'annexe hydraulique elle-même présenteront des niveaux variables et pourront donc être favorables au Brochet.

Sur le rescindement de l'Oise à Chiry-Ourscamp

Le dessin de nouveau tracé de l'Oise a été réalisé de manière à apporter un maximum de méandres mais également à limiter l'emprise sur des prairies classées en zone humide et abritant des espèces protégées sensibles (notamment le Cuivré des marais). Des aménagements en lit majeur supplémentaire sont par conséquent exclus. Sur ce site, un projet de frayères à poissons lithophiles existe et vise notamment la Truite fario, la Vandoise, le Chabot. Les profils de l'Oise et les aménagements connexes (berges, enrochements sur certaines méandres, recharge granulométrique du lit mineur) seront également favorables à l'Anguille, la Bouvière ou le Brochet.

Sur les gravières de Chiry-Ourscamp

Sur ce secteur de gravières, l'aménagement compensatoire vise à la recréation d'un complexe de zones humides favorables entre autres à des espèces rares d'oiseaux comme le Blongios nain ou la Marouette ponctuée. Les aménagements prévus sur deux des gravières avec l'installation de hauts-fonds et de berges en pente douce permettront d'améliorer les habitats des poissons existants notamment le Brochet.

Une connexion avec l'Oise dans le but de créer une zone de frai pour le Brochet, notamment au niveau de la gravière sud, ne nous paraît pas envisageable. En effet, l'ensemble de l'aménagement repose sur un calage fin des aménagements futurs par rapport à l'alimentation de nappe alluviale (dont les variations ont été simulées). Une mise en relation des gravières avec l'Oise pourrait entraîner la complexification du fonctionnement du système (perturbation du fonctionnement de la nappe et entrée des paramètres hydrauliques peu contrôlable), entraînant une non-garantie de la plus-value écologique recherchée.

Par ailleurs, le secteur de Chiry-Ourscamp est l'un des seuls tronçons encore actifs de la moyenne vallée de l'Oise. L'Oise y érode encore son lit majeur (les anciens « oxbows » déconnectés du champ d'Ourscamp en sont la preuve). Réaliser une connexion avec l'Oise risquerait d'entraîner une capture de l'Oise par les gravières et des modifications morphologiques majeures et incontrôlés sur le secteur.

Pont du Brûlé

Les poissons seront retirés de la liste.

Vallée de l'Oise à Appilly

L'Oise et riveraine du site. C'est la raison pour laquelle les poissons ont été cités dans l'état initial du site

Vallée de l'Oise à Chiry-Ourscamp / Pimprez

La phase PRO du plan de gestion de ce site est en cours de réalisation. Suite aux remarques formulées dans le cadre de l'enquête, la SCSNE s'engage à affiner les mesures de restauration de frayères à Brochet sur ce site, afin de maximiser la capacité d'accueil du site pour cette espèce.

Ainsi, la fonctionnalité du bras mort situé en rive droite sera améliorée en créant une mouillère au centre du bras par décaissement du terrain naturel. Actuellement, cette « île » est fortement colonisée par des espèces invasives. Une partie des berges du bras mort sera également effondrée pour créer des hauts fonds. L'ensemble de ces mesures permettra d'augmenter la surfaces d'habitats favorables à la fraie.

Le bras situé en rive gauche sera quant à lui étrépié pour améliorer son inondabilité.

Vallée de l'Oise à Morlincourt

Les sondages réalisés sur le site ont permis de confirmer la faisabilité de recréer une zone humide en décaissant le terrain naturel.

Site de la vallée de la Verse à Beaurains les Noyon

Les travaux de restauration de la Verse réalisé par la FDDPPMA 60 ne concerne pas la compensation CSNE. Cette dernière va être réalisée sur la partie terrestre du site pour les groupes d'espèces suivants : amphibiens, chiroptères et oiseaux.

Forêts d'Ourscamp/Carlepont

Le méandre de Sempigny ne fait effectivement pas partie du site. La SCSNE n'a pas la maîtrise foncière de ce méandre.

Etangs de Varesnes

Ces étangs, inscrits comme site potentiel de compensation dans le dossier, n'ont finalement pas été retenus.

Annexe 2 : réponse globale aux remarques formulées sur le projet de compensation à Pontpoint (Avis du Maire, Avis de l'Entente Oise-Aisne, Avis du PNR Oise-Pays de France et observations des habitants de la commune)

1. Contexte et concertation

Ce projet de compensation n'était pas prévu dans le dossier d'autorisation initial déposé en avril 2019. Le changement de la définition de la notion de zones humides (par la loi OFB de juillet 2019) a contraint la SCSNE à rechercher en urgence un site de compensation complémentaire de création de zones humides. Le site a été acquis le 19 février 2020. Du fait de cette acquisition tardive, puis de la crise sanitaire, le plan de gestion de ce projet de compensation n'a pas pu être finalisé avant l'enquête publique. Rappelons que les plans de gestion des 18 autres sites de compensation, soit 356 ha sur 391 ha, sont annexés à la pièce C5 du dossier.

Un comité de pilotage réunissant les Service de l'Etat et l'Entente Oise-Aisne a été mis en place le 29 juin 2020 pour suivre l'étude de restauration de la gravière de Pontpoint (appelé également étang K47 ou étang n°5). Cette étude est composée de 3 phases :

- Phase 1 : modélisation hydraulique et hydrogéologique de l'état initial du site. L'objectif de cette phase est de connaître avec précision les niveaux d'eau de la gravière et les niveaux d'eau de la nappe dans le secteur d'étude en situation actuelle.
- Phase 2 : modélisation de l'état projet du site. L'objectif de cette phase est de connaître avec précision les niveaux d'eau de la gravière et les niveaux d'eau de la nappe dans le secteur d'étude en situation projet
- Phase 3 : plan de gestion écologique du site et analyse des impacts du projet

Cette étude est en cours de finalisation. Elle sera consultable dans son intégralité en début d'année prochaine. Les principales conclusions sont toutefois présentées dans le présent document.

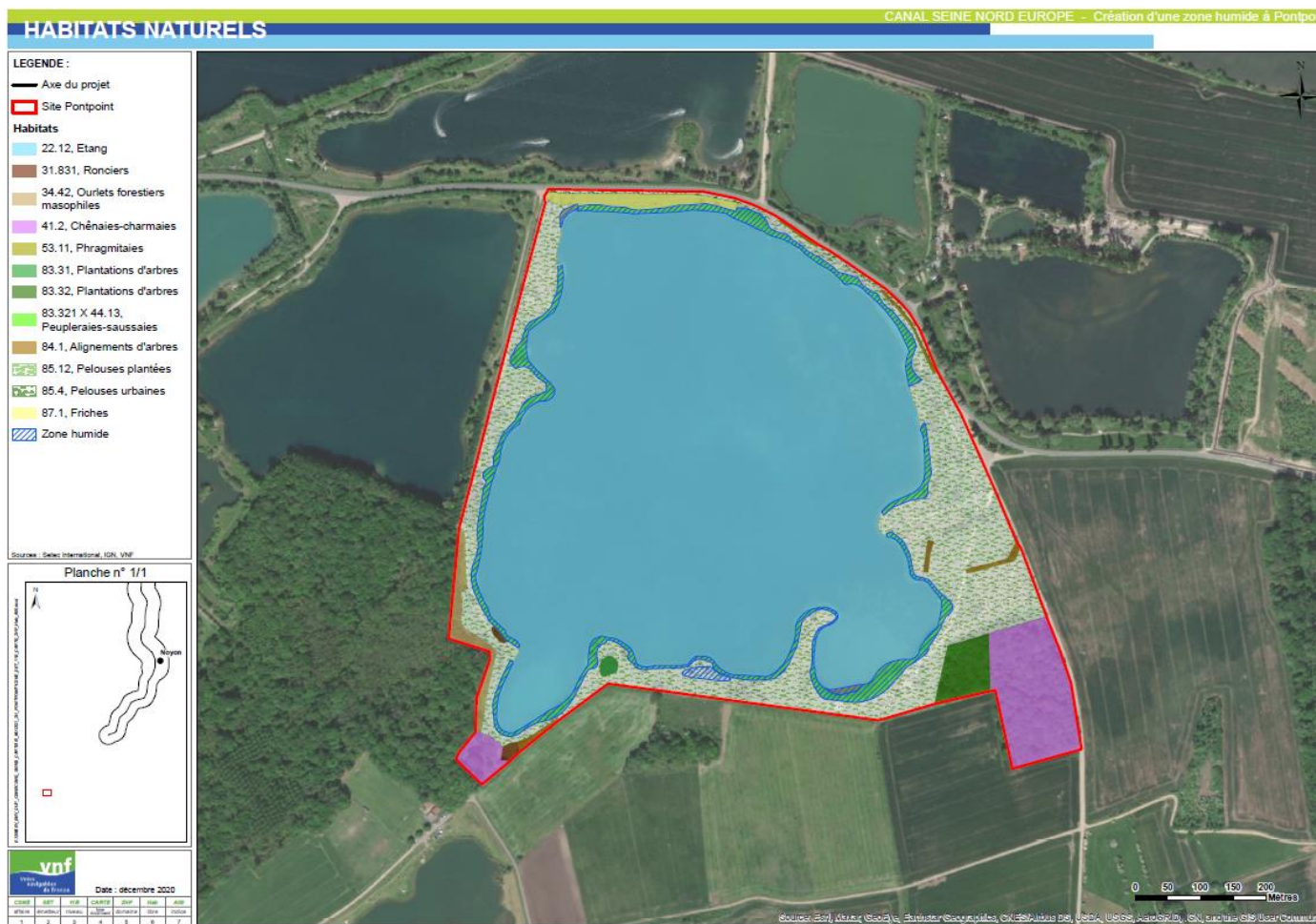
La conception détaillée du projet sera réalisée l'année prochaine. A cette occasion, le comité de pilotage sera élargi, en intégrant notamment la mairie de Pontpoint et le PNR Oise-Pays de France. En parallèle, des réunions avec la mairie de Pontpoint seront organisées, la 1^{ère} étant fixée en décembre 2020.

A noter que ce projet de restauration de gravière s'appuie sur un retour d'expérience d'opérations similaires réussies présenté dans le mémoire en réponse à l'avis du CNPN du 31/01/2020 disponible dans le dossier d'enquête publique.

2. Conception du projet

La surface du site acquis par la SCSNE s'élève à 55 ha. Il est composé de 40 ha d'eau libre non végétalisée, de 3 ha de zones humides (Peupleraie – Saussaie et Phragmitaie) et de 12 ha de zones non humides, majoritairement des pelouses urbaines plantées d'arbres et d'arbustes.

Carte des habitats naturels présents sur le site (Setec international, 2020)



Dans la zones en eau libre, un habitat de type roselière en permanence immergé sera créé sur 25 ha par remblaiement partiel à une côte moyenne de 28.20 mNGF. Le volume à remblayer s'élève à 500 000 m³ environ. Sur la partie terrestre du site, une mosaïque

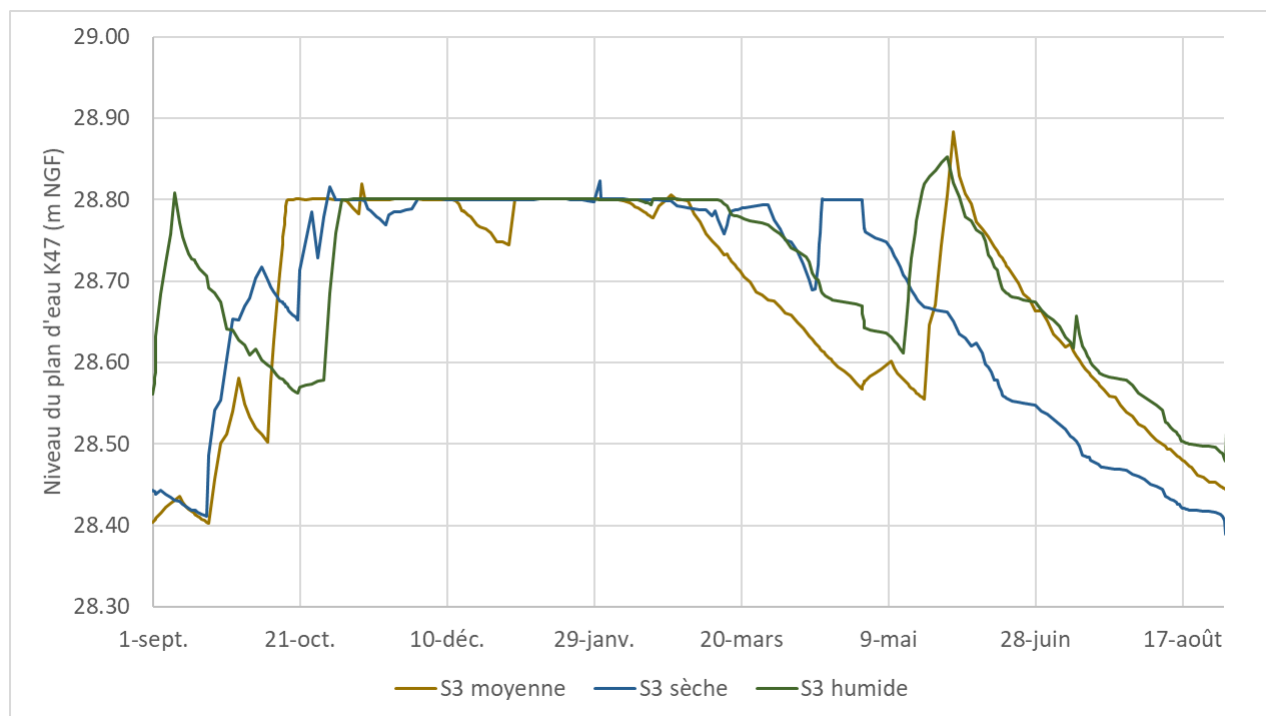
d'habitats de milieux ouverts humides sera créée (10 ha) ou restaurée (3 ha) par décaissement du terrain naturel. Le volume à décaisser est estimé entre 120 000 m³ et 180 000 m³. Le reste du site sera maintenu en l'état (15 ha d'eau libre et 2 ha de Chênaie-Charmaie).

Carte des habitats projetés (Setec international, 2020)



Les modélisations hydrauliques et hydrogéologiques réalisées lors des phases 1 et 2 de l'étude ont mis en exergue des niveaux d'eau en état projet compatibles avec le fonctionnement d'une zone humide. Hors période de crues, le niveau variera au cours de l'année entre 20 cm et 70 cm. A noter que ces niveaux modélisés sont inférieurs à ceux mesurés par l'EOA dans son piézomètre situé à proximité. Cette différence s'explique par le fait que le niveau mesuré dans le piézomètre correspond à une nappe qui circule dans des matériaux, contrairement à l'eau de la gravière. En période de crues, le site sera inondé avec des hauteurs d'eau plus importantes. Les habitats qui seront restaurés sont adaptés à ce type d'évènement.

Variation des niveaux d'eau dans la gravière en situation projet (Hydratec, 2020)



3. Neutralité hydraulique

3.1 Respect du plan de gestion du risque inondation (PGRI)

L'apport de matériaux extérieurs dans un lit majeur doit respecter les dispositions du Plan de gestion du risque d'inondation (PGRI), document de portée réglementaire. La disposition 1.D.1 du PGRI Seine Normandie 2016–2021 stipule que tout remblai en lit majeur doit être compensé par un déblai de même volume à la même cote, par tranche altimétrique. Le comblement partiel d'un étang est considéré comme un remblai en lit majeur uniquement si la cote de remblaiement est supérieure à la cote de basses-eaux de

référence. Dans le cas contraire, il n'y a pas d'impact sur le volume de stockage des crues (présence d'eau ou de terre indifférente dans le champ naturel d'expansion des crues).

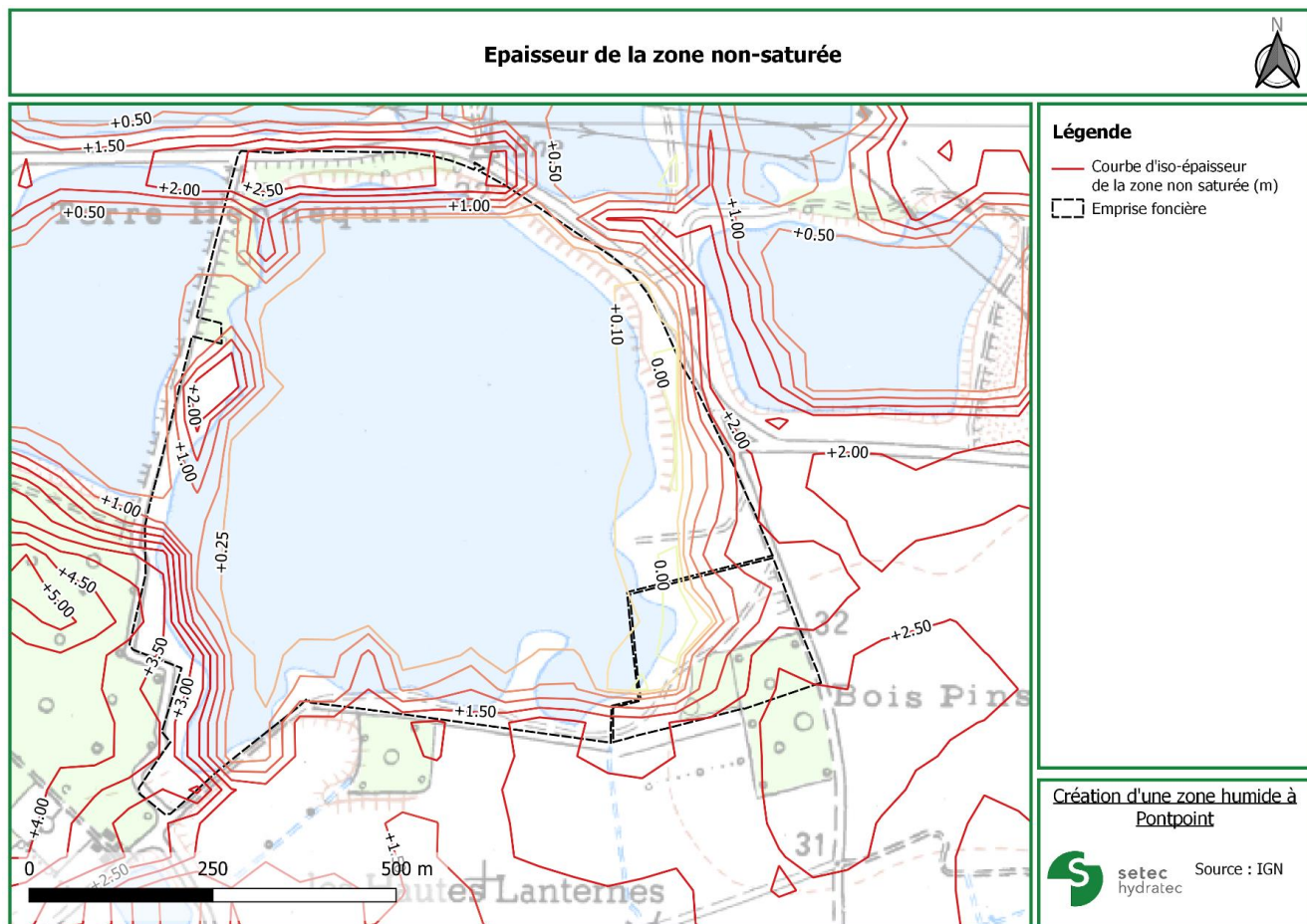
La DRIEE a fixé la cote de très basses eaux de référence à 28.10 mNGF, soit 10 cm en dessous de la cote de remblaiement. Nous pouvons en déduire que le projet diminuera de 25 000 m³ la capacité de stockage du site pendant ces étiages sévères. Cet impact sera compensé par le décaissement de la partie terrestre du site (gain de volume estimé entre 120 000 m³ et 180 000 m³). A noter que ces périodes pendant laquelle la roselière sera naturellement asséchée n'est pas de nature à nuire au fonctionnement de la zone humide recréée.

3.2 Respect du règlement d'eau du site

Le site est situé dans le casier d'inondation de Longueuil-Sainte-Marie géré par l'Entente Oise-Aisne. Le règlement d'eau de la gravière prévoit un abaissement maximal du niveau d'eau à 28.30 mNGF pour augmenter la capacité de stockage du site avant les crues. La cote de remblaiement sera située 10 cm en dessous de cette cote réglementée. Par ailleurs, la zone la plus profonde du site ne sera pas remblayée et un chenal sera maintenu en eau libre entre le centre de la gravière et la buse de vidange. Ces éléments permettent de garantir le respect du règlement d'eau. A noter que le projet ne nécessite aucune modification de ce règlement d'eau. Par ailleurs, le fonctionnement actuel du casier d'inondation prévoit un délai maximum de 5 jours pour abaisser le niveau de l'eau à la cote réglementée. L'impact du projet sur le temps de vidange de la gravière (effet du remblaiement et de la présence de roselière) est en cours de vérification. Dans tous les cas, la perte éventuelle de volume de stockage qui serait liée au dépassement de ce délai de 5 jours sera largement compensée par le gain de volume obtenu par le décaissement de la partie terrestre du site.

3.3 Remontée de nappe

Les résultats de la modélisation hydrogéologique réalisée dans la phase 2 de l'étude mettent en évidence que le projet n'est pas de nature à provoquer des inondations par remontée de nappe comme en témoigne la carte ci-après (Hydratec, 2020) qui représente l'épaisseur de la zone non saturée en situation de très hautes eaux.



4. Gains écologiques du projet

Actuellement, la partie en eau du site n'est pas une zone humide. Elle ne remplit donc aucune fonctionnalité liée à ces milieux si particuliers, notamment leur rôle hydrologique et biogéochimique. L'objectif du projet est de recréer une zone humide pour restaurer toutes ces fonctionnalités. A noter qu'avant l'exploitation des matériaux, le site était historiquement une zone humide.

Concernant la biodiversité, il est vrai que ce site joue un rôle important pour l'hivernage des oiseaux migrateurs. Ce rôle sera maintenu en laissant une surface d'eau libre de 15 ha au centre de la gravière. Cette surface a été définie au regard des effectifs observés. Le projet permettra par ailleurs de diversifier les habitats naturels présents sur le site, et donc d'augmenter le nombre et la diversité des espèces qui le fréquenteront.

5. Autres impacts potentiels du projet

5.3 Risque de pollution

La gravière sera comblée avec des matériaux inertes compatibles avec le fond géochimique de la vallée de l'Oise conformément aux Guides de valorisation hors site des terres excavées dans des projets d'aménagement. Toutes les précautions seront prises en phase chantier conformément à la réglementation en vigueur pour éviter tout risque de pollution des eaux et des milieux naturels.

5.4 Nuisances

Afin de limiter les nuisances, sonores notamment, la SCSNE a pris l'engagement de transporter les matériaux nécessaires au comblement par voie fluviale. Le site est situé à moins de 500 m de l'Oise. Un quai sur l'Oise et une piste de chantier seront aménagés. D'autres solutions sont à l'étude comme l'utilisation d'un convoyeur à bande. Dans tous les cas, la partie terrestre du transport des matériaux sera éloignée des habitations.

5.5 Longueuil 2

Par courrier du 3 novembre 2020, la SCSNE a indiqué à l'Entente Oise-Aisne son objectif de ne pas compromettre son projet de Longueuil 2. Pour cela, de nombreux leviers d'action ont d'ores et déjà été identifiés, notamment la préservation de la partie profonde de la gravière, le décaissement de la zone terrestre du site et l'approfondissement d'autres étangs du casier. A ce stade, il n'est pas possible d'évaluer précisément les volumes concernés puisque les études de maîtrise d'œuvre du projet Longueuil 2 n'ont pas encore commencé.

Par ailleurs, l'Entente Oise-Aisne s'inquiète d'être amené à devoir compenser les 35 ha d'habitats humides recréés par la SCSNE. Ces habitats sont parfaitement adaptés à des inondations régulières plus ou moins importantes. L'augmentation des niveaux de submersion du site pourrait éventuellement entraîner la destruction de nichées d'espèces protégées, les juvéniles ayant une capacité de fuite limitée. Or, la période pendant laquelle le casier est susceptible d'être mis en fonctionnement s'étale d'octobre à fin avril, soit en dehors de la période de reproduction des espèces susceptibles de fréquenter le site. Couplé au fait que le casier d'inondation vise à écrêter des crues rares et très rares, le projet de Longueuil 2 n'est pas de nature à impacter de manière significative les espèces protégées.

6. Attractivité du territoire

Le projet n'est pas de nature à remettre en cause le caractère rural du site. Une mosaïque de milieux ouverts et de zones en eau avec présence de bosquets sera maintenue. Un sentier de découverte pourrait par ailleurs être aménagé. A noter qu'aucun équipement sportif ne sera impacté par le projet.

7. Autres projets sur la commune

Certaines remarques font référence aux projets MAGEO et LONGUEIL 2. La SCSNE n'est pas maître d'ouvrage de ces projets.