

Canal Seine-Nord Europe – contrat territorial de développement
Réunion du 25 septembre 2020 – ESCOM
Contribution de la CC2V et de la commune de Thourotte

Les contrats territoriaux de développement se veulent être l'une des pierres angulaires du partenariat souhaité avec les collectivités territoriales. Ils sont définis comme un outil souple de programmation des aménagements et du chantier.

A cette fin, ils se composent de trois volets :

- 1 – L'aménagement en bord à canal (localisation des rétablissements des voies de circulation, itinéraires cyclo-pédestres, lieux d'implantation des plateformes portuaires)
- 2 – Le développement économique pérenne (emploi, formation et insertion pendant et après le chantier)
- 3 - l'organisation du chantier sur le territoire (services aux entreprises et aux travailleurs sur la chantier, organisation et limitation des impacts du chantier)

Sur ces bases, la CC2V et la ville de Thourotte souhaitent que soient pris en compte, dans le contrat territorial de développement, les points suivants :

Quai de chargement/déchargement près des entreprises

Le Canal traversera les territoires de la CC2V et de la commune de Thourotte. Il n'a effectivement de sens, en matière de développement économique et de transition écologique, que s'il dessert cet espace et permet un transfert de l'actuel fret routier sur la voie d'eau moins polluante et moins coûteuse. Ne pas prévoir de dessertes appropriées reviendrait à imaginer une autoroute A1 entre Paris et Lille sans sorties, ni bretelles d'accès aux territoires traversés.

La future infrastructure, à Thourotte, sera bordée d'entreprises (Saint-Gobain, Granor, Guerdin actuellement et d'autres demain), qui se ravitaillent aujourd'hui par poids lourds (700 tonnes de sables quotidiennement pour Saint-Gobain acheminés exclusivement par la route depuis Pontpoint). Il est donc impératif qu'un quai de chargement/déchargement soit implanté à proximité de ces sites industriels. L'actuel 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.

Comblement du canal latéral de l'Oise

Pour être économiquement et écologiquement efficace, le Canal Seine-Nord Europe doit être d'un accès direct pour les entreprises. Dans le cas contraire, elles y renonceront car le canal latéral de l'Oise fera écran et compliquera l'acheminement du fret jusqu'aux sites industriels. Cela implique de programmer le remblaiement de l'actuel canal latéral au moins entre la sortie de Longueil-Annel et Cambronne-lès-Ribécourt. Nous savons qu'il devra s'écouler deux années entre la mise en service du nouveau canal et le comblement de l'ancien. Cela implique de prévoir un stockage des terres de déblais à proximité pour procéder, le moment venu, au remblaiement.

Maintenance navale et formation

Avec le nouveau canal, la navigation fluviale est appelée à devenir un des vecteurs majeurs de l'activité économique locale. Une tradition solide et ancienne existe déjà sur le territoire de la CC2V et à Longueil-Annel en particulier, qui accueille un musée de la batellerie appelé à connaître un développement prochain (nouveaux locaux, contenu tourné vers l'avenir du transport fluvial). Il faut saisir cette opportunité en favorisant l'implantation d'entreprises de maintenance navale. Il pourrait être envisagé de mettre en place une formation aux métiers du transport fluvial. Il n'existe pas dans les Hauts-de-France, ce qui est paradoxal alors que le territoire de la région s'apprête à être traversé par une des plus importantes liaisons fluviales au plan national.

Rétablissement des voies et ouvrages d'art

Le futur canal nécessitera la construction de nouvelles routes et de nouveaux ouvrages d'art. Ce qui est actuellement prévu entre Le Plessis-Brion et Thourotte sur la RD15 est catastrophique. Il s'agit d'une route en fer à cheval tortueuse et accidentogène, qui, de surcroît, entraînerait un défilé de poids lourds au centre de Le Plessis-Brion sur une voie sous-dimensionnée pour un tel trafic. En outre, il est prévu que ce dispositif se doublera entre Montmacq et Thourotte. Les élus de Thourotte ont proposé une solution alternative en ligne directe entre Le Plessis-Brion et Thourotte, sans nécessité de doubler à Montmacq. Cette voie déboucherait à la sortie de Le Plessis-Brion vers Montmacq et épargnerait donc le centre-ville. Du côté de Thourotte, la route atterrirait à proximité du quai de chargement/déchargement à hauteur de l'actuelle gare. Dans ces conditions, à Montmacq, un simple passerelle suffirait pour la circulation des piétons et des vélos.

Le Conseil départemental, pour sa part, propose une solution intermédiaire, qui n'est pas pleinement satisfaisante mais se révèle moins catastrophique que celle envisagée. De même, il propose la réutilisation du pont démontable de Cambronne-lès-Ribécourt à Thourotte sur le canal latéral en attendant son comblement. Une étude est en cours.

En ce qui concerne les ouvrages d'art existants, la loi Didier et leur recensement paru fin juillet prévoit la rédaction d'une convention pour les ouvrages retenus fixant les charges respectives du propriétaire de la voie portée et de l'exploitant de la voie traversée. Le décret d'application de la loi prévoit qu'une collectivité disposant d'un potentiel fiscal inférieur à 10 millions € ne peut être sollicitée. Thourotte est concernée par son pont entre elle et Montmacq mais Thourotte n'a un potentiel fiscal que de 6 millions € environ. Le pont de Montmacq, quant à lui, n'a pas été retenu car franchissant une rivière naturelle (Oise). Le pont de Longueil-Annel, en revanche, est concerné (rue du pont) avec la même remarque que pour Thourotte sur le potentiel fiscal.

Le rétablissement de la passerelle existante entre Longueil-Annel et Thourotte est dû mais n'est pas prévu.

Trans'Oise et CC2V

Le Conseil départemental a programmé un réseau de voies cyclo-pédestres du nord au sud et d'est en ouest du département. 125 km ont déjà été réalisés sur un total prévu de 240 km. Nous pouvons ainsi actuellement 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 et constitue donc le chaînon manquant entre Compiègne et Noyon. Cette situation est directement liée à la construction du Canal Seine-Nord Europe. De son tracé et des différents aménagements qui l'accompagnent dépendait la réalisation de la voie cyclo-pédestre. Nous sommes aujourd'hui en possession des éléments pour envisager la création de cette infrastructure. Il est souhaitable qu'elle figure dans le contrat territorial de développement.