



MAIRIE DE CLAIROIX

1, rue du Général de Gaulle – 60280 CLAIROIX

Téléphone : 03.44.83.29.11
Télécopie : 03.44.83.45.37
e-mail : info@clairoix.com

Clairoix, le 09 octobre 2020

Commission d'enquête CSNE
Monsieur le Président
Mairie de Clairoix
1, rue du général de Gaulle
60 280 CLAIROIX

N/Réf.: JEE/LP-2020-168

Objet : Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet du Canal Seine Nord Europe

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Depuis le 05 octobre et jusqu'au 05 novembre prochain se tient l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet du Canal Seine Nord Europe et je vous fais part de mon avis favorable avec réserves.

Avec mon Conseil, nous souhaitons en effet attirer votre attention sur six points.

En premier lieu sur la situation de la parcelle AI 46 (de 2 715m² propriété de Mme MOULIGNEAUX Véronique). Cette parcelle, classée en zone Nr (zone naturelle soumise à des risques naturels, ici d'inondation), est occupée par une caravane et deux personnes, avec l'autorisation de la propriétaire, mais en violation complète de ce qui est permis par le règlement du Plan Local d'Urbanisme. En raison des risques d'inondations encourus actuellement et à venir, mais aussi, du fait de la présence du Canal Seine Nord Europe et des barges avec risque de remous et de vagues impactant les berges, il n'est pas pensable de laisser perdurer une telle situation pour la **sécurité des biens et des personnes**. Nous demandons donc que cette parcelle soit intégralement incluse dans l'emprise définitive et donc acquise par la SCSNE.

Ensuite, nous vous précisons qu'un projet de réinsertion via un maraichage bio (porté par l'ARC et la Recyclerie de l'Agglomération de Compiègne) est en cours sur les parcelles AI 49, 50, 51 et 110. Ce projet, soutenu également par la DIRECCTE permet le retour vers l'emploi de personnes qui s'en sont trouvés éloignés.

Le déplacement de la confluence de l'Aronde et de l'Oise (l'Aronde se jettera alors dans le Canal) est également un point que nous souhaitons voir précisé afin que sa continuité écologique soit prise en compte lors des travaux devant la relier au nouveau lit de l'Oise. Nous insistons notamment pour que les remarques du Syndicat Mixte Oise Aronde (SMOA) soient prises en compte.

Les cheminements piétonniers et cyclables nous semblent mériter une attention toute particulière vu le développement des mobilités douces qui va croissant. C'est pourquoi, nous vous transmettons une note détaillée en pièce jointe de ce courrier. Nous tenons cependant à préciser que des dispositifs anti-intrusion devront être prévus pour réserver ces endroits à la promenade ou aux trajets domicile-travail.

La pollution sonore induite par la circulation du futur pont de la RD 81 devra également être réduite à son minimum par tout moyen. L'étude acoustique de septembre 2019 (ci-jointe) conclut que la contribution du nouvel ouvrage respecte les seuils réglementaires. Or l'étude a été réalisée entre la fermeture de l'usine CONTINENTAL et la reprise du site par le groupe de logistique PKM d'où un nombre de poids lourds empruntant cette route pour nous largement sous-évalué.

Enfin, nous demandons la création d'un quai de déchargement au sud du site CONFLUENCES, ex-Continental, qui est idéalement placé le long du CSNE et permettra de créer un vrai nœud commercial alliant le transport fluvial et routier (pour les deniers kilomètres). Toutefois, ce quai ne devra pas empêcher le passage des promeneurs entre la berge du futur canal et le site Confluences.

Restant à votre disposition pour tout complément, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

Le Maire,

The image shows a handwritten signature in black ink that reads "Laurent PORTEBOIS". To the right of the signature is a circular official stamp in blue ink. The stamp contains the text "MAIRIE DE CLAIROUX" at the top and "01460 - (OISE)" at the bottom. In the center of the stamp is a coat of arms featuring a castle tower and a sun. A vertical line is drawn through the stamp, passing over the signature.

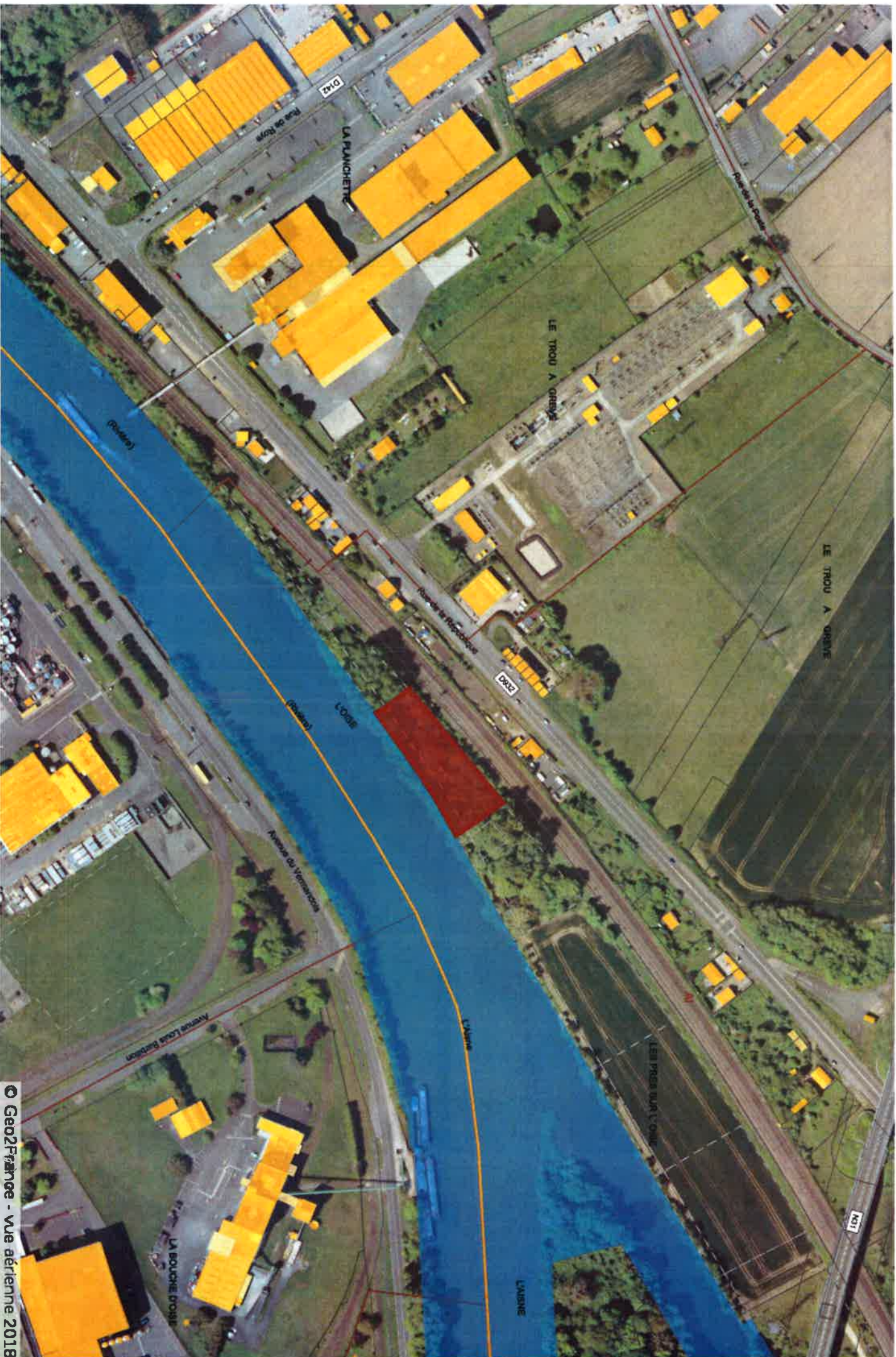
PJ : Vue aérienne de la parcelle AI 46

Règlement du PLU relatif à la zone Nr

Vue aérienne de l'emprise du projet de réinsertion sociale BIOLEGUMES porté par la Recyclerie de l'Agglomération de Compiègne

Note détaillée relative aux mobilités douces

Etude acoustique



CHAPITRE 1

Affectation des sols et destinations des constructions

ARTICLE 1.

Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Sont interdits tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol contraires au caractère de la zone défini ci-dessus.

ARTICLE 2.

Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions

Sont autorisés tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol conformes au caractère de la zone défini ci-dessus.

Les constructions, installations et aménagements autorisés ne doivent ni porter atteinte à l'environnement, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels, paysages et des zones humides dans le respect notamment de la loi sur l'eau.

Sont admises :

- Les constructions, installations et aménagements nécessaires et directement liées à l'exploitation forestière, notamment les constructions et les entrepôts de stockage du bois, des véhicules et des machines permettant l'exploitation forestière.
- les affouillements et exhaussements des sols nécessaires à l'activité agricole ou aux constructions autorisées.
- Sous réserve de leur bonne intégration à l'environnement les travaux nécessaires à l'aménagement et l'entretien des cheminements piétons, cyclistes et équestres existants ou à créer.
- Sous réserve de leur bonne intégration à l'environnement, les aménagements légers liés à la protection et à la découverte de la flore et de la faune, ou liés aux sentiers de randonnée, ainsi que les aires de stationnement non imperméabilisées qui leur sont nécessaires.
- Les travaux du sol liés à la conservation, la restauration, la mise en valeur ou l'entretien de zones humides.
- Les ouvrages techniques, sanitaires ou d'intérêt collectif nécessaires au service public, sous réserve de prendre toutes dispositions pour limiter au strict minimum la gêne pouvant en découler, et d'assurer une bonne insertion dans le site, notamment les ouvrages et travaux liés à la gestion des eaux usées et pluviales, aux réseaux de distribution d'eau potable, d'électricité et de télécommunication.
- Un ou plusieurs abris pour animaux (non liés à une exploitation agricole) démontable (pas de socle béton) par unité foncière si la ou les constructions sont dédiées à l'abri des animaux, fermé sur 3 côtés maximum et que l'emprise au sol totale n'excède pas 30m² par unité foncière et que le nombre d'abris est limité au strict besoin des animaux sur site.

zone
N

CHAPITRE 2

Qualité architecturale, environnementale et paysagère

ARTICLE	SOUS-ARTICLE	REGLE
Implantation par rapport aux voies et emprises publiques	Implantation par rapport aux voies	Aucune construction nouvelle ne peut être implantée à moins de : a) de 20 mètres par rapport aux limites des routes départementales et nationales ; b) de 5 mètres par rapport aux limites des autres voies.
	Berges des cours d'eau	Aucune construction nouvelle ne peut être implantée à moins de 5 mètres des berges des cours d'eau, et 15 mètres des berges de l'Oise, de l'Aisne ou de l'Automne.
	forêt domaniale	Aucune construction nouvelle ne peut être implantée à moins de 15 mètres de la forêt domaniale.
	Bande de constructibilité	Non réglementé.
Implantation par rapport aux limites séparatives		Non réglementé.
Emprise au sol des constructions		Non réglementé.
Hauteur maximale des constructions (voir définition ci-après)		La hauteur de toute construction devra être en harmonie avec l'existant. Un projet pourra se voir refusé si la hauteur de la construction ou aménagement prévus est jugée disproportionnée à sa destination. La hauteur absolue des constructions nouvelles doit être limitée à 5 mètres afin de ne pas gêner le caractère paysager ou environnemental de la zone.

zone
N

CHAPITRE 2

**Définition
de la hauteur**

(pour les schémas
illustratifs, se reporter
au lexique
en annexe)

La hauteur est mesurée à partir du terrain naturel (avant travaux) jusque l'égout et/ou le faîtage du toit ou l'acrotère dans le cas d'un toit-terrasse.

Les ouvrages indispensables et de faible emprise, tels que souche de cheminée et de ventilation, locaux techniques d'ascenseurs, garde-corps, acrotères, etc., ne sont pas pris en compte pour la détermination de la hauteur.

Un dépassement ponctuel de ces hauteurs peut être autorisé pour des raisons techniques, fonctionnelles ou architecturales. De même les règles de hauteur ne s'appliquent pas aux constructions et installations liées ou nécessaires au fonctionnement des équipements d'infrastructure de voirie et de réseaux divers (transformateur, pylône, antenne relais, réservoir d'eau potable, poste de détente de gaz, bassin de retenue, etc.).

Terrains en pente

Dans le cas d'un terrain en pente, présentant une forte déclivité, la hauteur sera calculée soit à l'alignement soit au point le plus bas ou au point le plus haut du terrain naturel avant travaux, au droit de la façade sur rue de la construction, à condition :

- que l'intégration au site naturel et bâti et au relief soit parfaitement étudiée,
- que cette disposition soit justifiée pour des raisons techniques, fonctionnelles ou architecturales.

En cas de terrain en **pente ascendante**, la hauteur au faîtage, mesurée au droit de l'alignement ne saurait excéder la hauteur autorisée dans la zone augmentée de la moitié de la différence d'altimétrie entre le terrain naturel avant travaux à l'alignement et le terrain naturel avant travaux au droit de la façade sur rue de la construction.

En cas de terrain en **pente descendante**, la hauteur au faîtage, mesurée au droit de la construction, ne saurait excéder la hauteur autorisée dans la zone augmentée de la moitié de la différence d'altimétrie entre le terrain naturel avant travaux à l'alignement et le terrain naturel avant travaux au droit de la façade sur rue de la construction.

En cas de terrain en **pente dans le sens de la rue**, la hauteur au faîtage ou à l'égout est mesurée au milieu de la façade sur rue.

Obligation en matière de performance énergétique, environnementale, ou d'infrastructure et réseaux de communication électroniques (numérique)

Pour toute construction, la recherche en matière d'énergie renouvelable est encouragée au regard de trois caractéristiques :

- une performance énergétique ;
- un impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables doit faire l'objet d'une insertion paysagère et respecter les dispositions du présent règlement.

En cas de travaux d'isolation sur une construction existante, le choix des matériaux privilégie une adaptation au système constructif d'origine, ainsi que leur esthétique.

Les constructions à usage d'habitat, les équipements et les constructions à usage d'activités devront prévoir les réservations nécessaires à leur desserte numérique.

Un dépassement des règles relatives au gabarit est autorisé pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui sont à énergie positive au sens de l'article R111-21 du code de la construction et de l'habitation. Ce dépassement sera de 30% maximum pour les règles d'emprise au sol et ne devra pas excéder 10% de la hauteur autorisée.

Aspect extérieur et aménagement des abords

La construction, l'installation ou l'aménagement, peut être refusé si, par sa situation, son volume ou son aspect, il/elle est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les constructions, installations ou aménagements doivent s'intégrer au paysage environnant. Les murs, les clôtures, les plantations, les bâtiments annexes et les éléments techniques doivent faire l'objet de la même attention du point de vue intégration.

Les principes architecturaux suivants doivent être respectés : harmonie des volumes, formes et couleurs en accord avec les constructions existantes (matériaux, pente de toits, éléments de toiture).

Des formes architecturales d'expression contemporaine peuvent également être autorisées si elles s'insèrent harmonieusement dans le paysage environnant.

Les architectures étrangères à la région ou les constructions faisant des emprunts stylistiques aux architectures extra régionales sont interdites (balcons savoyards, tour périgourdine...).

Pour les matériaux, les teintes, les couleurs, etc., se référer à la plaquette du CAUE de recommandations architecturales pour les communes du Pays Compiégnois annexée au présent document et consultable en mairie.

Les abris pour animaux devront être à dominante bois.

Toiture

Pour les constructions nouvelles, dans le cas de toitures à pentes, les couleurs des couvertures seront à dominante de nuances de teinte sombre ou claire si justification de recherche énergétique, ou en harmonie avec l'environnement. Les toitures terrasses sont autorisées sous réserve d'une bonne insertion dans leur environnement. Les toitures des abris pour animaux devront être bois ou bardage acier (bac acier) de teinte verte, marron.

Clôtures

Les clôtures doivent être construites en harmonie avec le paysage existant. Les clôtures qui ne sont pas habituellement nécessaires à l'activité agricole sont constituées de grillage vert monté sur des potelets de même couleur et doublé d'une haie vive. Dans les secteurs à enjeux paysagers ou environnementaux les clôtures sont végétales ou en bois et ne doivent pas gêner la circulation des grands animaux sauvages.

Pour les clôtures de pâture pour animaux, l'usage du barbelé est interdit. Les clôtures électrifiées devront être de type ruban (pas de fil simple) et correctement signalée.

Dispositifs d'énergies renouvelables

Les systèmes solaires (thermiques ou photovoltaïques), ainsi que d'autres dispositifs de production d'énergie renouvelable intégrés à la construction, doivent faire l'objet d'une insertion soignée au niveau de la façade ou de la toiture.

Espaces libres et plantations, espaces boisés classés, espaces verts protégés

Les espaces libres de toute construction doivent faire l'objet d'un traitement paysager afin de participer à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'une biodiversité.

Pour ces espaces, le choix des essences doit être lié au caractère de l'espace (dimension, vocation). Les essences locales sont à privilégier.

Il doit être recherché une valorisation des végétaux existants notamment les arbres de haute tige et arbustes.

Pour les nouvelles plantations, des essences de pays seront utilisées. Se référer à la plaquette du CAUE "Plantons dans l'Oise" annexée au règlement, ainsi qu'à l'extrait de la plaquette "Arbres et haies de Picardie" réalisée par les C.A.U.E, en lien avec la DREAL, le Centre Régional de la Propriété Forestière et Forêt Privée Française. Les essences envahissantes sont interdites.

Les aires de stationnement doivent contribuer à la qualité des espaces notamment par l'emploi de plantations d'accompagnement.

Stationnement

Pour les constructions autorisées, le nombre de places à réaliser est déterminé en fonction des besoins.

Lorsque le stationnement est réalisé en surface, une attention particulière devra être portée à l'intégration paysagère de ces espaces (organisation des places de stationnement, végétalisation, choix des revêtements, etc.) afin d'en limiter l'impact visuel et environnemental.

Les places de stationnement doivent être accessibles et présenter des dimensions suffisantes, et devront permettre les manœuvres.

CHAPITRE 3

Équipements et réseaux

Accès et voiries

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins. Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. Ils doivent également être adaptés à l'opération future et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et à leur importance. Les voies doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie. Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

Desserte par les réseaux

Eau potable

La desserte par un réseau collectif d'eau potable de caractéristiques appropriées est obligatoire pour toute nouvelle construction qui requiert une alimentation en eau, par un branchement sous pression de caractéristiques suffisantes. La protection des réseaux d'eaux publics et privés doit être assurée par des dispositifs de non-retour conformes à la norme antipollution.

La desserte est également obligatoire en cas d'aménagement, de changement d'affectation ou d'extension d'une construction existante de nature à augmenter les besoins en eau potable.

Assainissement

▪ collectif

Dans les secteurs zonés en assainissement collectif, les immeubles desservis par le réseau de collecte des eaux usées doivent impérativement être raccordés à celui-ci par l'intermédiaire d'un branchement conforme à la réglementation en vigueur et dans le respect des règles du service assainissement de la collectivité. Le raccordement est également obligatoire en cas d'aménagement, de changement d'affectation ou d'extension d'une construction existante de nature à augmenter les besoins.

Tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans le réseau de collecte des eaux usées doit se faire dans les conditions prévues par l'article 35-8 du Code de la Santé Publique et par l'article R. 111-12 du Code de l'Urbanisme.

Concernant les activités produisant des eaux usées assimilées domestiques, tel que définies dans l'annexe 1 de l'arrêté du 21 décembre 2007, le pétitionnaire devra obtenir l'autorisation de rejeter ses eaux usées dans le réseau de collecte des eaux usées auprès du service assainissement.

Concernant les activités produisant des eaux usées dites « industrielles », une convention pourra être mise en place entre le pétitionnaire, le service assainissement et l'exploitant de la station d'épuration, selon la nature des effluents un prétraitement pourra être exigé.

▪ Non-collectif

Dans les secteurs zonés en assainissement non collectif, les immeubles doivent épurer leurs eaux usées par l'intermédiaire d'une installation d'assainissement non collectif conforme à la réglementation en vigueur.

Pour les constructions à usage d'habitation, il sera notamment demandé au pétitionnaire 250m² minimum d'un seul tenant situés en aval hydraulique de la construction et libres de toute occupation, afin de permettre la mise en œuvre d'un dispositif d'assainissement autonome conforme à la réglementation en vigueur. Cette aire se conçoit par tranche de 150 m² de surface de plancher.

Pour les constructions ou installations à usage d'activité, il est notamment demandé au pétitionnaire une superficie de terrain d'un seul tenant en rapport avec l'activité, située en aval hydraulique de la construction et libre de toute occupation, afin de permettre la mise en œuvre d'un dispositif d'assainissement autonome adapté et conforme à la réglementation en vigueur. Ces installations doivent être conçues de façon à pouvoir être mises hors circuit et la construction directement raccordée au réseau collectif, si celui-ci est réalisé à postériori.

Quel que soit le type de construction, l'entretien des installations d'assainissement non-collectif est à la charge du pétitionnaire.

En cas d'aménagement, de changement d'affectation ou d'extension d'une construction existante de nature à augmenter les besoins, l'installation d'assainissement non collectif devra être apte à traiter les effluents. Dans le cas contraire, elle devra être soit partiellement soit totalement réhabilitée.

Quel que soit le zonage d'assainissement, l'évacuation d'eaux usées non traitées dans le milieu superficiel, réseau d'eaux pluviales, puisard ou cavité naturelle est interdite.

Eaux pluviales

▪ Pour les constructions nouvelles

Les aménagements doivent intégrer la gestion à la parcelle des eaux pluviales par infiltration et limiter l'imperméabilisation des sols. Les ouvrages de collecte et de rétention doivent être conçus selon des méthodes alternatives (noue, chaussée drainante....). Les bassins d'infiltration devront être accessibles pour l'entretien et participer à la qualité du site.

En cas de gestion des eaux pluviales à la parcelle, des mesures de précaution propres à éviter la dégradation sur les fonds voisins et sur les équipements publics sont à prendre et sont à la charge exclusive du propriétaire. Si le projet comporte des installations d'ouvrages de stockage individuels pour la récupération des eaux pluviales, elles seront à intégrer dans le respect du bâti et du site ou à enterrer.

En cas d'impossibilité d'infiltration à la parcelle, que le propriétaire devra justifier, celui-ci pourra se raccorder sur le réseau d'eaux pluviales. Dans ce cas, le débit de fuite des opérations devra respecter les prescriptions ci-dessous se rapportant au zonage pluvial situé en annexe :

- Zone Oise-moyenne :

Dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pour une pluie d'occurrence 30 ans avec un rejet à débit limité à 2L/s/ha.

- Zone Oise-vallée et Aisne-aval :

Dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pour une pluie d'occurrence 20 ans avec un rejet à débit limité à 2L/s/ha.

- Zone Aronde et Automne :

Dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pour une pluie d'occurrence 20 ans avec un rejet à débit limité à 1L/s/ha.

- **Pour les constructions existantes y compris leur extension**

Les mêmes règles que pour les constructions nouvelles s'appliquent sauf en cas d'impossibilité d'infiltration où le raccordement au réseau est autorisé en minimisant le rejet.

- **Règles générales**

Tout projet proposant le raccordement des eaux pluviales au réseau public devra faire l'objet d'une analyse et d'une validation préalable du service assainissement de l'ARC.

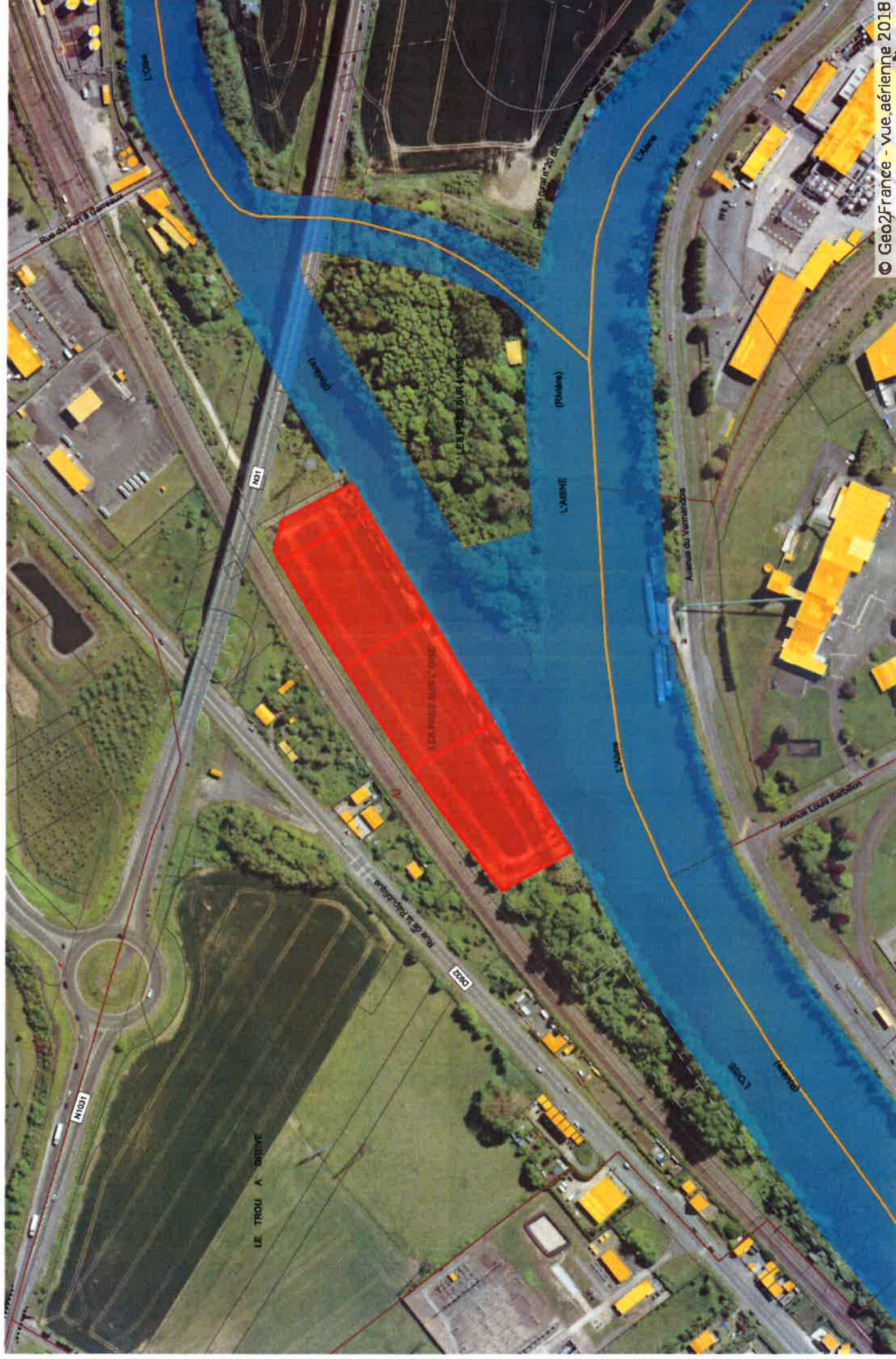
Le zonage pluvial situé en annexe indique à titre informatif les aléas de ruissellement fort et moyen. Cette annexe comprend des recommandations sur ces zones de ruissellement ainsi que des exemples de gestion alternative des eaux pluviales

Le propriétaire peut envisager d'intégrer des cuves de récupération d'eaux pluviales sur toute construction, à des fins d'utilisations pour les toilettes et pour des usages à l'extérieur de l'habitat, cela en conformité avec la réglementation et en le déclarant en mairie. En cas de mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales à usages domestiques, un compteur ainsi qu'un disconnecteur devront obligatoirement être posés.

Autres réseaux

En cas de construction nouvelle, les réseaux d'électricité, de téléphone, d'éclairage public, de télédistribution et de télécommunication doivent être enterrés dans la mesure du possible (notamment si les réseaux sont déjà enterrés ou en cours sur la commune).

En cas d'insuffisance de défense contre l'incendie, la construction n'est pas autorisée en application de l'article R 111-2 du Code de l'Urbanisme.





Futur canal Seine - Nord Europe

Secteur compris entre Compiègne et Janville

Souhaits concernant les cheminements piétonniers

émis dans le cadre de l'enquête publique environnementale d'octobre 2020



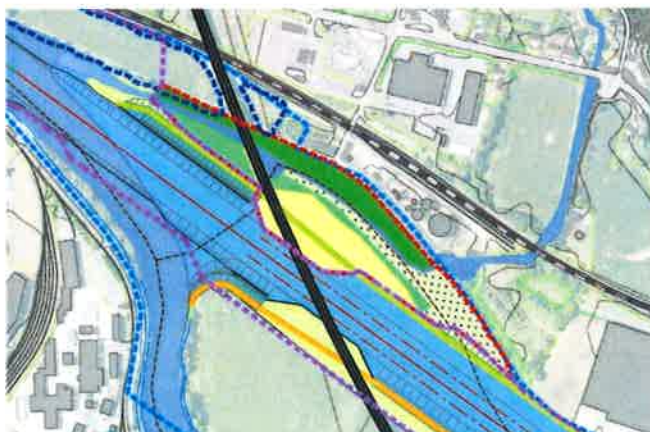
La pratique de la randonnée, qui a pris une grande importance depuis quelques années, est très probablement amenée à se développer encore.

Il est donc important que la construction du canal Seine - Nord Europe n'entrave pas les itinéraires piétonniers actuels, voire enrichisse le réseau existant.

Nous formulons ci-dessous plusieurs souhaits allant dans ce sens.

1) Actuellement, le chemin de halage, de Compiègne à Janville, suit la rive droite de l'Oise. Il enjambe l'Aronde pas loin du « poste de crue », un peu au sud-est des cuves de l'entreprise DMS.

D'après un plan de la SCSNE datant de fin 2018, la partie de l'Oise située entre le confluent avec l'Aisne et l'ex-usine Continental (site de la société PKM, actuellement dénommé « Confluences ») va être en partie remblayée, et « remplacée » par la prolongation du cours d'eau de l'Aronde, qui se jettera dans l'Oise un peu en aval du nouveau confluent entre le canal et l'Aisne.



Il nous semble indispensable, dans cette zone, de **conserver l'actuel chemin de halage**, qui rejoindra alors la rive droite du canal au sud-ouest de l'ex-usine, et donc de **maintenir le pont sur l'Aronde** existant.

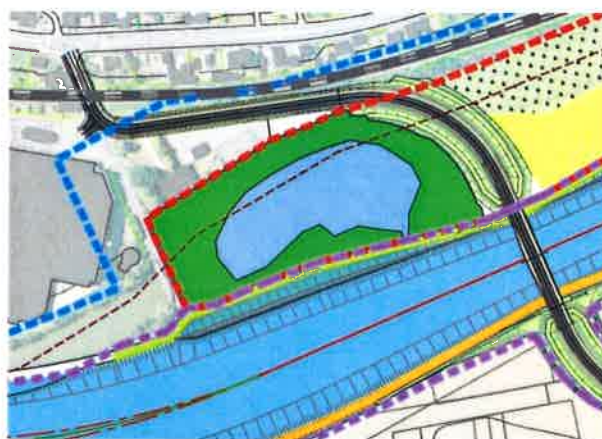
Par ailleurs, toujours d'après ce plan, il est prévu un chemin enherbé sur la rive droite du futur canal, chemin qui s'arrêterait au niveau du futur confluent entre le canal et l'Aronde prolongée.

Là, nous demandons la **construction d'une passerelle au-dessus de l'Aronde**, ce qui permettra de rejoindre l'actuel chemin de halage (au sud-ouest du viaduc), et de créer un petit circuit de

cheminement entre le confluent et le sud-ouest de l'ex-usine, utile notamment pour les personnes qui ne souhaitent pas effectuer une promenade trop longue.

2) En ce qui concerne le nord-est de l'ex-usine, l'Oise actuelle sera remblayée, et une « zone végétalisée humide » créée entre l'ex-usine et la rampe d'accès à un nouveau pont sur l'Oise, plus en amont que le pont actuel, qui sera supprimé.

Nous ne savons encore pas quel sera le devenir de l'actuel tracé de la RD 81, entre la voie ferrée et le pont actuel sur l'Oise.

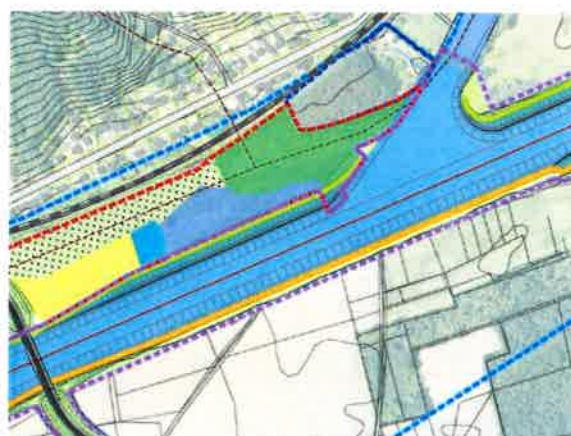


Mais en tout état de cause, il nous semble important de **garder un cheminement piétonnier entre le passage à niveau et le chemin longeant le canal** (chemin qui sera, à cet endroit, un peu au sud-est de l'actuel chemin de halage).

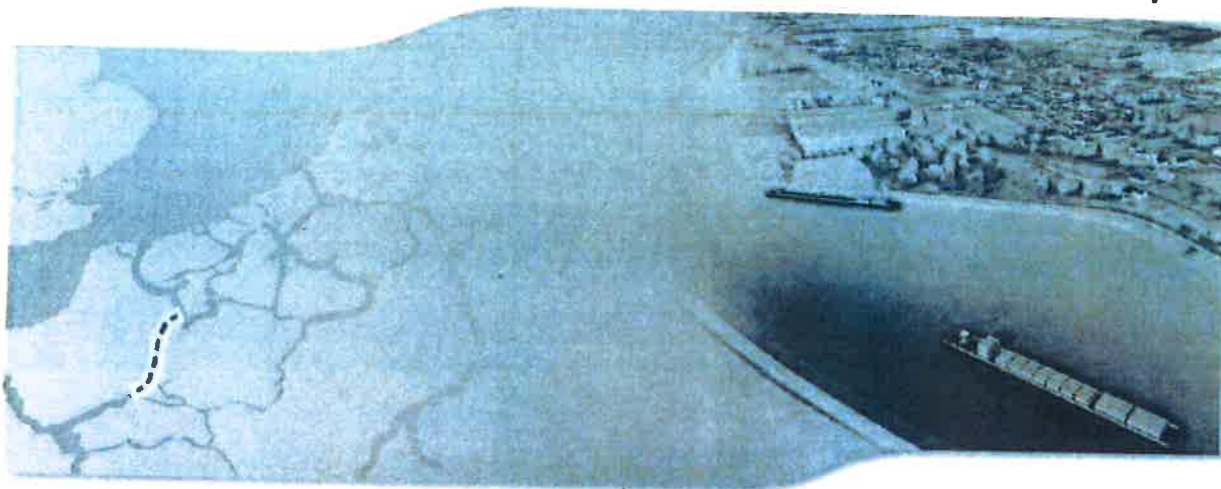
Si cela n'est pas possible sur l'actuel tracé de la RD 81, il faudrait créer un chemin longeant l'ouest et le nord de la future zone créée au sud de la rampe d'accès du nouveau pont, lequel chemin rejoindrait la rive droite du canal à peu près sous ce nouveau pont.

D'autre part, concernant le futur **pont et ses rampes d'accès**, il nous paraît essentiel qu'ils soient suffisamment larges pour accueillir un **trottoir pour les piétons** et une piste cyclable.

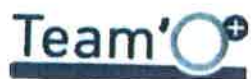
3) Enfin, plus au nord, un peu en amont de la limite entre Clairoix et Janville, au niveau du futur confluent entre l'Oise actuelle et le canal, il faudrait (si ce n'est pas déjà programmé) **construire une passerelle au-dessus du bras de l'Oise**, afin d'assurer une continuité entre les deux parties du chemin enherbé prévu sur la rive droite du futur canal. Cette passerelle rejoindrait, sur la rive droite du bras de l'Oise, la rue Ludovic Deligny, à Janville.



/// Canal Seine - Nord Europe



Marché source : MOE Secteur 1



Marché cible : MOE Secteur 1

DAVP

SD03.0

ETUDE ACOUSTIQUE DONT PLANS DES MESURES DE REDUCTIONS

Rapport d'étude

Confidentialité : Restreint

Classe : APP

Date de mise à jour : 29/09/2017

Émetteur	Marché	Secteur	Phase	Classement	Domaine	Ouvrage	Type doc	Num.	Ind.
TEAM	M008	I	B	GETM	EEDD	SECT1	NOTE	0001-00	A

TABLE DES RÉVISIONS INTERNES

Ind.	Date	Libellé	Établi	Vérifié	Approuvé
A	29/09/2017	Première émission	ERY	RRO	EKM

TABLE DES DIFFUSIONS

Entités	Destinataires	Copies
MOA	Denis POTTIER Frédéric ARNOLD Gilles CHASSAING	
AMO	Louis VIVES Françoise MARIN Guillaume PINCEMY	Arnaud VOOG
MOE	Edward KARIM Bertrand GRIER Jean-Baptiste FOURNIER Eddy FARARIK	

SOMMAIRE

TABLE DES REVISIONS INTERNES.....	2
A. CONTRIBUTION SONORE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE.....	4
A.1. RAPPEL DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES	4
A.2. HYPOTHESES	4
A.2.1. La topographie du site.....	5
A.2.2. Les éléments construits significatifs.....	5
A.2.3. Les conditions météorologiques du site	5
A.2.4. La nature du sol	5
A.2.5. Les sources de bruit modélisées	5
A.3. CONTRIBUTION ACOUSTIQUE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE.....	6
A.4. EFFETS CUMULES DE LA VOIE D'EAU AVEC LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	7
B. CONTRIBUTION SONORE DES RETABLISSEMENTS ROUTIERS	7
B.1. RAPPEL DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES	7
B.2. HYPOTHESES	7
B.2.1. La topographie du site.....	8
B.2.2. Les éléments construits significatifs.....	8
B.2.3. Les conditions météorologiques du site.....	8
B.2.4. La nature du sol	8
B.2.5. Les sources de bruit modélisées	8
B.3. CONTRIBUTION SONORE DES RETABLISSEMENTS ROUTIERS	9
B.3.1. RD81	9
B.3.2. RD15	9
B.3.3. VC Thourotte	9
B.3.4. RD66	10
B.3.5. RD40	10
B.3.6. RD40 bis	10
B.3.7. RD48	10
C. ANNEXE : CARTOGRAPHIE	11

A. CONTRIBUTION SONORE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

A.1. RAPPEL DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

Il n'existe pas de réglementation spécifique aux voies d'eau. Le seul critère réglementaire strictement applicable au projet Canal Seine-Nord Europe est celui relatif au bruit produit par les bateaux de navigation réglementaires.

Néanmoins, afin de préserver le cadre de vie des riverains du canal, les textes concernant le bruit d'origine routière ont servi de base aux études acoustiques relatives au Canal Seine-Nord Europe.

La réglementation relative au bruit routier s'appuie sur les textes suivants :

- > Les articles L. 571-2 et suivant du Code de l'environnement dont en particulier l'article L. 571-9 (article 12 de loi n°92-1444 du 31 décembre 1992)
- > Les articles R. 571-44 à R. 571-52 du Code de l'environnement (Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres)
- > L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- > La circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.

Sont concernés par la réglementation, les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'une infrastructure existante, c'est-à-dire susceptible d'induire après travaux, une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A).

Le projet du Canal Seine-Nord Europe sur le secteur 1 recouvre en partie celui du canal latéral à l'Oise existant. Sur cette section, il conviendrait de vérifier si la transformation de la voie d'eau est significative.

Les seuils à respecter concernant la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle dépendent de l'ambiance sonore préexistante (modérée ou non), de la nature des locaux et du type d'aménagement (voie nouvelle ou transformation significative).

Les mesures de bruit d'état initial ont montré que l'ambiance sonore existante sur le tracé projeté est modérée.

Les seuils à respecter pour la voie d'eau nouvelle ainsi que pour la voie d'eau significativement modifiée sont similaires, dans le cas où le canal latéral à l'Oise existant présente une contribution sonore inférieure aux seuils réglementaires pour une voie nouvelle.

Aussi les seuils à respecter pour la contribution sonore du Canal Seine-Nord Europe en façade des habitations, des établissements de santé et des établissements d'enseignement sont :

$$LA_{eq}(6h-22h) \leq 60 \text{ dB(A)} \text{ et } LA_{eq}(22h-6) \leq 55 \text{ dB(A)}.$$

Pour les locaux à usage de bureaux, le seuil à respecter de jour est : $LA_{eq}(6h-22h) \leq 65 \text{ dB(A)}$.

A.2. HYPOTHESES

Une modélisation de la contribution sonore du Canal Seine-Nord Europe est envisagée avec le logiciel de prévision acoustique de référence CadnaA développé par la société allemande DATAKUSTIK. CadnaA implémente la plupart des modules de calcul normalisés dans différents pays européens dont les normes ISO 9613 (Acoustique – Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre) et NFS 31-133 : 2011 (Acoustique – Bruit dans l'environnement – Calcul des niveaux sonores).

Le modèle numérique est constitué de plusieurs données d'entrée décrites ci-après.

Les calculs sont réalisés sur une grille horizontale à 4 m de hauteur ainsi qu'en façade des bâtiments les plus proches du Canal Seine-Nord Europe.

A.2.1. LA TOPOGRAPHIE DU SITE

La topographie initiale du site a été prise en compte dans le calcul à partir du fichier topographique de la zone d'étude.

Elle a été reprise localement, notamment en bordure du canal.

A.2.2. LES ÉLÉMENTS CONSTRUITS SIGNIFICATIFS

Ceux-ci peuvent modifier la propagation du son. Il s'agit des bâtiments, mais également des remblais et déblais (déjà pris en compte dans la topographie du site, d'éventuels écrans acoustiques...

Les bâtiments ont été modélisés en 3D à partir du fond ortho de la zone d'étude. Les bâtiments sont considérés comme réfléchissants, avec une perte de 1 dB(A) par réflexion.

A.2.3. LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU SITE

La météorologie est prise en compte conformément aux dispositions de la norme ISO 9613-2 (correction météorologique à l'aide du coefficient $C_{météo}$, qui permet d'introduire une pénalité dans les secteurs défavorables sous le vent).

A.2.4. LA NATURE DU SOL

Le modèle tient compte de l'atténuation due à l'effet de sol : pour les besoins opérationnels de calcul, l'absorption acoustique d'un sol est représentée par un coefficient G adimensionnel, compris entre 0 (réfléchissant) et 1 (absorbant). Etant donné l'environnement du site, l'absorption du sol dans le modèle a été prise constante et égale à 0,8 (soit un sol absorbant) sauf pour le canal latéral à l'Oise, l'Oise et le futur Canal Seine-Nord Europe où l'absorption a été paramétrée égale à 0 (soit un sol réfléchissant). De plus les toits des bâtiments sont considérés comme réfléchissants.

A.2.5. LES SOURCES DE BRUIT MODÉLISÉES

Les émissions sonores prises en compte dans le fonctionnement du canal comprennent essentiellement la circulation des bateaux et les niveaux sonores produits par les écluses (équipements, remplissage/vidange). Celles-ci ont été modélisées comme des sources linéiques.

La circulation des bateaux a été modélisée sur la base d'un trafic journalier (issu de l'étude de trafic de VNF de 2014) et sur la base de spectres d'émissions définis suite à des mesures de bruit au passage de bateaux dans le cadre des études d'APS. Les bateaux sont répartis en 3 catégories suivant leurs émissions sonores : bateaux de plaisance, péniches et pousseurs. Les spectres d'émission par type de bateau, ainsi que les hypothèses de trafics sont récapitulés dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 1. Spectres acoustiques des bateaux

Bateaux	Bande d'octave (Hz)								LAeq dB(A)/m
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Plaisances	79,3	72,8	64,5	61,2	60,0	56,1	51,7	49,6	65,4
Péniches	75,9	73,2	63,4	59,6	57,7	54,2	49,7	46,7	63,6
Pousseurs	81,8	76,7	68,9	64,9	64,7	65,0	59,2	52,6	70,8

Tableau 2. Trafic fluvial

		Plaisances	Péniches	Pousseurs	Total
2030	Jour	10	18	22	50
	Nuit	0	9	11	20
2060	Jour	10	35	49	94
	Nuit	0	18	24	42

Les écluses sont modélisées sur la base d'un spectre d'émission déterminé suite à des mesures de bruit à proximité d'écluse dans le cadre des études d'APS. Le spectre est présenté dans le tableau ci-dessous. Il est à noter que les émissions sonores sont identiques de jour et de nuit, quel que soit l'horizon. Par ailleurs, toutes les écluses sont doublées dès 2030.

Tableau 3. Spectre acoustique des écluses

	Bande d'octave (Hz)								LAeq dB(A)/m
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Ecluses	91,3	86,6	80,7	77,6	76,6	74,0	69,5	64,7	81,8

A.3. CONTRIBUTION ACOUSTIQUE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

A ce stade des études, l'actualisation des études acoustiques ne prévoit pas de nouvelle modélisation au niveau de la voie d'eau.

En effet, à dire d'expert, il est considéré :

- que les nouvelles hypothèses de trafic restent inférieures à celle de l'étude d'impacts ;
- les modifications de tracé du canal ne sont pas de nature à avoir des répercussions sur les résultats de l'étude déjà réalisée et présentée dans l'étude d'impact.

Aussi, il a été considéré que globalement, les résultats à l'horizon 2030 seront similaires à ceux de la simulation de l'étude d'impact à l'horizon 2020 et inférieurs à l'horizon 2060 (trafic journalier de 136 bateaux contre 250 bateaux estimés lors de l'étude d'impact).

Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact ont montré qu'à pleine capacité (horizon 2060) les niveaux de bruit moyen sur une heure sont de l'ordre de 67,5 dB(A) à la source, 56,1 dB(A) à 15 m du bord du canal (30 m de la source) et à 51,7 dB(A) à 85 m du bord du canal (100 m de la source). Les simulations réalisées pour cette situation ne font apparaître aucun dépassement des seuils réglementaires et aucun impact significatif du trafic de bateaux sur le Canal Seine-Nord Europe d'un point de vue acoustique n'est à envisager.

Les hypothèses à utiliser pour l'actualisation des études étant moins contraignantes (trafic bateaux inférieur), les conclusions relatives aux impacts d'un point de vue sonore seront les mêmes. Il n'est attendu aucun dépassement des seuils réglementaires le long de la voie d'eau.

A.4. EFFETS CUMULÉS DE LA VOIE D'EAU AVEC LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Globalement la contribution sonore du Canal Seine-Nord Europe reste assez faible (à priori 56 dB(A) à 15 m du canal). Celui-ci sera donc perceptible dans les secteurs où les niveaux sonores sont inférieurs à 56 dB(A), secteurs dans lesquels une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A) minimum pourra être perçue. Dans les environnements plus bruyants, à proximité d'infrastructures de transport par exemple, cette augmentation du niveau sonore sera moindre, voir peu perceptible.

Aussi de jour, la voie d'eau devrait augmenter les niveaux sonores de façon assez limitée. Les effets cumulés avec les infrastructures routières resteront limités, ces dernières présentant une contribution sonore plus importante (augmentation de 1 à 2 dB(A)).

De nuit, la voie d'eau pourra être plus perceptible, les trafics routiers étant plus faibles et la contribution routière moins importante. Les effets cumulés seront donc en période nocturne plus importants avec une augmentation des niveaux sonores de l'ordre de 3 dB(A) minimum.

B. CONTRIBUTION SONORE DES RÉTABLISSEMENTS ROUTIERS

B.1. RAPPEL DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

Les rétablissements routiers sont soumis à la réglementation relative au bruit des infrastructures de transport terrestre. Ils consistent généralement en la réalisation d'une infrastructure nouvelle (nouveau tracé par rapport à la voirie existante). Dans ce cas, les seuils relatifs à la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont applicables, soit en ambiance sonore préexistante modérée :

- > Pour les habitations, les établissements de santé et les établissements d'enseignement :
 $L_{Aeq}(6h-22h) \leq 60 \text{ dB(A)}$ et $L_{Aeq}(22h-6) \leq 55 \text{ dB(A)}$,
- > Pour les locaux à usage de bureaux : $L_{Aeq}(6h-22h) \leq 65 \text{ dB(A)}$.

Toutefois, certains rétablissements sont concernés par un aménagement sur place. Aussi, si une augmentation de 2 dB(A) est observée entre la situation avec projet et la situation sans projet, la transformation de la voirie est considérée comme significative. Les seuils applicables diffèrent alors en fonction des niveaux sonores préexistants :

- > Si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux seuils réglementaires pour une infrastructure nouvelle, elle ne pourra excéder ces seuils après travaux,
- > Dans le cas contraire, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

B.2. HYPOTHÈSES

La modélisation de la contribution sonore des voiries routières a été réalisée avec CadnaA selon la méthode de propagation du bruit NMPB08 route. Les données d'entrées du modèle sont sensiblement les mêmes que pour la modélisation du canal, à l'exception de la prise en compte de la météo et des sources sonores. Elles sont décrites ci-après.

Les calculs sont réalisés sur une grille horizontale à 4 m de hauteur ainsi qu'en façade des bâtiments les plus proches des infrastructures routières concernées.

B.2.1. LA TOPOGRAPHIE DU SITE

La topographie initiale du site a été prise en compte dans le calcul à partir du fichier topographique de la zone d'étude.

Elle a été reprise localement au niveau des infrastructures routières rétablies selon les données de l'AVP (prise en compte des remblais et déblais associés).

B.2.2. LES ÉLÉMENTS CONSTRUITS SIGNIFICATIFS

Les bâtiments ont été modélisés en 3D à partir du fond ortho de la zone d'étude. Ils sont considérés comme réfléchissants, avec une perte de 1 dB(A) par réflexion.

B.2.3. LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU SITE

Les calculs des niveaux de bruits routiers ont été effectués conformément à la Nouvelle Méthode de Prédiction du Bruit (NMPB08) qui inclut la prise en compte des effets météorologiques dans le calcul des niveaux de bruit. Dans le cadre d'une approche plutôt sécuritaire, des valeurs fixes d'occurrence favorable par secteur de 50, 75 et 100 %, respectivement pour le jour, le soir et la nuit ont été choisies (valeurs d'occurrence favorable à la propagation du bruit et non au niveau acoustique).

B.2.4. LA NATURE DU SOL

Étant donné l'environnement du site, l'absorption du sol dans le modèle a été conservée constante et égale à 0,8 (soit un sol absorbant) sauf pour le canal latéral à l'Oise, l'Oise et le futur Canal Seine-Nord Europe où l'absorption a été paramétrée égale à 0 (soit un sol réfléchissant).

De plus les routes et les toits des bâtiments sont considérés comme réfléchissants.

B.2.5. LES SOURCES DE BRUIT MODÉLISÉES

Les rétablissements routiers ont été modélisés sur la base de l'AVP (vue en plan, profils en travers et profils en long).

Les caractéristiques des routes modélisées sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4. *Caractéristiques des infrastructures routières modélisées*

Infrastructure	TMJA	%PL	Vitesse	Largeur
RD81	6 666	4,40%	50 km/h	7 m
RD15	2 487	2,15%	50 km/h	6,50 m
VC Thourotte	<500	-	50 km/h	6,50 m
RD66	2 702	3,90%	70 km/h	7 m
RD40	3 476	4,80%	70 km/h	6,50 m
RD40 bis	627	3,50%	90 km/h	7 m
RD48	2 171	7,50%	90 km/h	6,50 m

Les TMJA ont été distribué sur les périodes jour (6h-18), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en utilisant les ratios définis dans le guide du CERTU « Comment réaliser les cartes de bruit stratégique en agglomération – Mettre en œuvre la directive 2002/49/CE » de juillet 2006.

B.3. CONTRIBUTION SONORE DES RÉTABLISSEMENTS ROUTIERS

La contribution sonore des rétablissements routiers, en dehors de toute autre source de bruit a été calculée pour les habitations riveraines, pour les périodes jour et nuit. Une cartographie des isophones à une hauteur de 4 m pour les périodes jour et nuit des rétablissements routiers sont présentés en annexe. Ces résultats donnent une image des niveaux de bruit prévisionnels aux abords du projet après sa mise en service.

Globalement, la modélisation réalisée montre que l'impact des rétablissements routiers reste limité et les seuils réglementaires sont respectés.

B.3.1. RD81

Les habitations concernées par le rétablissement de la RD81 sont situées sur la commune de Clairoux. Il s'agit d'habitations déjà concernées par des infrastructures de transports (habitations riveraines comprises entre la RD932 et la voie ferrée).

La contribution sonore de l'infrastructure nouvelle ne dépasse pas 58 dB(A) de jour et 48 dB(A) de nuit. Les seuils réglementaires sont donc respectés et il n'y a pas d'obligation à mettre en place des mesures de protections acoustiques.

B.3.2. RD15

Le rétablissement de la RD15 concerne éventuellement quelques habitations de la commune de Thourotte. La contribution sonore de la nouvelle infrastructure reste faible : sur l'habitation la plus exposée, les niveaux sonores sont de 52 dB(A) de jour et 43 dB(A) de nuit. Les seuils réglementaires sont respectés.

B.3.3. VC THOUROTTE

Aucune habitation n'est directement concernée par le rétablissement de la voie communale. Par ailleurs, la nouvelle infrastructure s'éloigne des habitations riveraines de la voie communale existante.

La contribution sonore du rétablissement est de 46 dB(A) de jour et de 37 dB(A) de nuit sur l'habitation la plus proche.

B.3.4. RD66

Le rétablissement de la RD66 concerne peu d'habitations. Au Nord du canal, quelques habitations sont situées à faible distance de la voirie. La contribution sonore de l'infrastructure reste toutefois inférieure aux seuils réglementaires (58 dB(A) de jour et 49 dB(A) de nuit). Indépendamment du projet, il est à noter que la RD66 existante (partie hors périmètre) présente une contribution sonore en façade des habitations supérieure au seuil de 60 dB(A) de jour.

Au Sud du canal, la contribution sonore de l'infrastructure nouvelle reste bien en dessous des seuils réglementaires (52 dB(A) de jour et 43 dB(A) de nuit au maximum).

B.3.5. RD40

Le rétablissement de la RD40 se fait en lieu et place de l'existant, à une altitude supérieure. Contrairement aux autres rétablissements, le rétablissement de la RD40 n'est pas à considérer comme une infrastructure nouvelle mais comme une éventuelle transformation significative de la voirie. Si une augmentation de 2 dB(A) des niveaux sonores est observée après le projet, alors la transformation est considérée comme significative.

Une modélisation a donc été réalisée pour l'état existant et les contributions sonores en façade des habitations ont pu être comparées. Les enjeux en termes de nuisances sont localisés rue de Bailly au Sud du canal, au droit des premières habitations. Dans ce secteur, les habitations présentent des niveaux sonores en façade de 65 dB(A) de jour et 56 dB(A) de nuit. Le projet de rétablissement réduit d'1 dB(A) la contribution sonore de la voirie. Aussi, il n'y a pas transformation significative de la voirie. De ce fait, il n'y a pas d'obligations réglementaires relatives à des protections acoustiques.

B.3.6. RD40 BIS

Aucune habitation n'est concernée par le rétablissement de la RD40 bis.

B.3.7. RD48

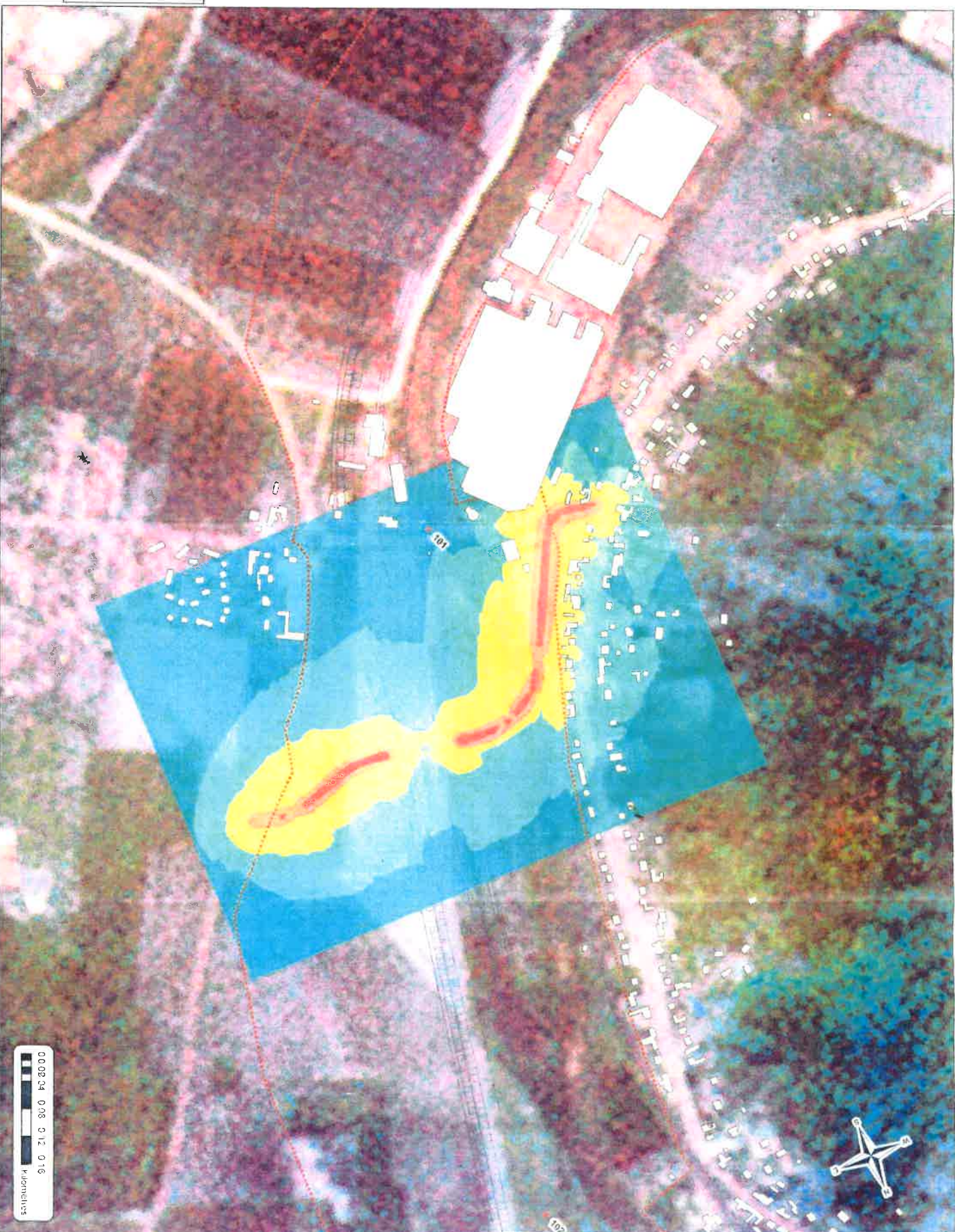
Aucune habitation n'est concernée par le rétablissement de la RD40 bis.

Légende :

- + Points kilométriques
 - Bande DLP
 - Bati
 - Isophones - Jour (dB)
- | |
|---------|
| <45 |
| 46 - 50 |
| 51 - 55 |
| 56 - 60 |
| 61 - 65 |
| 66 - 70 |
| 71 - 75 |
| >75 |



Source GEOSUD, SETEC



CANAL SEINE-NORD EUROPE - SECTEUR 1 - PHASE AVP

Etude acoustique - Carte des Isophones JOUR

Folio 1 sur 6



Ce document ne peut être reproduit ou communiqué sans son autorisation expresse et préalable

Echelle : 1/5 000

Format : A3

Date : 25/09/2017

TEAM - M008-1-B-GETM-EEDD-SECT1-NOTE-0001-01-A

Indice A

