



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Réunion publique d'information de Pimprez- Chiry- Ourscamp

Synthèse des échanges

22/09/2021


**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**





SOMMAIRE

1. Informations pratiques	4
2. Accueil républicain	4
2.1. Monsieur Le Maire de Chiry-ourscamp	4
2.2. Monsieur le Maire de Pimprez	4
2.3. Pierre-Yves Biet, Directeur Territoires et partenariats de la Société Canal-Seine Nord Europe,	5
2.3.1. Diaporama pages 10 à 14	5
2.3.2. Diaporama pages 15-16.....	5
2.3.3. Focus sur l'emploi	6
2.4. ÉCHANGES	6
2.4.1. Sur la nationalité des entreprises amenées à réaliser les travaux	6
2.4.2. Sur les performances hydrauliques du Canal	7
3. Le canal et ses aménagements	7
3.1. Frédéric Arnold, directeur technique sur le secteur 1 au sein de la SCSNE	7
3.2. Lyna Pobeda, Directrice du territoire Compiégnois-Noyonnais.....	8
3.3. Echanges.....	8
3.3.1. Sur l'implication des habitants et la concertation.....	8
4. Les travaux dans le secteur de Pimprez- CHiry-Ourscamp	9
4.1. Les grandes étapes des travaux.....	9
4.2. Les travaux à venir sur Chiry Ourscamp – Pimprez	9
4.3. Les circulations	10
L'équipe présente les plans d'aménagement des circulations pendant les travaux et après les travaux.....	10
4.4. Les mesures pour intégrer au mieux les travaux sur le territoire	10
4.4.1. Information/communication	10
4.4.2. Circulation.....	11
4.5. ÉCHANGES	11
Des précisions sont apportées par l'équipe de la SCSNE sur demande des participants. Les voici ci-après, classées par thématique :.....	11
4.5.1. Sur l'information.....	11
4.5.2. Sur la durée des travaux	11
4.5.3. Sur les cheminements doux (vélos, piétons).....	11





4.5.4. Sur la circulation et la sécurité rue Barsky	11
4.5.5. Sur l'accessibilité du public dans les zones des aménagements écologiques à Chiry-Ourscamp.....	12
4.5.6. Sur le dépôt de terres rue des Arcs	12
4.5.7. Sur l'aménagement du quai	12
4.5.8. Sur le pont de la ruelle Mélique supprimée	12
4.5.9. Sur les risques de présence de moustiques avec la création des zones humides	12
4.5.10. Sur l'accès au chantier et la circulation	12
4.5.11. Sur l'enquête parcellaire complémentaire.....	12
5. Synthèse	13





1. INFORMATIONS PRATIQUES

- + La réunion s'est déroulée dans la salle communale l'Orée de Chiry-Ourscamp
- + Les participants ont pu participer en prenant la parole à l'oral lors des temps d'échanges.
- + Nombre de participants : 47
- + Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker).
- + Les intervenants :
 - La commune de Chiry-Ourscamp : le Maire, M. Jean-Yves Bonnard
 - La commune de Pimprez : le Maire, M. Pascal Lefèvre
 - Société du Canal Seine-Nord Europe : M. Biet, Mme Pobeda, M. Arnold, M Lambert
- + Après une intervention introductive de Monsieur le Maire de Pimprez et de Monsieur le Maire de Chiry-Ourscamp (2), ont été présentés les grands principes du projet de Canal et les enjeux en termes d'emploi (3). Enfin, les aménagements sur le secteur ont été abordés (4) puis les travaux à Pimprez et à Chiry-Ourscamp (5). A chaque fois, un temps de présentation de l'équipe projet et un temps d'échanges avec les participants se sont succédés.

2. ACCUEIL REPUBLICAIN

2.1. MONSIEUR LE MAIRE DE CHIRY-OURSCAMP

Remercie les participants de la réunion. Il rappelle l'ampleur du chantier du Canal et l'importance des enjeux pour la commune de Chiry-Ourscamp, parmi lesquels : la question hydraulique, la liaison entre les communes de Chiry et d'Ourscamp (le Canal créera une nouvelle frontière physique entre les deux bourgs, l'intégration des voies douces, la préservation de la faune et la flore, les enjeux de circulation, etc. Il explique que l'objet de cette réunion est d'amorcer quelques réponses et surtout de rassurer la population. Pendant la durée du projet, il se fera le relais des inquiétudes et demandes de chacun auprès de la SCSNE.

2.2. MONSIEUR LE MAIRE DE PIMPRESZ

Remercie la Société du Canal pour l'organisation de la réunion. Il remercie Monsieur Bonnard d'avoir mis à disposition la salle communale de Chiry-Ourscamp, et souhaite une bonne soirée à tous les participants.





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

Remercie les participants pour leur présence.

Il rappelle que le Canal est un projet au long court, qui devient une réalité, avec un chantier qui va monter en puissance progressivement. Aujourd'hui il est important de prendre le temps d'informer sur cette période de travaux qui s'installe dans la durée.

Il explique que le transport fluvial est un mode de transport économique et écologique.

Entre le bassin de la Seine et le réseau de canaux nord-européens, le réseau fluvial actuel (Canal de Saint-Quentin, Canal du Nord) forme un goulet d'étranglement qui limite la performance du transport fluvial. Le CSNE a pour but de créer un grand corridor fluvial : la liaison Seine-Escaut, du Havre à Dunkerque et la Belgique. Le CSNE est l'aménagement principal de cette liaison, qui comprend aussi, par exemple, l'aménagement de l'Oise au gabarit européen (projet Magéo porté par VNF).

Il rappelle les bénéfices du transport fluvial pour le territoire tant en termes économiques, qu'écologiques.

Ce développement du transport fluvial permettra d'abaisser les coûts de transport et d'améliorer la compétitivité des productions agricoles et industrielles locales en favorisant le report modal de la route vers la voie d'eau.

Le trafic fluvial devrait après quelques années être multiplié par 5 : 15 millions de tonnes navigueront sur l'axe Nord-Sud, autant de camions en moins sur les routes, et des émissions de CO2 réduites.

2.3.1. Diaporama pages 10 à 14


Il précise ensuite la taille des bateaux qui navigueront sur le Canal et présente le tracé du Canal, ses 107 km (dont les territoires traversés), sa largeur d'une moyenne de 60 mètres, sa profondeur de 4,50 mètres, ses ouvrages principaux (7 écluses, dont celle de Montmacq, 3 ponts canaux dont celui au-dessus de la vallée de la Somme (ouvrage emblématique du futur canal), 1 grande retenue d'eau dans le secteur de Péronne pour faire fonctionner le canal quand on ne prélèvera pas l'eau de l'Oise en période sèche) et l'ampleur des aménagements écologiques prévus (700 ha environ dont près de 400 ha sur la vallée de l'Oise).

Il rappelle que l'environnement est au cœur de la conception du canal. La vallée de l'Oise dispose d'une biodiversité très riche, qu'il s'agit de préserver. Les premiers aménagements environnementaux ont déjà commencé, avec notamment la plantation de près de 4000 arbres à Bienville et plus récemment 6500 arbres dans le secteur de Chiry-Ourscamp, dont des ormes lisses qui ont été mis en culture par le lycée horticole de Ribécourt dans le cadre d'un partenariat avec la SCSNE.

2.3.2. Diaporama pages 15-16

Pierre-Yves Biet présente le calendrier du projet : le Canal sera navigué dans la vallée de l'Oise à l'horizon mi-2027, le reste du Canal (de Passel à Aubencheul-au-Bac) sera mis en service fin 2028. Le secteur 1 est le plus avancé, les travaux ont en effet pu commencer, suite à la délivrance le 8 avril 2021 de l'arrêté d'autorisation environnementale. Sur les autres secteurs, le démarrage des travaux est prévu pour 2024.





Ces aménagements représentent un investissement de plus de 5 milliards d’euros, répartis entre l’Europe, l’État et les collectivités territoriales, complété d’un emprunt de bouclage contracté par la SCSNE d’ici quelques années et garanti par les collectivités territoriales.

Depuis le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est un établissement public local piloté par les élus des collectivités des Hauts-de-France. Une fois que la SCSNE aura terminé les travaux, c’est VNF (Voies Navigables de France) qui exploitera et maintiendra le Canal Seine-Nord Europe.

2.3.3. Focus sur l’emploi

Pierre-Yves Biet explique que le Canal est une chance pour l’emploi local. L’estimation du besoin de main d’œuvre est de l’ordre de 6000 personnes au plus fort du chantier (fin 2024 - fin 2027), avec un besoin de recrutements estimé à environ 3000.

Il détaille la diversité des compétences qui seront nécessaires, cette liste est disponible sur le site Internet du projet ([Kit des compétences attendues - Pôle emploi - Canal Seine Nord Europe \(canal-seine-nord-europe.fr\)](#)).

Ainsi ce sont de l’ordre 1000 conducteurs de camions et d’engins qui seront recrutés mais également des coffreurs, des ferrailleurs ou encore des personnes travaillant dans le domaine du génie écologique.

Les emplois indirects sont également cités. Les entreprises titulaires des marchés auront besoin de recruter, c’est donc une opportunité pour les habitants des Hauts-de-France.

La démarche Grand Chantier, copilotée par l’État et la région Hauts-de-France, en lien avec les départements, Pôle Emploi, les chambres consulaires, vise à anticiper les besoins du chantier et permet à tous les profils de s’inscrire dans les opportunités du projet. Un film permet de comprendre la démarche engagée : <https://youtu.be/c1WG24ZD8OM>.

Par exemple, Pôle Emploi organise des webinaires bi-mensuels pour informer les demandeurs d’emploi sur les besoins du chantier. La CCI vient de lancer un site Internet de référencement des entreprises du territoire : [Canal Seine-Nord Europe | CCI Business Hauts-de-France](#). Pierre-Yves Biet décrit la politique achat de la SCSNE qui définit, par exemple, des cadres contractuels favorables aux PME pour accéder aux marchés, de favoriser l’insertion, etc. Le projet du canal est donc aussi un levier pour la formation.

2.4. ÉCHANGES

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

Le CSNE est un levier pour redynamiser l’industrie des Hauts-de-France. L’objectif est donc de mobiliser les habitants du territoire.

Afin de favoriser l’emploi local, les marchés sont allotés, afin notamment de permettre à des entreprises de taille intermédiaire ou des PME de se positionner pour participer au chantier.

Les appels d’offres sont européens. Il apparaît que les premières entreprises sélectionnées sont françaises, et notamment locales.





2.4.2. Sur les performances hydrauliques du Canal

La question de l'eau a été au cœur des études sur la faisabilité du canal. L'autorisation environnementale a été délivrée à l'issue d'un travail d'études poussée, particulièrement sur le volet hydraulique et validé par les services spécialisés de l'Etat. Son schéma d'alimentation est conçu pour être durable et résilient au changement climatique. Les études modélisent ainsi que l'exploitation du canal risque de n'être arrêtée que moins de deux fois par siècle. Les études ont été faites pour garantir un projet qui s'insère au mieux sur le territoire et pour laisser un aménagement fonctionnel pour les générations futures.

3. LE CANAL ET SES AMENAGEMENTS

3.1. FREDERIC ARNOLD, DIRECTEUR TECHNIQUE SUR LE SECTEUR 1 AU SEIN DE LA SCNE

Présente le parcours du futur Canal de Compiègne à Passel à partir d'une vidéo : <https://youtu.be/C7RkYMyLuYg>.

Il présente l'insertion du Canal dans le territoire et les aménagements qui vont être réalisés. Le projet a été pensé pour préserver au mieux la vallée de l'Oise. Les changements climatiques ont été pris en compte.

De Compiègne à l'écluse de Montmacq, la rivière Oise sera canalisée. Ensuite, le canal existant sera élargi (de 30 mètres de large actuellement à 54 mètres en général - 38 mètres à Ribécourt).

Sur le secteur, deux « plages » aménagées garantiront la traversée du gibier (profil des berges en pente douce). Les berges seront aménagées de manière naturelle et écologique et des zones de compensation écologique vont être installées.

Le rétablissement des franchissements routiers est prévu. L'ensemble des ponts existants sont rétablis à l'exception de ponts à Pimprez et Chiry-Ourscamp : les dessertes agricoles seront rétablies par circulation sur le chemin de service spécifiquement aménagé. Les nouveaux ponts seront plus larges et plus hauts pour permettre le passage des bateaux mais ils ne modifieront pas la perspective paysagère actuelle.

A Pimprez, le lit de l'Oise va être modifié (rescindement), la forêt d'Ourscamp sera préservée. Une nouvelle route, la RD40Bis, va être construite pour relier la RD932 et la RD40 (route de Bailly) et remplacer la route franchissant le canal à Pimprez actuellement (RD608). Le trafic routier de transit ne traversera plus ni Ribécourt, ni Pimprez grâce à cette nouvelle liaison qui boucle la déviation industrielle de Ribécourt.

Par ailleurs, les quais de Ribécourt (150 mètres de long et son arrière quai) et de Pimprez (200 m) seront réalisés à partir de ce mois-ci pour servir pendant les travaux et acheminer les matériaux par voie d'eau plutôt que par camions.





3.2. LYNA POBEDA, DIRECTRICE DU TERRITOIRE COMPIEGNOIS-NOYONNAIS

Présente les aménagements connexes à la voie d'eau, qui sont conçus en concertation avec les collectivités locales dans le cadre d'un contrat territorial de développement.

L'Etat et la Région, avec d'autres partenaires dont les Départements, mettent en place une démarche grand chantier, un dispositif régional qui permet de faire en sorte que le chantier profite au territoire.

Un contrat territorial de développement sera signé d'ici fin 2021 ou début 2022 avec les collectivités locales. Ce contrat aborde 4 thèmes : les aménagements bords à canal, le développement économique et l'emploi, l'organisation du chantier, le devenir des canaux existants.

Ce contrat a permis notamment d'affiner les projets suivants en concertation avec la communauté de communes des Deux Vallées ; ces projets sont encore en cours de définition :

- À Pimprez, une piste cyclable le long du rétablissement de la liaison RD40 / RD932
- Un cheminement piéton le long du rétablissement de la RD48 Chiry – Ourscamp

Ces projets portés par les collectivités font l'objet d'une labellisation pour bénéficier d'un partenariat de financement. Ils vont notamment permettre de développer de nouveaux itinéraires pour les cheminements doux (vélos, piétons...).

3.3. ECHANGES

3.3.1. Sur l'implication des habitants et la concertation

Les échanges se font notamment avec les maires pour faciliter la transmission des informations. Le travail et les discussions sur les impacts du chantier vont être menés à l'échelle communale et intercommunale. Des outils sont mis en place pour permettre de communiquer plus simplement et plus directement.

L'équipe de la SCSNE rappelle l'historique de concertation autour du projet, et notamment l'enquête d'utilité publique de 2007 et les procédures de dialogue environnementale conduites en 2020. Ces temps de dialogues sont importants mais font aussi que le projet est long. Une nouvelle enquête parcellaire va être menée en janvier 2022, à la suite de celle menée en 2019, afin de finaliser la maîtrise du foncier nécessaire à la construction du CSNE.

Il est rappelé que le projet continue à évoluer et s'affiner. Il y a un engagement fort du CSNE d'améliorer encore la communication et la transmission des informations.





4. LES TRAVAUX DANS LE SECTEUR DE PIMPRES- CHIRY-OURSCAMP

4.1. LES GRANDES ETAPES DES TRAVAUX

Frédéric Arnold rappelle les grandes étapes des travaux (diaporama page 38). Une carte présente les premiers travaux réalisés à date.

Certains travaux vont notamment permettre de préparer le territoire pour accueillir ce projet d'envergure (quais notamment).

Les premiers travaux réalisés sur les giratoires de Choisy-au-Bac et Ribécourt / Pimpres permettent ainsi de construire le futur pont pour faciliter les travaux futurs.

4.2. LES TRAVAUX A VENIR SUR CHIRY OURSCAMP – PIMPRES

Frédéric Arnold présente les travaux qui vont se dérouler sur le secteur de Pimpres et Chiry-Ourscamp.


Aménagements écologiques - Les premiers travaux concernent des aménagements écologiques qui permettront de réduire l'impact du projet sur l'environnement et in fine, un gain de biodiversité. L'aménagement de zones boisées et humides est prévu pour compenser la destruction des terrains naturels pour la construction du canal. Au niveau de l'actuel « pont du brûlé », des berges évasées vont être aménagées pour permettre la traversée de la grande faune.

Rétablissement de la RD48 - La gêne sera limitée pour la circulation. L'actuel pont sera toujours en service pendant la durée des travaux, il ne sera démolé qu'une fois que le nouveau pont sera en service juste à l'aval. Ces travaux sont liés au chantier principal. La construction du nouveau pont commencera entre 2023 et 2025. 18 mois de travaux seront nécessaires.

La libération des emprises – Elle sera réalisée sur le secteur de Pimpres / Chiry en 2022, dans le cadre des prescriptions de l'autorisation environnementale. La libération de ces emprises (cf. carte diaporama p.42) est nécessaire à la construction de la RD40 bis.

Le rescindement de l'Oise à Pimpres– Il s'agit de faire de la place pour la construction du Canal. Ce chantier sera conduit entre 2023 et 2025.

Les travaux de la RD40 bis – Ils démarreront à l'automne 2022 et dureront jusqu'en 2024. Il s'agit de rétablir la liaison entre la sortie de Ribécourt (route de Bailly) et le rond-point de la desserte industrielle. La liaison entre la RD 40 et la RD 932 est réalisée en amont pour permettre les déviations ultérieures de la RD 608 et de la RD 40. Les impacts de la phase travaux seront limités. A terme, il est envisagé la



modification des flux de poids-lourds, avec potentiellement une interdiction de franchir le pont de la RD40.

Les aménagements de l'ancien canal au droit de Pimprez – L'ancien canal sera aménagé en zones de compensation écologique.

Le début des travaux du quai de Pimprez – Le quai sera constitué d'une plateforme de 20 mètres de large pour permettre la manutention des marchandises. Un arrière-quai d'1 hectare complètera l'aménagement. Le mois de septembre 2021 va permettre de finaliser la déviation des réseaux et d'installer le chantier. Les travaux du quai vont commencer en octobre. Le quai fait partie des premiers travaux car il va être utilisé dans le cadre des travaux pour réduire le trafic des poids-lourds dans le secteur. Sa construction va durer 18 mois.

A la mise en service du CSNE, le quai passera dans le domaine public fluvial géré par VNF.

4.3. LES CIRCULATIONS

L'équipe présente les plans d'aménagement des circulations pendant les travaux et après les travaux.

Pendant le chantier, la rue Barsky sera utilisée pour desservir le quai. Elle sera renforcée sur la courte partie jusqu'à l'accès au terrain d'arrière quai.

La RD 608 et l'accès au pont de la ruelle Mélique seront utilisés pour les accès au chantier de déconstruction des ponts existants. Ils pourront également être utilisés dans un second temps pour les travaux d'aménagement de l'ancien canal.

Pendant le chantier, entre 2022 et 2023, la RD66 sera coupée, modifiant les liaisons nord-sud et l'accès au nord-ouest de Compiègne.

4.4. LES MESURES POUR INTEGRER AU MIEUX LES TRAVAUX SUR LE TERRITOIRE

Lyna Pobeda explique comment la SCSNE insère au mieux les travaux dans le territoire en limitant au maximum les impacts. C'est l'un des thèmes du contrat territorial de développement. La gestion du chantier respectera la réglementation (notamment en matière de gestion des déchets, gestion du bruit du chantier, qualité de l'air et poussières, perception visuelle du chantier). Différentes thématiques ont émergé. La SCSNE sera ainsi particulièrement attentive à l'information / communication et l'organisation des circulations pendant le chantier, en concertation avec les collectivités. Les principales mesures prévues sont présentées :

4.4.1. Information/communication

Les travaux auront lieu entre 8h et 18H. Des moyens d'information sont mis en œuvre au plus près du territoire et en lien avec les collectivités : des dispositifs papier, digitaux, terrain, visites de chantier lorsque possible et la remontée d'informations depuis le terrain. La première lettre d'information sur le projet a été distribuée au mois de mai. Une adresse email est mise en place : compiinois.noyonnais@scsne.fr. Il est également possible de communiquer par voie postale ou auprès des mairies qui feront le lien avec la SCSNE.



4.4.2. Circulation

Un chantier clairement signalé, une cartographie des lieux d'attention (écoles...) sur chaque commune du tracé et un calendrier des événements sensibles, des déviations et des circulations d'engins anticipées, organisées et élaborées en concertation avec un maintien des accès aux services à la population et aux zones d'activités / entreprises, des voies de circulations entretenues et des circulations sécurisées et en lien avec les services de sécurité : telles sont par exemple les mesures mises en place dans le cadre du chantier.

La SCSNE s'engage à discuter directement avec les communes pour que les modifications de circulation et les déviations aient le moins d'impact possible sur le quotidien des habitants.

4.5. ÉCHANGES

Des précisions sont apportées par l'équipe de la SCSNE sur demande des participants. Les voici ci-après, classées par thématique :

4.5.1. Sur l'information

Des participants s'inquiètent de la fiabilité des informations qui leur parviennent. La SCSNE explique que le projet est vivant, qu'il s'affine au fur et à mesure des arrivées des équipes des entreprises travaux. L'arrivée de la directrice de territoire a permis d'améliorer la précision et la proximité de l'information. L'objectif partagé est que cela continue à se préciser au fur et à mesure de l'avancée du chantier.

4.5.2. Sur la durée des travaux

Sur le secteur 1, le calendrier prévoit que les travaux finiront courant 2027. Sur chaque commune touchée par le projet, les chantiers dureront entre 2 et 4 ans, hormis sur le secteur de Montmacq. Deux à trois ans de finition, notamment liés aux travaux de compensation écologique, seront nécessaires. Une information continue se fera, en lien avec les maires des communes concernées.


4.5.3. Sur les cheminements doux (vélos, piétons)

Un travail est actuellement en cours avec la communauté de communes sur les cheminements doux. C'est un sujet qui est au cœur des projets portés par les territoires. La SCSNE va aider les communes à porter ces projets afin qu'ils puissent être financés dans le cadre ou en lien avec les politiques d'accompagnement du projet CSNE.

Il y a des consensus sur certains projets mais d'autres ne sont pas encore totalement définis. Ces projets ne seront pas sous maîtrise d'ouvrage de la SCSNE, cela laisse le temps de les développer.

4.5.4. Sur la circulation et la sécurité rue Barsky

L'entrée de la route sera gérée par un stop, avec une route prioritaire. La route restera interdite au poids-lourds, hormis sur 90 mètres pour permettre aux camions d'accéder au quai. La sécurité sera assurée pour les piétons et les cyclistes avec des aménagements adaptés. Au-delà, l'aménagement de la rue Barsky pourrait être porté par les collectivités au titre des projets d'accompagnement du CSNE.



4.5.5. Sur l'accessibilité du public dans les zones des aménagements écologiques à Chiry-Ourscamp

La plupart des aménagements réalisés seront ouverts au public, sauf contrainte ponctuelle d'isolement et de protection de la faune afin d'atteindre les objectifs écologiques.

4.5.6. Sur le dépôt de terres rue des Arcs

Pour la réutilisation des matériaux, 3 millions de mètres cube de terre seront placés rue des arcs, en conservant la perspective paysagère existante. Le nouveau terrain aura une pente de 7%, ce qui correspond à une pente accessible à un tracteur et que l'on retrouve dans le paysage du territoire. La terre sera installée de manière définitive mais le terrain restera destiné à l'agriculture.

La SCSNE explique qu'une modélisation graphique de l'insertion du dépôt est en cours de réalisation, à la demande de la commune.

4.5.7. Sur l'aménagement du quai

Le quai est une plateforme de béton qui servira à la réalisation d'opérations de manutention. Le quai aura une capacité de gestion de quelques bateaux par semaine. Aucune construction n'est prévue sur le quai à ce stade. Le dépôt remis à l'agriculture après aménagement masquera également la zone du quai.

4.5.8. Sur le pont de la ruelle Mélique supprimée

Il n'y aura plus de pont sur l'Oise. Il faudra pour traverser, emprunter le pont de Chiry, via le chemin de service.

4.5.9. Sur les risques de présence de moustiques avec la création des zones humides

La création des zones humides relève de la compensation écologique. Il est rappelé que l'écosystème se rééquilibrera de lui-même à moyen terme.

4.5.10. Sur l'accès au chantier et la circulation

Pour le moment, la SCSNE n'est pas en mesure de dire de manière précise le nombre de camions nécessaires à la réalisation des travaux. Ces données précises interviendront suite à la sélection de l'entreprise en charge de la réalisation des travaux.

Les explications précises sur la tenue des travaux seront communiquées au cours de l'avancée du projet.

4.5.11. Sur l'enquête parcellaire complémentaire

Une enquête parcellaire complémentaire va être menée en janvier 2022. Elle va permettre d'affiner mètre par mètre les emprises nécessaires à la construction du canal. La quasi-totalité des emprises initiales étaient dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique, reprises dans la première enquête parcellaire de l'automne 2019. Les compléments d'emprises sont situés localement le long du canal, ils vont notamment permettre de réaliser des cheminements afin d'accéder aux parcelles agricoles.



5. SYNTHÈSE

Mme Pobeda rappelle que le site Internet de la Société du Canal Seine-Nord Europe délivre l'actualité essentielle sur le projet. [Le Canal dans le Compiégnois-Noyonnais - Canal Seine Nord Europe \(canal-seine-nord-europe.fr\)](http://canal-seine-nord-europe.fr)

Pierre-Yves Biet confirme la volonté du maître d'ouvrage de mener la construction du Canal avec les habitants du territoire, par la transparence, le dialogue, la proximité. Il y aura sans doute des moments compliqués, mais la SCSNE s'engage sur cette démarche, gage de réussite collective.

Les Maire de Pimprez et de Chiry-Ourscamp remercient l'équipe de la SCSNE et les participants à la réunion. Ils réaffirment leur vigilance à ce que les travaux soient le mieux intégrés sur leurs communes et invitent les habitants à s'appuyer sur la mairie pour communiquer avec la SCSNE et faire remonter d'éventuelles informations. Ils saluent le fait que la communication avec la SCSNE s'améliore et souhaitent que les informations soient de plus en plus précises et régulières.





Partenaires financiers



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



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



[www.
canal-seine-
nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)