

NOTRE INQUIETUDE :

-le bruit (vous nous parlez de bruit sourd et de vibrations)

-les lumières (sur les bateaux et les écluses ...phénomène que nous connaissons déjà et qui va s'amplifier... pollution lumineuse)

-Changement et entretien du paysage (entretien du canal et berge de 8 à 9 mètres de haut

perte de vue ... risque d'éboulement de la berge)

A savoir aujourd'hui avec le canal du nord , nous ne connaissons aucun entretien, des arbres tombent sur les clôtures et nous n'avons aucun interlocuteur !!!!

-Marché immobilier en baisse

(La proximité avec l' écluse, le canal, la plate forme va détériorer l'aspect esthétique ; Les voies de circulation vont créer des nuisances sonores)

-Agriculture et élevage

-le bassin engendre une perte de pâturages autour de l'exploitation

-le bruit et la lumière lors des travaux vont gêner les vaches laitières **Pas de pâturage Pas de production laitière**

-le bruit et la lumière lors des travaux risquent d' entraîner un étouffement des moutons

-une emprise de terres agricoles élevée

Vous avancez à l'encontre de la demande sociétale !!!

-inondations : un risque déjà connu... le village de Catigny se

Document : canal Seine nord europe.odt, page 2 sur 3

trouvant dans un fond ; il récupère les eaux de nombreux villages voisins .

Un manque d'entretien des fossés est à constater!!!

-nappe phréatique (conséquences du canal ? Risques de remontées des eaux ou manque d'eau ?)

Actuellement les animaux sont abreuvés par l'eau d'un puits

La facture d'eau pourrait considérablement augmenter, être démesurée et mettre en péril à nouveau l' exploitation !!!

-consommation de **bonnes** terres agricoles

entre INTERROGATION et INCOMPREHENSION :

trois études (à prix d'or) ont été réalisées pour démontrer l'intérêt d'une zone portuaire à Beaurains les noyon

Décision... c'est sur les terres les plus fertiles du secteur et sur la commune de Catigny que s'est porté le choix...

-POURQUOI ... ?

-le canal actuel n'a pas été agrandi

-les barges de 4 containers de haut et de large ne passent pas sous certains ponts

-aucune étude économique connue sur la rentabilité n'a été dévoilée

-ouvrir la France à l'importation et appauvrir son territoire

-réaliser un tel projet dans une conjoncture incertaine (plan vigipirate alerte attentat)

@475 - Grossemy Elisabeth - Margny-lès-Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 12:55:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre expertise ?

Contribution :

La contre-expertise à l'étude socio-économique exigée par la loi du 31 décembre 2012 a-t-elle été réalisée et jointe au dossier de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 30 novembre 2015 ? Je demande à la commission d'enquête de poser la question au maître d'ouvrage et d'inclure sa réponse dans son rapport d'enquête. Si la contre expertise n'a pas eu lieu, je demande une suspension du projet CSNE.

@476 - Dumuret Nadège - Arsy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 12:56:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus de ce projet anachronique

Contribution :

Je suis contre ce projet qui est d'un autre temps et qui ne servira les bénéficiaires que de certains, accentuant les inégalités entre tous par rapport à cette ressource devenant de plus en plus rare, l'eau. En effet, l'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne pas dans les nappes phréatiques et perturbe ainsi le cycle naturel de l'eau, risquant de créer des pénuries pour nos besoins en eau potable et pour nos agriculteurs qui permettent de nous garantir une souveraineté alimentaire, sans compter les conflits que cela engendrera. Qu'y a-t-il dans la tête de ceux qui veulent maintenir ce projet ? Quand je reviens dans mon département natal où vit encore une grande partie de ma famille je vois que les bassins versants de l'Oise ainsi que ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse, et sachant que l'année record 2022 finira par devenir une année standard en 2050, je me demande comment vous pouvez imaginer détourner 14 millions de m³ d'eau. Pour l'économie ? Et la vie alors ? Les biens commerciaux et l'argent ne se mangent ni ne se boivent ! De plus, la Société du CSNE n'a pas pris en compte ou a minimisé les données liées au changement climatique (émanant pourtant d'études sérieuses voire du ministère de la transition écologique). Est-ce pour suivre une mode lancée par Bruno Lemaire avec le budget ? Mais là il ne s'agit pas de quelques milliards d'euros qui certes feront mal aux Français mais d'eau qui leur permet de survivre et de s'alimenter ! Mes parents m'ont dit que la Société du CSNE considérait que l'élévation de la température moyenne serait de près de 1,4 °C alors que le réchauffement climatique mondial actuel est déjà de +1,5 °C, et que l'augmentation de température en France est de +2,7 °C (cf. site du ministère de la Transition écologique dont le ministre prévoit de devoir nous adapter à une hausse de 4 °C : nous sommes loin des chiffres utilisés par la société du CSNE. J'ai par ailleurs appris qu'un rapport indépendant du Conseil économique, social et environnemental (CESER) des Hauts-de-France avançait que des pénuries d'eau à venir pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Soyons raisonnables, nous serons bientôt jugés par nos enfants, et non plus seulement dans un sens moral pour l'instant car la justice commence à statuer sur nos responsabilités à l'égard des générations à venir.

@477 - Cagnache Éric - Doullens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:08:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet CSNE : un document détaillé

Contribution :

Vous trouverez ci-joint un document détaillé contre le Canal Seine Nord Europe

Pièce(s) jointes(s) :



Le canal Seine-Nord Europe : un projet écocidaire, inutile et destructeur

Méga Canal Non Merci – megacanalnonmerci@riseup.net – 02 mars 2024
<https://linktr.ee/megacanalnonmerci>

Contexte

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) est un canal de 107 km visant à relier Compiègne (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord). C'est un maillon du projet Seine-Escaut, qui vise à créer un nouveau corridor entre la Seine et les ports du Nord (Anvers et Rotterdam) via l'Oise. Le Canal Seine-Nord Europe est donc intrinsèquement lié au projet Mageo¹ (Mise au gabarit européen de l'Oise), qui vise à modifier le lit et les berges de l'Oise entre Creil et Compiègne. L'objectif du canal est d'accueillir des bateaux de 185 mètres de long, 11,4 mètres de large et d'une capacité de 4 400 tonnes de chargement (gabarit européen Vb²). Dans les cartons depuis une trentaine d'années, les travaux du canal pourraient débuter en 2024, tandis que d'importants travaux préparatoires sont en cours en 2023. Véritable « chantier du siècle », le CSNE et ses 78 millions de m³ de déblais³ détrôneraient la LGV Tours-Bordeaux. Ce projet implique la construction de 6 écluses – « les plus importantes jamais construites en Europe⁴ » –, 3 ponts canaux dont un de 1,3 km, la création de 62 ponts ainsi que le développement de 4 ports intérieurs. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est l'établissement public local créé pour gérer les travaux et la promotion d'un tel projet.

1. Le Canal, un projet écocidaire

Alors que le Canal Seine-Nord Europe est présenté comme un projet « écologique », plusieurs points nous laissent penser le contraire :

a. L'accaparement de l'eau

Pour parer aux pénuries d'eau saisonnières, la société du canal prévoit la construction d'une retenue d'eau de 14 millions de m³, soit l'équivalent de deux fois le volume de toutes les bassines des Deux-Sèvres réunies⁵ ou de 22 fois celle de Sainte-Soline⁶. Il s'agit donc d'une **hyper-mégabassine** qui serait

¹ D'après VNF : « Les deux opérations MAGEO et CSNE font partie du même programme de travaux ». *Recueil des observations de l'enquête publique MAGEO (2021)*, disponible sur le site de la mairie de Jaux : <https://www.jaux.fr/wp-content/uploads/2021/08/MAGEO-Recueil-observations-Enquete-Publique.pdf>

² Classification de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), 1992.

³ Société du Canal : *Schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais*. p.8. <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/09/schema-directeur-gestion-appro-et-deblais-SCSNE.pdf>

À noter que cette quantité de déblais représente 3 fois le Grand Paris Express (<https://www.societedugrandparis.fr/sites/default/files/2023-06/167797-qwd0fd75eb.pdf>) ou 10 tunnels sous la Manche (<https://www.ouest-france.fr/europe/25-ans-du-tunnel-sous-la-manche-la-longue-epopee-d-un-chantier-hors-norme-6335833>).

⁴ Société du Canal : Les écluses. <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/lessentiel-du-canal/les-ecluses/>

⁵ 6 millions m³ d'après *Le Monde* : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/11/08/megabassine-de-sainte-soline-sept-questions-pour-comprendre-les-enjeux_6149059_4355770.html

⁶ 628 000 m³ d'après *Le Monde*. *Ibid.*

construite à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau d'eau dans le canal. La SCSNE nous assure que le canal serait alimenté 90% du temps par pompage dans l'Oise, et que la retenue d'eau prendrait le relais dans les moments de plus faibles débits⁷. Selon eux, cette hyper-mégabassine n'aurait pas d'impact sur la ressource en eau car la bassine serait alimentée par pompage dans l'Oise et non dans les nappes phréatiques.

Au regard des quantités en jeu, cet argument nous semble largement contestable, car « toute l'eau qui est maintenue en surface par le canal ne va pas dans les nappes phréatiques⁸ », et donc, cette eau accaparée en surface perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse⁹, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050¹⁰, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ?

Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau¹¹. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir les barges à flots, quitte à poursuivre l'accaparement de l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses.

b. Une destruction de la biodiversité

Rappelons que le CSNE détruirait au moins 3 000 hectares de zones agricoles (parmi les plus fertiles de France) et qu'il nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens d'espèces protégées¹². Des zones Natura 2000 seraient touchées¹³, 5 millions de m³ de terre végétale seraient excavées¹⁴, et le chantier en lui-même générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux¹⁵.

Face à un tel bilan, la SCSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-

⁷ D'après la SCSNE : Vidéo « #2 Comment le canal préserve l'eau ? »

<https://www.canal-seine-nord-europe.fr/essentiel-du-canal/la-retenu-deau-de-louette/>

⁸ Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie (SIGES). Généralités sur les relations nappes rivières : <https://sigessn.brgm.fr/spip.php?article402>

⁹ Au 06/11/2023, tout le département du Pas-de-Calais est en vigilance sécheresse ; dans la Somme tout le territoire est au moins en vigilance sécheresse, l'Avre est en alerte sécheresse, la Somme-amont en vigilance renforcée ; dans l'Oise tout le territoire est au moins en vigilance sécheresse, les bassins versants de l'Oise-Aisne et Divette Verse (censés alimenter le canal et sa mégabassine) sont quant à eux en alerte sécheresse.

Oise : <https://www.oise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/L-eau-et-les-milieux-aquatiques/Secheresse/Mesures-de-restrictions>
Somme : <https://www.somme.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Eau-assainissement-et-milieux-aquatiques/Gestion-de-la-ressource-en-eau/Secheresse-et-irrigation>

Pas-de-Calais : <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Actualites/Actualites/Vigilance-secheresse-dans-le-departement-du-Pas-de-Calais>

¹⁰ D'après *Vie Publique.fr* : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/287494-bilan-climatique-2022-une-annee-tres-chaude-selon-meteo-france>

¹¹ Voir : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/somme/canal-seine-nord-europe-un-rapport-appelle-a-la-vigilance-sur-la-ressource-en-eau-dans-les-hauts-de-france-on-tire-la-sonnette-d-alarme-parce-qu-il-faut-agir-tout-de-suite-2657840.html>

¹² Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel (60) à Aubencheul-au-Bac (59) (novembre 2022) pp.25.26. Rapport disponible ci-dessous : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110_csne_secteurs2a4_delibere_cle7c177e.pdf

¹³ *Ibid.*, p.10.

Voir aussi : Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1. p.27.

Voir carte sites Natura 2000 : <https://carte2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/7map=193051e29f45-4cd6-8696-2b1086194baf>

¹⁴ Société du canal : schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais. p.8.

¹⁵ D'après *Avis de l'Autorité environnementale* (novembre 2022). Cité plus tôt.

compenser), sont avancées comme la preuve du caractère écologique du projet. En réalité, de nombreuses études montrent que la très grande majorité des opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de diversité¹⁶. Les compensations ne feront pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté¹⁷. Notons également qu'en raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vieille Oise serait rebouché au niveau de Longueil-Annel pour créer une zone humide¹⁸ : pour avoir le droit de détruire, on détruit encore plus pour créer un écosystème « performant ».

Enfin, il existe des inquiétudes concernant la toxicité de l'activité engendrée par le canal, que ce soit en phase travaux ou exploitation. La société du canal ne semble pas avoir suffisamment considéré la potentielle toxicité des déblais des travaux ni le risque lié au transport de matière dangereuses en phase exploitation¹⁹.

c. Une baisse illusoire du trafic routier

Le projet de canal est justifié par l'attente d'un important report modal du routier vers le fluvial. Cela permettrait de désengorger l'A1 et économiserait du CO₂. Plusieurs points nous laissent penser le contraire.

Tout d'abord, rappelons que le transport fluvial est moins polluant que le transport routier, mais plus polluant que le transport ferroviaire²⁰. Ensuite, il convient de noter que le transport fluvial n'est pas aussi agile que le transport routier : on ne transporte pas la même chose avec un camion ou un

¹⁶ 80% des opérations de compensations ne permettent pas d'éviter une perte de diversité, d'après l'étude réalisée par des chercheurs du Museum d'Histoire Naturelle et d'Agro-Paris Tech : Magali Weissgerber, Samuel Roturier, Romain Julliard, Fanny Guillet. *Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain*, *Biological Conservation*, 2019.

¹⁷ C'est notamment le cas pour les arbres des écosystèmes forestiers : <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/arbre-plus-gros-arbres-foret-stockent-beaucoup-plus-carbone-petits-84023/>

¹⁸ Voir à ce propos la pétition des citoyens de l'eau. <https://www.change.org/p/qui-rebouche-une-rivi%C3%A8re-%C3%A8me-la-col%C3%A8re>

Dans la présentation d'une réunion d'échange entre la SCSNE et les citoyens de l'eau, on y apprend que boucher ce bras de la vieille Oise (et altérer grandement l'écosystème de la forêt de l'Écureuil) est en réalité une « opportunité de créer une zone humide contribuant à atteindre la compensation zones humides »

¹⁹ Dans : Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1.

https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EIGLOBALE_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE_B00_CSNE.pdf

« L'Ae recommande d'inclure des critères environnementaux dans la démarche de sélection et de dimensionnement des dépôts de déblais. » p.20

« L'Ae recommande de préciser si un trafic de matières dangereuses est prévu sur le canal et, dans l'affirmative, de compléter l'étude d'impact par des données sur ce risque, ses impacts potentiels et les mesures envisagées pour le prévenir. » p.27

Dans : Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel (60) à Aubencheul-au-Bac (59).

« Dans son avis de 2015, l'Ae demandait de préciser si un trafic de matières dangereuses était prévu sur le canal et, dans l'affirmative, de compléter l'étude d'impact par des données sur ce risque, ses impacts potentiels et les mesures envisagées pour le prévenir. L'Ae réitère cette demande. » p.36

²⁰ D'après Alain Bonnafous : « L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO₂ sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis. » <https://reporterre.net/Le-canal-Seine-Nord-est-un-grand-projet-inutile>

bateau²¹. Actuellement, le fret fluvial est adapté au transport en vrac, et notamment au vrac de produits issus de l'agro-industrie ou utiles à l'agro-industrie. Force est de constater que la majorité des nombreux camions qui empruntent l'A1 ne transportent pas de tels produits.

En réalité, le canal concurrencerait le fret ferroviaire, comme l'affirment de nombreuses évaluations indépendantes. Le rapport Massoni-Lidsky²², publié en 2013, affirme que 40% du trafic du canal viendrait du rail (ce qui correspond à 15% du volume transporté par le ferroviaire) et soulagerait de seulement 3% le volume de marchandises transportées par la route. Ainsi, le CSNE fragiliserait surtout le fret ferroviaire, pourtant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. Et évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'A1 ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendraient cette place vacante.

Enfin, il y a fort à parier que le canal accroîtrait les flux de marchandises : en ouvrant une nouvelle route, ce projet ne ferait qu'augmenter la quantité de marchandises que l'on peut transporter, laissant présager un important effet rebond²³. Pire, plus il y a de marchandises sur les bateaux, plus il faut de camions pour les acheminer une fois sorties du canal. Notons également que ce canal anéantirait le trafic sur les petits réseaux fluvial et ferroviaire existants²⁴, nécessitant des camions là où il y a des petites péniches et des trains²⁵.

2. Le Canal, un projet contre la société

Si ce projet n'est pas écologique, on peut au moins penser qu'il va profiter à la société et aux citoyens. En réalité, ce projet n'est pas souhaité par la population, menace la vie locale et participerait à une précarisation des travailleurs.

a. Des emplois menacés

Le CSNE fait en effet l'objet d'un classique chantage à l'emploi. Alors que la société du canal se vante de participer à l'économie locale en créant entre 3 000 et 6 000 emplois pour le chantier, des maires s'interrogent sur les réelles retombées pour la population locale, délaissée par les géants en charge des chantiers. Notons également qu'avec de tels financements (au moins 5 milliards d'euros), il est possible de créer bien plus d'emplois. Mais l'argument massue de la SCSNE porte sur les emplois induits par l'entrée en fonctionnement du canal. Si les estimations varient en fonction des périodes et des humeurs, la SCSNE table sur 40 000 à 50 000 emplois²⁶. Un chiffre délirant, au regard des autres projets réalisés (le canal Albert, en Belgique, n'a créé aucun emploi²⁷) et des emplois générés par les

²¹ D'après les travaux de Pierre Parreaux pour le CLAC : www.clac-info.fr/sites/default/files/CLAC-SNE_SUIDES-04-04-23_PP.pdf

²² Disponible ici : <https://www.vie-publique.fr/rapport/33094-rapport-sur-le-projet-de-canal-seine-nord-europe>

²³ Voir les travaux d'Arnaud Passalacqua. « Chapitre 5. L'écosystème des mobilités, son métabolisme et ses ressources », Louis Baldasseroni éd., *Histoire des transports et des mobilités en France. XIX^e-XXI^e siècle*. Armand Colin, 2022, pp. 111-122.

²⁴ Nous détaillons ce point par la suite.

²⁵ D'après les travaux du CLAC, cités précédemment.

²⁶ Comme cela est rapporté dans cet entretien : <https://www.toutteleurope.eu/l-europe-en-region/grand-projet-europeen-le-canal-seine-nord-europe-se-concretise/>

²⁷ D'après la tribune publiée sur *Reporterre* : <https://reporterre.net/Le-canal-Seine-Nord-est-un-grand-projet-inutile>

grands ports existants²⁸. Difficile d'imaginer un canal qui s'implante dans une région minée depuis des années par la désindustrialisation générer autant d'activité que les complexes industrialo-portuaires du Havre et de Rouen²⁹ !

Plus qu'un problème de quantité, la nature des emplois pose également question. En effet, le développement d'un tel axe fluvial implique la création de plateformes logistiques de grande envergure (qui ne sont pas comprises dans le chiffrage du projet ni dans les études d'impacts environnementaux). Le domaine de la logistique a été finement étudié par différents chercheurs (dont David Gaborieau), qui ont bien montré que ces emplois étaient précaires et destructeurs pour les travailleurs³⁰. La grande majorité des emplois créés serait donc synonyme de précarisation et de menace pour les salariés.

Ce projet qui fantasmait sur des prévisions plus qu'optimistes détruirait en revanche toute une économie solidement ancrée dans le territoire. Les artisans bateliers, incapables de faire face à la capitalisation immense qu'appellent de telles structures couleraient, torpillés par la concurrence venue du Nord³¹. De même, le fret ferroviaire, pourtant très écologique, verrait encore une fois son rôle diminué, ses employés avec. La mise en concurrence avec les grands armateurs étrangers menacerait l'économie locale, et des effets indirects sur l'économie locale seraient également à prévoir (augmentation des flux de marchandises importés au détriment de la production locale)³². Pour faire face à la concurrence étrangère qui ruine notre région depuis des décennies, ce projet propose une solution pour le moins surprenante : poursuivre encore plus fort la mondialisation. La création du canal ne vise pas à créer des emplois stables ni sensés ; il est le chaînon manquant d'une mondialisation qui, comme à son habitude, profite aux gros et écrase les petits. Le canal ne réindustrialiserait pas la région, il accélérerait les échanges de marchandises entre les ports du Nord et Paris, transformant la région en simple « hub logistique³³ ».

b. Une illusion démocratique

Un des grands arguments avancés par les défenseurs du projet porte sur « l'utilité publique » du Canal Seine-Nord Europe. Outre le fait que le canal existant (inauguré en 1965) est sous-utilisé³⁴, il convient de se pencher sur le peu de communication dont le CSNE a fait l'objet. Sa déclaration d'utilité publique

²⁸ A titre de comparaison, le complexe industrialo-portuaire du Havre et de Rouen génère plus de 47 000 emplois (2017) : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5353670>

²⁹ Voir : <https://www.lejournaldeham.fr/loi-climat-economie-canal-seine-nord-europe/>

Ce projet s'ancre dans un territoire dépourvu des infrastructures nécessaires à son développement. Comment fantasmer de réelles retombées en ayant auparavant détruit toute économie productive viable ?

« Comme les vaches qui regardent passer les trains, nous courons quand même le risque de voir passer les péniches vers les ports belges, à commencer par le port d'Anvers en Belgique, sans pour autant bénéficier des retombées économiques », admet Philippe Hourdain, président de la CCI Hauts-de-France. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/le-canal-seine-nord-europe-un-chantier-pharaonique-a-l-heure-des-choix-strategiques-904827.html>

³⁰ A ce sujet, voir : <https://www.inegalites.fr/le-travailleur-de-la-logistique-ouvrier-des-temps-modernes-entretien-avec-David>

³¹ Voir Le Parisien, 2016. <https://www.leparisien.fr/loise-60/janville-60150/a-janville-les-bateliers-orient-leur-cotere-contre-le-canal-seine-nord-13-12-2016-6451296.php>

³² D'après les travaux du CLAC mentionnés précédemment.

³³ Ce sont ici les mots de Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance du canal.

SCSNE. Le canal Seine-Nord Europe, comprendre et connaître le projet.

<https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/09/CNSE-comprendre-et-connaître-le-projet.pdf>

³⁴ Ibid.

de 2008, modifiée en 2017 après évolution du projet, a été prorogée en 2018, mais très peu de débats publics ont été organisés. Comment justifier des travaux qui commencent en 2022 (travaux préparatoires) par une enquête qui date de 2008 ?

Le rapport d'enquête publique du projet Mageo, déclaré d'utilité publique en 2022, nous en apprend un peu plus sur la réalité de ces procédures³⁵. Ainsi, on apprend que de nombreuses remarques et critiques sont restées sans réponse, qu'aucun débat public n'a été organisé alors que l'enquête publique a été très peu suivie : « Sur 111 avis récoltés par l'enquête publique, 27 favorables explicites, 11 défavorables³⁶ », ce qui représente 0,026% d'avis favorables au sein de la population concernée.

Cette analyse s'inscrit dans la droite lignée des travaux de spécialistes de la question, comme ceux de Frédéric Graber³⁷, historien de l'environnement. A travers une enquête socio-historique, il montre comment l'enquête publique, rendue obligatoire par différents textes de lois, est sans cesse dévoyée pour légitimer des projets inutiles et imposés. Dans la très grande majorité des cas, l'enquête publique débouche sur une déclaration d'utilité publique, alors même qu'une fraction minimale de la population est informée de l'existence des projets et que des questions essentielles sont éludées. Ainsi, en 2022, l'Autorité environnementale continue de pointer les faiblesses du canal concernant la biodiversité, le stress hydrique, la sécurité de l'ouvrage, mais c'est évident : le projet est d'utilité publique, et ce depuis 2008 !

c. Une menace pour la vie locale

Un projet d'une telle ampleur bouleverserait le quotidien des habitants le long du canal. Tout au long du tracé de la liaison Seine-Escaut, de grands changements auraient lieu : les paysages seraient métamorphosés par le passage de gigantesques bateaux (deux terrains de football de longueur), des ponts seraient détruits pour être surélevés, des berges modifiées.

Les usages non économiques de l'Oise seraient proscrits, en témoigne le déménagement forcé du club d'Aviron de Compiègne³⁸ ou l'expulsion des péniches à Longueil-Annel et à Compiègne³⁹. Les nuisances liées au chantier et au passage de bateaux à grand gabarit présentent également un risque pour les

³⁵ Nous n'avons pas accès au rapport d'enquête publique du Canal Seine-Nord datant de 2008. En revanche, la procédure concernant MAGEO est accessible ici : <https://www.oise.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/2021/MAGEO>

³⁶ Département de l'Oise. Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO). Enquête publique. Rapport d'enquête. (2021).

<https://www.oise.gouv.fr/contenu/telechargement/67390/409636/file/1%20MAGEO%20Rapport%20CE%20.pdf>

Le pourcentage présenté est estimé à partir du nombre d'habitants des communes concernées par l'enquête publique (environ 102 000, d'après l'INSEE).

³⁷ Voir notamment *Inutilité publique* (Éditions Amsterdam, 2022).

³⁸ Le club d'Aviron de Compiègne a exposé tout au long d'un rapport les motivations de son déménagement. Ils ne peuvent tout simplement pas assurer la sécurité des pratiquant-e-s sur un canal traversé par des porte-conteneurs fluviaux. Et VNF refuse d'apporter son aide financière... (rapport d'enquête publique MAGEO 2022. p.83).

³⁹ Les résidents des péniches n'ont pas pu renouveler le permis d'occupation des berges après 2024 (pour Compiègne), ce qui les contraint à partir. Les habitants de Longueil-Annel ont reçu la visite de VNF leur indiquant qu'il est nécessaire de quitter les lieux pour permettre le rebouchage de la veille Oise, et ont ainsi monter un collectif, les citoyens de l'eau, et une pétition qui compte plus de 22 000 signatures (au 04/11/2023). <https://www.change.org/p/qui-rebouche-une-rivi%C3%A8re-s%C3%A8me-la-col%C3%A8re>

riverains, les pêcheurs et les chasseurs. Pour finir, le tracé du canal prévoit de traverser des sites historiques, menaçant un patrimoine important pour la région⁴⁰.

3. Un Canal difficilement rentable

Si le CSNE n'est ni écologique ni bon pour la société, on peut au moins espérer qu'il soit bon pour l'économie. Encore une fois, nous dénonçons cet argument fallacieux.

a. Des prévisions exagérées

Les différentes expertises indépendantes pointent du doigt le caractère exagéré des prévisions de trafic. Dans son avis rendu en novembre 2022, l'Autorité environnementale affirme que « Le bilan se fonde sur un pur modèle d'offre et s'appuie sur une prévision de croissance manifestement surévaluée⁴¹ ». En effet, les hypothèses de croissance se fondent sur « base d'un taux de croissance annuel moyen hors inflation de 2016 à 2070 de 1,6 % pour la France (1,4 % pour l'Union européenne), ce qui correspond à une multiplication par 2,76 du PIB sur la période⁴² ».

La Cour des comptes européenne dresse un constat identique : « La liaison fluviale Seine-Escaut a été approuvée sur la base de prévisions indiquant que le trafic sur le canal Seine-Nord Europe serait quatre fois plus élevé en 2060 par rapport à la situation de référence censée prévaloir en 2030 en l'absence du canal. Cela nécessiterait une augmentation substantielle des volumes de marchandises traversant la France et l'Europe. Or, les statistiques concernant les 10 dernières années n'indiquent pas que cela se produira. En outre, il faut que deux conditions particulières soient remplies, dont aucune ne semble particulièrement réaliste : une multiplication par quatre [...] du flux habituel de matériaux de construction transportés par voie fluviale [et] un déplacement massif du trafic routier conteneurisé vers les voies navigables, entraînant un transfert, vers ce canal, de 36% du fret transporté sur l'ensemble de l'axe de trafic. Cela nécessiterait que la part du fret actuellement transporté sur cet axe par voie fluviale soit multipliée par 38, ou que la part des volumes de trafic de conteneurs soit trois fois plus élevée qu'elle ne l'est actuellement pour l'ensemble du Rhin⁴³. ». Il semble donc évident qu'un tel projet pourrait difficilement atteindre ses objectifs, à l'instar de la liaison Main-Danube, qui n'a pas généré le quart du trafic attendu⁴⁴.

b. 2 ou 3 étages de conteneurs ?

Alors que la SCSNE affirme sur tous ses documents que le projet a été dimensionné pour accueillir des bateaux transportant 3 étages de conteneurs, plusieurs points nous montrent que ce ne sera pas le cas. En effet, au nord du CSNE, tout le réseau qu'on appelle Dunkerque-Escaut⁴⁵ est à un gabarit inférieur, et ne pourra laisser passer que 2 couches de conteneurs, tout comme au sud de Compiègne.

⁴⁰ « L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les modalités de prise en compte du risque lié aux vestiges de guerre qu'il envisage de mettre en œuvre. » Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1. p.18.

https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EGLOBALE_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE_B00_CSNE.pdf

⁴¹ D'après l'avis de l'Autorité environnementale de novembre 2022, précédemment cité.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Le rapport est disponible ci-dessous : <https://www.eca.europa.eu/fr/publications?did=53699> pp.29-30.

⁴⁴ D'après les travaux du CLAC.

⁴⁵ Ce réseau est composé de deux branches : Dunkerque-Lille et Dunkerque-Valenciennes.

En effet, le projet Mageo est dimensionné pour laisser passer deux étages de conteneurs⁴⁶. Nous sommes donc face à un projet qui ne peut être économiquement viable qu'avec 3 étages de conteneurs mais qui ne pourrait jamais être utilisé ainsi car « cerné », au nord et au sud, par des voies « trop petites ».

c. Une gabegie d'argent public

Le projet est actuellement chiffré à 5,1 milliards d'euros, dont 2,1 milliards financés par l'Union Européenne, 1,1 milliard par les collectivités locales et territoriales, 1,1 milliard par l'État et 800 millions d'emprunt. Les montants avancés concernent uniquement le projet du Canal Seine-Nord, et n'incluent ni le coût du projet Mageo ni le financement des 4 plateformes multimodales. Nous faisons donc face à un chantier hors norme qui pèserait sur les finances publiques, et dont les coûts pourraient très rapidement augmenter (comme c'est le cas pour le Grand Paris Express notamment⁴⁷).

Ce canal s'inscrit dans le projet Seine-Escaut, pour le moment chiffré à 8 milliards d'euros. Nous sommes donc face à une situation où l'argent public est dilapidé dans un projet complètement à rebours des enjeux contemporains, avec des incertitudes clés qui subsistent sur la rentabilité économique, sur les conséquences sur le paysage ou la biodiversité.

Conclusion :

Nous voilà donc face à un projet inutile et écocidaire, qui est l'archétype même des projets qu'il nous faut questionner en ces temps de crises socio-environnementales. Ce projet représente un immense gaspillage d'argent public, à l'heure où l'on nous martèle que les finances publiques sont au plus mal et que tous les budgets doivent être resserrés. Même si les alternatives sont nombreuses (utiliser le canal du Nord actuellement largement sous-utilisé, utiliser Le Havre et la Seine, développer le fret ferroviaire, proposer une véritable stratégie de gestion écologique des flux sur le territoire des Hauts-de-France, etc.), les décideurs s'entêtent dans un projet d'un autre temps. Alors que l'ONU alerte sur « l'effondrement climatique » en cours, que les rapports scientifiques dressent des constats de plus en plus alarmants, nous ne pouvons plus accepter ces mégaprojets imposés, délétères tant d'un point de vue écologique que social.

⁴⁶ Le projet MAGEO est explicitement dimensionné pour avoir 5,25 m de hauteur libre sous les ponts, donc 2 étages de conteneurs. On trouve ce propos notamment dans le Rapport d'enquête publique cité plus tôt. Cette situation laisse penser que dans peu de temps, le passage à trois étages sera acté, son lot de destruction supplémentaire avec.

⁴⁷ Les coûts sont maintenant estimés à 42 milliards d'euros, contre 22,6 milliards d'euros au lancement du projet en 2013. Voir à ce sujet : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/277104-grand-paris-express-augmentation-des-couts>

@478 - Latreille - Goncelin

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:13:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Perte d'habitat

Contribution :

Ce projet concourt à l'artificialisation des sols, qui est déjà l'une des grandes causes de perte de la biodiversité à l'échelle locale. Mon bon sens m'amène à devoir m'y opposer. Pourquoi pas vouloir mieux plutôt que de vouloir plus ? Le modèle d'une croissance infinie n'est pas viable, nous courrons à notre propre perte.

@479 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:24:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Berges lagunées

Contribution :

Le projet du CSNE prévoit dans son argumentaire la mise en place de "berges lagunées" comme espaces naturelles le long du canal. En l'absence de courant, puisque c'est un canal, comment empêcher ces berges lagunées de s'envaser d'elles-mêmes ou par le fait que les eaux sont chargées ? L'action de l'Homme pour dévaser retirerait de facto la dimension naturelle de ces berges.

@480 - FRANCOIS VALERIE - Chambly

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:38:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : étude préalable des enjeux sociaux, économiques et environnementaux

Contribution :

Bonjour malgré la quantité d'informations très difficiles à appréhender du fait de la densité du dossier, je m'interroge sur les démarches réalisées quant à la faisabilité de cet énorme projet qui engage un financement public très important : y a-t-il eu une enquête préalable pour mesurer l'impact de ce projet ? un organisme indépendant a-t-il été en charge d'apporter une contre-expertise sur laquelle les habitants peuvent s'appuyer pour se faire un avis éclairé ? à quelle date ? désolée, je ne retrouve rien sur cette contre-expertise dans les documents mis à notre disposition je veux bien qu'on me communique cette contre-expertise afin de me faire une idée de l'intérêt public d'un tel projet ... ce dont je doute à la vue de l'impact environnemental sur notre territoire mais au moins je serai fixée d'avance merci pour votre retour cordialement

@481 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:41:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Débit de l'Oise et prélèvements

Contribution :

Les documents présentant le projet CSNE citent à plusieurs reprises le faible impact des prélèvements face au débit de l'Oise, donné à une valeur moyenne de 109m³/s. Hors lorsqu'on consulte les données du site hydro.eaufrance.fr, cette valeur correspond aux stations de mesures entre Creil et Pont Ste Maxence. Lorsqu'on consulte sur le même site celles de la station de Sempigny, la plus proche du point de prélèvement prévu et en amont de la confluence de l'Aisne (qui amène un débit supérieur à l'Oise), on y trouve des mesures toutes autres avec par exemple un débit moyen inférieur à 20m³/s de début mai 2022 à mi-décembre 2022, soit sur une durée de 6 mois et demi. Même en annonçant prélever seulement pendant les 8 mois de l'année les plus hauts, comment les "simples" 18 millions de m³ annuel servant à compenser les pertes par fuite/évaporation (étude d'impact 2019) peuvent -ils être considérés comme négligeables?

@482 - Amand Benoît - Douai

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:47:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Section 1 Canal Seine - Escaut

Contribution :

Bonjour, Je vous envoie ce message concernant la section Passel à Aubencheul-au-bac et ses conséquences environnementales. Étant navigant, je constate tous les jours que la faune et la flore se portent bien au bord de l'eau attirant ainsi les riverains à s'y promener d'avantage ces dernières années. Malgré sa part de marché (3% de fret transporté), le transport fluvial répond à toutes les normes écologiques, environnementales pour continuer à exister. Les bateaux de ma génération sont en totale adéquation avec la nouvelle liaison Seine -Escaut qui nous permettra d'augmenter notre part de marché en toute sécurité. Je pense alors que rajouter des canaux sur notre territoire français ne sera que bénéfique pour notre faune, notre flore, nos riverains, nos touristes et notre économie. « Là où il y a de l'eau, il y a de la vie! » Bonne réception et bonne navigation, Benoît AMAND

@483 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 13:54:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gabarit Vb

Contribution :

Le projet CSNE nous est présenté comme étant pertinent avec un gabarit Vb ...Les derniers travaux sur les canaux du Nord ne mettent toujours pas ces canaux au gabarit Vb (plusieurs dizaines d'écluses à convertir entre Aubenchel au bac et Anvers, dont de nombre hors France sur lesquelles nous n'avons aucun pouvoir de décisions), et au sud le projet MAGEO n'a encore aucune certitude de réalisation, l'Oise ayant un gabarit bien inférieur au VB également. Pourquoi donc, une tel gabarit sans lien aux extrémités alors qu'ils a un tel impact de construction et de fonctionnement? il y a certes l'intérêt du financement de l'Europe, mais ça n'amène aucun intérêt technique ou économique ou environnemental au gabarit et donc au projet.

@484 - DENIS Marc - Cergy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:01:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : De la bonne utilisation de l'argent public

Contribution :

GABEGIE D'ARGENT PUBLIC ET PEU DE CREATION D'EMPLOI• L'annonce que le canal permettrait la réindustrialisation des Hauts-de-France n'est que pure spéculation, sans aucun argument. • Tout d'abord, les produits qui transitent par le canal (vrac agricole et matériaux du BTP) ne sont pas des produits issus de l'industrie. Les conteneurs sont limités à 2 couches de part et d'autre du canal, alors que la rentabilité de ce moyen sur cette distance commence avec 3 couches. Le transport de produits industriels par conteneurs n'est donc pas rentable sur le CSNE. • Le service logistique, et le gain de transport annoncé de 4€/tonne, n'est pas de nature à retourner la situation et rendre miraculeusement profitable une industrie qui a été détruite par une mise en concurrence sauvage avec les pays low-costs. Il n'y a donc pas d'emplois industriels à attendre de cette autoroute fluviale. • Enfin, il n'y a eu aucune étude de marché permettant d'évaluer l'intérêt d'entreprises industrielles pour le CSNE. • Le CSNE serait surtout destiné à transporter des matériaux et des produits agro-industriels, activités très faiblement créatrices d'emplois. • L'étude économique s'appuie sur une hypothèse, irréaliste économiquement et irresponsable à l'égard du dérèglement climatique, de croissance de 1,6% par an jusqu'en 2070. La déclaration qui en découle, de la création de 50000 emplois en 2050, est mensongère et scandaleuse. • Par contre, à court terme, le CSNE détruira des emplois plutôt que d'en créer. Les artisans bateliers seront mis en concurrence avec des géants de la logistique, tandis que la quasi-totalité des éclusiers (actuellement 4 par écluse) seront remplacés par de l'automatisation. • La seule création d'emplois, concernera la construction du canal. Ainsi, à 5,1 milliards d'euros minimum investis pour créer 4 à 6000 emplois, forcément temporaires, cela revient à 1million d'euro par emploi créé. Il y a bien d'autres manières de créer des emplois sans passer par ce niveau de gaspillage d'argent public. • Les seuls qui vont réellement profiter de l'investissement public, sont les actionnaires des entreprises du BTP, ceux-là même qui avaient décliné l'option de PPP (Partenariat Public Privé) en son temps, prétextant sa non rentabilité.

@485 - Sylvie - Aubervilliers

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:13:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine-Nord : accaparement de la ressource en eau

Contribution :

ACCAPAREMENT DE L'EAU Je suis contre ce projet de canal car ce projet accapare la ressource en eau, pourtant indispensable à notre vie et qui devient de plus en plus rare. J'ai 20 ans. Mon espérance de vie m'emmène jusqu'en 2080. Nous sommes en 2024, et l'eau manque déjà. Dans quelle situation vivrais-je alors en 2080 ? Dans une France dévastée par le changement climatique. Dans une France où l'eau devra être économisée au litre près. Cette eau nous est essentielle, et pourtant ce projet va s'en accaparer. • L'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne pas dans les nappes phréatiques. Cette eau, accaparée en surface, perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ? • L'étude d'impact n'a pas pris en compte d'autres projets en cours concernant l'utilisation de l'eau, entre autre par les agriculteurs. • Des projets alternatifs existent, comme le développement du transport ferroviaire qui n'accapare pas la ressource en eau

@486 - Chanson Anaïs - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:21:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Stop le canal

Contribution :

MEGA-CANAL ET MEGA-BASSINE • Alors que le dérèglement climatique a déjà de grandes conséquences sur l'Oise et les zones humides, le CSNE prévoit de détourner des millions de m³ d'eau de l'Oise. • Pour parer aux pénuries d'eau saisonnières, la société du canal prévoit la construction d'une retenue d'eau de 14 millions de m³, soit l'équivalent de deux fois le volume de toutes les bassines des Deux Sèvres réunies ou de 22 fois celle de Sainte-Soline. Il s'agit donc d'une hyper-mégabassine qui serait construite à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau d'eau dans le canal. • La SCSNE nous assure que le canal serait alimenté 90% du temps par pompage dans l'Oise, et que la retenue d'eau prendrait le relais dans les moments de plus faibles débits. Selon eux, cette hyper-mégabassine n'aurait pas d'impact sur la ressource en eau car elle serait alimentée par pompage dans l'Oise et non dans les nappes phréatiques. Mais est-ce si anodin ?

E487 - Jacques Delhay

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:36:46

Lieu de dépôt : Par email

Objet : ENQUETE PUBLIQUE contribution loi de 2012

Contribution :

Mr Delhay Jacque sarlabord@gmail.com CSNE Enquête Publique Environnementale Contribution Respect de la loi du 31 décembre 2012 Depuis le 23 décembre 2013, le décret d'application 2013 à?" 1211 instaure L'OBLIGATION D'EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE préalable aux projets d'investissement par l'Etat et ses établissements publics, et impose également une contre expertise indépendante lorsque l'investissement de l'état et de ses établissements publics dépasse 100 M? : ceci en application de la loi du 31 décembre 2012. Or, la DUP (déclaration d'utilité publique) concernant la mise en chantier du Cnal Seine Nord Europe a été modifiée en 2017 et il n'a pas été porté à la connaissance du public que ces obligations ont été respectées, ce qui signifierait que la DUP modificative est illégale et entraîne l'illégalité de la construction du Canal Seine Nord Europe pour les phases ultérieures à cette date. Je me prononce donc contre la réalisation de ce chantier, et je demande à être informé des dispositions qui auraient été prises pour le respect des règles énoncées par la loi de 2012 et son décret d'application de décembre 2013. Jacques DELHAY

@488 - Juan Rocha - Nyer

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:39:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'eau pour tous

Contribution :

Ma proposition est de ne pas toucher la nature au nom du progrès !!!! La tierra es de quien la trabaja !!! La tierra pertenece a qui la trabaja !!! Mais avec ses mains !!!

@489 - BELLIER Morgane - Grandcourt

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:40:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CSNE = Menaces inutiles sur la biodiversité

Contribution :

Je suis contre ce projet assez étonnant, de par son gigantisme d'une époque pré-Giec, son coût écologique, et son coût financier. • À cause du CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne le seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). • Les déclarations de la Société du CSNE concernant le traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE) ne sont guère crédibles. En effet, les engagements qu'elle avait pris de traiter en 2016 certains secteurs contaminés (renouée du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initialisés. Ce qui rend peu crédibles ses nouvelles déclarations. • Le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques. • Alors que les inondations et les sécheresses en augmentation témoignent des conséquences paradoxales et incontrôlables des actions humaines sur le cycle de l'eau, la quantité d'eau détournée de son rôle d'origine pour le fonctionnement du CSNE fait craindre de nouvelles et importantes perturbations du cycle de l'eau. • Le chantier générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux.

@490 - obert gru corinne - Tincourt-Boucly

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:40:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : reaction sur l autorisation environnement présentée par la société du canal seine nord europe

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, je tenais à réagir à l'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale présenté par la société du canal seine nord europe pour vous rappeler que la profession agricole a été fort impactée en surface par cet ouvrage d'intérêt économique, de mémoire on est à plus de 2300ha.. depuis le début du projet la profession agricole a anticipé et participé à des réunions de travail avec la société du canal pour essayer de limiter au maximum l'impact sur le monde agricole et que la construction soit cohérente avec l'agriculture. je vous rappelle que l'on a dans notre région sur les meilleures terres agricoles de toute la France et ce n'est pas de "gâté de cœur" que nous voyons toutes ces terres disparaître des surfaces nécessaires à la production française.. nous l'acceptons dans un souci de développement économique des Hauts de France, de pérennisation des emplois par l'arrivée d'entreprises intéressées par ce commerce maritime et d'un essor envisageable sur le tourisme local. Nous réfléchissons aux générations futures agricoles ou non qui auront besoin de ce transport plus "vert" et moins coûteux mais pas à n'importe quel prix pour l'agriculture..alors oui, nous sommes favorables à la construction de ce canal mais attention aux normes environnementales parfois extrêmes en consommation de foncier, parfois démesurées en mesure de compensations écologiques...nous voulons un monde respectant l'environnement avec des mesures en faveur de l'écologie qui gardent des valeurs raisonnables et qui respectent parallèlement le monde agricole à qui, on demande d'avantage chaque année au détriment de sa rentabilité et sans compensation financière..pour avoir pu voir une présentation des ports de Nesle et Peronne, j'ai été catastrophée par la surface de routes pour camion, routes pour voitures, routes pour vélo, voie pour piétons, voies pour brouettes, noues pour l'écoulement des eaux, les surfaces de bassins de rétention de ceci ou de cela, etc... finalement par rapport au nombre d'hectares improductifs retenus, les surfaces bâties en entreprises étaient ridicules à mon sens.. c'est un exemple mais je vous demande de renouveler votre vigilance face à cette consommation excessive de foncier agricole...merci de votre écoute, c'est ensemble que l'on bâtit le monde de demain pas en opposant l'environnement à l'agriculture!

@491 - Becquelin Fabien - Lille

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:42:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien de Norlink au projet de CSNE

Contribution :

Norlink est l'association qui regroupe tous les ports, les plateformes et les acteurs du transport et de la logistique dans les Hauts-de-France. Elle met en synergie aussi bien les ports de la façade que de l'hinterland et assure la promotion des logistiques décarbonées. Sa contribution en soutien au projet de CSNE peut être retrouvée dans la pièce jointe.

Pièce(s) jointe(s) :



ENQUETE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL A AUBENCHEUL-AU- BAC CONTRIBUTION NORLINK

Norlink est l'association qui regroupe tous les ports, les plateformes et les acteurs du transport et de la logistique dans les Hauts-de-France. Elle met en synergie aussi bien les ports de la façade que de l'hinterland et assure la promotion des logistiques décarbonées.

Un projet intégré au niveau européen et régional

Le Canal Seine-Nord Europe est un projet de territoire dont l'ambition est de concilier économie et écologie grâce au développement du transport fluvial et de l'industrie dans les Hauts-de-France, en France et en Europe. Il constituera l'élément clé, jusqu'alors absent, du plus vaste réseau européen de voies navigables. Sa mise en fonction en 2030 deviendra un catalyseur majeur pour la réduction des émissions carbone dans le transport de fret.

Au niveau européen, c'est une composante majeure des politiques de transport de marchandises. Ce maillon primordial du projet prioritaire européen Seine Escaut inscrit dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

La réalisation du Canal Seine-Nord Europe marquera également le point de départ d'un ambitieux projet de développement pour l'économie et l'attractivité des Hauts-de-France, au service des entreprises locales et de l'emploi des habitants.

En complément, le canal Seine-Nord Europe est un projet global qui intègre plusieurs interfaces entre la voie d'eau et les territoires tout au long de son itinéraire. Les ports intérieurs prévues sur le canal seront de véritables « hubs » d'échanges entre voie d'eau, route et rail. Elles offriront des services de transport multimodaux et des espaces d'implantation pour l'industrie et les centres logistiques de distribution. Elles seront renforcées par la construction de trois quais pour céréales et trois quais industriels pour le transbordement. En tant que facteur de structuration de la logistique, ces plates formes d'échange permettront l'organisation d'une massification plus importante, favorable aux modes fluvial et ferroviaire et donc facteur de développement de l'intermodalité.

Le futur canal est par ailleurs cohérent avec les projets et réalisations d'infrastructures liées aux transports de marchandise dans la région Hauts-de-France (Cap 2020 au port de Dunkerque notamment).

C'est une partie indispensable d'un ensemble dont chaque maillon vient renforcer les autres pour une meilleure compétitivité logistique et une attractivité territoriale.

Un outil pour développer des logistiques décarbonées

La réalisation de ce projet constituera un véritable renouveau pour le transport fluvial qui ne sera pas circonscrit au bassin du Nord-Pas-De-Calais) mais qui l'impactera au niveau national et européen.

Le transport fluvial a connu une transformation significative récemment, prouvant son efficacité. Il s'aligne avec les ambitions de développement des modes de transport respectueux de l'environnement, offre une solution aux problèmes de saturation des infrastructures routières dans les zones urbaines denses, et représente une alternative logistique à la fois compétitive et de haute qualité, autant pour les secteurs/clients traditionnels que pour les secteurs émergents : secteur industriel, grande distribution (intéressée par le transport de conteneurs), transport de substances dangereuses...

Quatre principaux domaines économiques sont directement impactés par les avantages qu'offre cette voie navigable :

- l'agriculture (céréales, oléagineux, engrais, industries agroalimentaires, chimie verte), qui est le principal secteur d'exportation en France
- l'industrie des matériaux de construction (sable, agrégats, ciment, acier) ainsi que celle des produits recyclés (béton, acier, verre, papier, produits électroniques)
- le secteur automobile et sidérurgique (importants échanges entre les sites de production),
- le domaine de la grande distribution.

L'activité du transport fluvial devrait doubler, passant de 7 milliards de tonnes-kilomètres à environ 14 milliards, ce qui permettrait d'éliminer l'équivalent de 500 000 camions lourds sur ce corridor. Pour mémoire, en réduisant le nombre de camions sur les routes pour la longue distance, l'intermodalité limite :

- La congestion routière
- L'accidentologie
- Le nombre de morts et de blessés
- Les nuisances sonores, visuelles et olfactives
- Ainsi que les coûts de maintenance du réseau routier non concédé

Le futur canal, et plus largement le réseau fluvial Seine-Escaut, contribuera au développement du transport fluvial en France et en Europe, et au report modal du transport routier vers le fluvial avec une émission de CO₂ de 3 à 5 fois inférieure à la route par tonne transportée.

Un projet écoconçu et économe en eau.

Les écluses ont été élaborées en tenant compte de critères écologiques exigeants. Pour la conservation de l'eau, chaque écluse sera équipée de bassins de rétention permettant de récupérer une grande quantité d'eau évacuée durant l'opération d'écluse, afin de la réutiliser pour le prochain remplissage. En outre, une station de pompage installée sur chaque écluse assurera le transfert immédiat de l'eau non récupérable du bief aval vers le bief amont.

Les ingénieurs ont accordé une attention particulière à l'efficacité de l'étanchéité du lit du canal. Celui-ci sera doté, sur presque toute sa longueur, de systèmes d'étanchéité conçus pour durer, résister à l'érosion, aux chutes d'objets, ainsi qu'aux impacts et éventuels échouements de bateaux.

Document : Enquête environnementale sur la section de PASSEL à AUBENCHEUL AU BAC.pdf, page 3 sur 3

Le canal s'alimente exclusivement en eau de surface (rivière Oise) et n'effectue aucun prélèvement dans la nappe phréatique. Un réservoir d'eau, rempli durant les périodes de crue de l'Oise, assurera un approvisionnement continu, même en cas de faible débit de la rivière. Ainsi, le canal fonctionnera en quasi-autonomie en termes d'approvisionnement hydrique.

Pour la construction, la société en charge du projet privilégiera des modes de transport à grande échelle afin de minimiser l'impact carbone du chantier. Elle utilisera des matériaux à faible empreinte carbone et mettra en œuvre la réutilisation ou la valorisation des terres excavées pour l'approvisionnement des matériaux de construction.

Un projet nécessaire et vertueux

Pour toutes ces raisons, Norlink soutien la réalisation de ce projet. En effet, le développement économique, l'aménagement des territoires, le renforcement de l'outil industriel et logistique national seront les premiers bénéficiaires de ce projet nécessaire.



Maurice GEORGES
Président
Norlink Ports

@492 - Allan Sabine - Plessis-de-Roye

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:51:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine Nord avis défavorable

Contribution :

Bonjour, Nous sommes fermement opposé à la réalisation du canal Seine Nord pour des raisons d'atteinte à la biodiversité. Ce projet n'est encore ni plus ni moins qu'une question de business qui va profiter à certains (entreprises du BTP...) et défavoriser les riverains et la biodiversité. Un détournement de l'argent du contribuable encore et toujours et c'est la nature qui trinque. La France est en faillite et on va dépenser n'importe comment. Soyons un peu raisonnables. Cordialement, Mme Allan

@493 - Quentin - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 14:52:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PRESERVATION DES SOLS

Contribution :

PRESERVATION DES SOLS
Le Méga-Canal : un projet qui accroîtrait l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts. • Le CSNE aurait une emprise de plus de 3000 ha sur de nombreux sites naturels et sur l'une des meilleures terres agricoles de France, à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire. • Alors que la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) s'applique à de tout petits projets, le projet du CSNE n'est pas soumis à cette loi. Comment expliquer cette dérogation, alors qu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur qui devrait donc le plus concerné par la loi ZAN ? • Véritable « chantier du siècle », le CSNE déplacerait 78 millions de m³ de déblais. L'équivalent de 1m³ par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu : quel impact sur le sol vivant ? • Le projet CSNE nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens de près de 200 espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées et ont déjà commencé à être atteintes par des travaux de préparation aux chantiers. • Des millions de mètres cubes de terres végétales seraient excavées. • Le projet, et des travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement irraisonné, d'arbres abattus. On connaît aujourd'hui l'importance de la végétation pour atténuer l'impact des canicules, qui seront à l'avenir de plus en plus fréquentes. Alors pourquoi détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbeur de CO₂ ?

@494 - Hallo Jean-Guy - Remy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:21:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien au Canal Seine Nord Europe

Contribution :

Alors que l'on parle du canal Seine Nord Europe depuis des décennies et qu'une très large concertation a été menée pendant des années, ce n'est que maintenant qu'une opposition se manifeste, alors que les travaux du premier tronçon ont démarré depuis plus d'un an. On peut s'interroger sur les motivations de ce réveil tardif. Ce chantier capital pour le développement économique de nos régions n'a que trop tardé et il est temps que le projet voit son aboutissement. En tant que directeur général des services de l'intercommunalité Compiénoise de 1991 à 2019, j'ai pu suivre tous les rebondissements dans l'avancement de ce projet et j'ai pu mesurer la réelle attente des acteurs du territoire vis-à-vis de sa réalisation. Un premier enjeu est celui du report modal et de son impact sur le bilan carbone de l'ensemble de l'axe concerné, mais aussi de la limitation de l'évolution du trafic poids-lourds sur l'autoroute A1. Un enjeu capital est celui des retombées économiques sur le territoire concerné, pendant la durée du chantier certes, mais surtout après la mise en exploitation du canal par la création des ports fluviaux ou la valorisation des ports existants (Longueuil Sainte Marie). Certes le canal, ce n'est « que de la logistique », mais l'enjeu majeur de la réindustrialisation de la France repose sur une recherche de tous les gains de productivité possibles pour les entreprises industrielles, qu'elles soient existantes ou à venir. Le volet logistique constitue l'un de ces gains de productivité pour le tissu d'entreprises desservies en leur facilitant l'accès aux ports du Havre ou du Nord de l'Europe. Je confirme donc mon total soutien à ce projet stratégique.

@495 - Mathilde - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:24:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ

Contribution :

MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ. Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne le seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP).
• Les déclarations de la Société du CSNE concernant le traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE) ne sont pas crédibles. En effet, les engagements qu'elle avait pris de traiter en 2016 certains secteurs contaminés (renouée du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initialisés. Ce qui rend peu crédibles ses nouvelles déclarations.
• Le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques.
• Indéniablement, la quantité d'eau détournée de son rôle d'origine pour le fonctionnement du CSNE provoquerait une perturbation du cycle de l'eau.
• Le chantier générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux.

@496 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:27:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gabarit Vb porte conteneurs

Contribution :

Il nous a été présenté l'intérêt environnemental du gabarit Vb pour les porte conteneurs et le report modal qu'il représenterait. Outre le fait que les chiffres annoncés n'enlèveraient que deux camions minutes sur l'A1, la présence du pont Solferino à Compiègne, classé monument historique, ne permet de passer qu'à une hauteur de conteneur! Les 4400t n'étant alors plus valables que pour les vraquiers, les volumes de marchandises seront bien plus faibles et le report modal se fera au détriment du ferroviaire. L'intérêt du projet CSNE et le budget colossal qu'il demande devient alors fort contestable, à titre de comparaison, une section de la ligne de train Paris Troyes a été électrifiée au kilomètre prêt sur la même distance pour un budget de 50 millions d'Euros, un budget 100 fois moindre que les 5 milliards "prévus" pour le CSNE

@497 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:27:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ABUS DE PROCEDURE

Contribution :

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs Ainsi, nous sommes amenés à nous prononcer sur l'évaluation environnementale des tranches 2,3,4 ! Mais pourquoi donc toutes les tranches n'ont pas été soumises à enquête simultanément ? Pire, pourquoi les travaux ont-ils commencé dans la tranche 1 sans attendre les résultats de la présente enquête, telle une mise devant le fait accompli ! C'est considérer que l'enquête est une formalité imposée, une procédure « cause toujours » ou est-ce prendre le risque insensé de travaux inutiles et irréversibles ? Suivant ce dossier depuis 2005, pour le compte à l'époque d'une association départementale, rien ne m'étonne : L'enquête publique de DUP de 2007 s'est faite en réussissant à s'affranchir des réglementations de débat public en vigueur : à savoir loi Barnier et loi Démocratie de proximité. Le pétitionnaire avait réussi à se faire exempté de ces règles, limitant ainsi le débat à une procédure loi Bianco en 1993. De la même façon, rien à ce stade, sur les capacités de la rivière Oise en aval, de Compiègne à Creil, d'être compatible avec ce maxi gabarit VB. C'est seulement en 2012 que le dossier MAGEO est apparu pour une enquête publique de DUP en Avril 2021, en plein COVID, qui a donné 105 contributions dont 27 favorables. En conséquence, l'opinion publique étant enfin sensibilisée, je demande un arrêt immédiat des travaux par un moratoire d'une année, un arrêt immédiat de travaux rapidement irréversibles.

E498 - Jacques Delhay

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:29:04

Lieu de dépôt : Par email

Objet :SCSNE -enquête environnementale contribution aux ordres de l'UE

Contribution :

Mr Jacques DELHAY sarlabord@gmail.com CSNE Enquête Publique Environnementale Contribution Aux ordres de l'Union Européenne En 1992, l'Union Européenne sortait une résolution pour imposer aux pays de l'UE un gabarit de Classe Vb , soit des ouvrages permettant de passer avec des unités fluviales de 180m X 11m40 et d'une hauteur sous les ponts de 7m00 avec un tirant d'eau de 2m80 minimum pour moderniser ou créer une voie de navigation d'importance internationale : les autorités françaises se sont empressées de répondre à cette injonction , ont abandonné les débats en cours sur l'agrandissement du Canal du Nord et ont décidé de partir sur un projet de nouveau tracé, abandonnant celui du Canal du Nord. Ainsi donc, il a été considéré que la liaison Nord à?" Région Parisienne relevait d'une importance internationale. Mais aujourd'hui, on est en phase de travaux d'agrandissement de l'écluse de Quesnoy sur Deule dernière écluse avant l'accès à la LYS et à la Belgique, et là, curieusement, alors que l'on est toujours sur l'Axe Nord à?" Paris, on a retenu un gabarit de classe Va de 140 mètres de longueur, alors que nos voisins belges sont déjà en classe Vb Ces incohérences de gabarit démontrent l'absence de réflexion globale d'aménagement des voies navigables sur notre territoire : on veut nous faire croire que le Canal Seine Nord Europe va redynamiser le transport fluvial avec ses 107 Kms alors qu'il débouche au Nord sur un Classe Va et une hauteur de pont n'autorisant que 2 rangs de conteneurs empilés et au Sud, dans l'Oise en classe Vb qui ne respecte pas la hauteur de 7 m sous les ponts et n'autorise que 2 rangs de conteneurs également. A l'heure où le réseau Freycinet devrait être agrandi à un gabarit moyen pour jouer son rôle de collecte au plus profond des territoires et faire du fret fluvial un outil performant au service de l'économie, on multiplie les incohérences y compris sur ce nouveau canal qui ne disposera pas des arguments optimisés pour capter les marchés conteneurs avec ces hauteurs de ponts limités aux 2 extrémités. Ce handicap majeur s'ajoute aux atteintes environnementales (terres cultivables sacrifiées, dépenses pharaoniques d'eau et d'énergie de pompage, biodiversité). Il faut revoir ce projet et revenir aux objectifs d'avant 1992 d'agrandissement du canal du Nord dans un gabarit de l'ordre de 1500 tonnes et permettant avec la construction de deux écluses accolées d'atteindre les mêmes volumes de tonnages en transit avec une capacité de réduction des consommations d'eau par le simple déversement d'une écluse dans l'autre pour moitié de hauteur. Un projet plus ambitieux pourrait aussi être conçu en utilisant la technologie des ascenseurs à bateaux réduisant à néant la consommation d'eau et d'énergie de pompage pour les 3 ou 4 siècles d'existence de ce canal cela suppose une volonté de travailler pour la protection de notre environnement, ce qui n'est pas le cas avec ce projet pharaonique présenté par la Société du Canal : pour cette raison, je me prononce fermement contre ce projet. Jacques DELHAY

@499 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:37:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Canal du Nord

Contribution :

Le canal du Nord, peu entretenu, est loin d'être à sa capacité maximale.Le choix du gabarit Vb, bloqué d'un côté par le pont Solférino et de l'autre pas le canal de l'Escaut à un gabarit moindre, pourquoi ne pas réhabiliter le Canal du Nord voire l'élargir, l'emprise au sol étant déjà propriété de VNF ?

@500 - CHATELAIN PHILIPPE - Noidans-lès-Vesoul

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:43:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE EXPERTISE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Contribution :

Bonjour, La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commandée à des experts indépendants par le Secrétariat général pour les investissements (SGPI). Question à poser au maître d'ouvrage : la contre-expertise à l'enquête socio-économique de 2015 du CSNE a-t-elle été commandée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par les contre-experts ? À quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du SGPI ? À quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015 ? Je prie instamment la commission d'enquête de publier dans son rapport les réponses apportées à ces questions par le maître d'ouvrage. En l'état Je donne un avis défavorable au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE), car sa déclaration d'utilité publique (décret n° 2017-578 du 20 avril 2017) n'a pas respecté la loi sur les investissements publics (décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013). Cordialement

@501 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:46:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Absence de portes de garde

Contribution :

Pourquoi n'y a-t-il pas de portes de garde sur le barrage alors même qu'une grande partie du canal lui-même est au dessus du niveau du sol ? Que ce passera-t-il en cas de forte crue ou de dégâts sur cette partie du canal ? Les conflits mondiaux et aux portes de l'Europe pourraient voir apparaître un acte terroriste (à l'image du gazoduc mainstream ou des ouvrages en Ukraine) qui aurait un énorme impact sur la population et les terres agricoles autour, sans parler de l'impact économique que ce projet prétend avoir.

@502 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:53:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Méga bassine de la Louette

Contribution :

Le projet CSNE prévoit une méga bassine à la Louette qui serait insuffisante d'après le CESER. Quel sera l'impact d'une telle masse d'eau et de digues sur les sols et nappes autour ?

Page 602 / 893.

@503 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:54:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Méga bassine de la Louette

Contribution :

Quel impact sur la population en cas de rupture?

@504 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 15:55:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Méga bassine de la Louette

Contribution :

Pourquoi ne pas suivre les recommandations du CESER sur une deuxième bassine?

@505 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:02:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Efficacité des mesures de compensations écologiques

Contribution :

Différents rapports pointent du doigt l'inefficacité des mécanismes de compensation écologique, à l'instar d'une étude publiée en 2019 par des chercheurs du Museum national d'histoire naturelle et de AgroParis Tech.Quelles corrections ont été apportées au projet?

@506 - TEMPEZ ROMAIN - Nesle

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:05:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis favorable à l'accueil du projet du canal seine nord europe sur le territoire de la communauté de communes de l'Est de la Somme

Contribution :

Avis professionnel Je pilote le projet de plateforme agro industrielle de Languevoisin depuis 13 ans, (12 ans en tant que Directeur des Infrastructures du Groupe Noriap et depuis 1 an en tant que consultant depuis mon entreprise Symbi'Ose). Depuis 13 ans, avec Noriap et l'Union Euroseine, nous avons investi beaucoup de temps et d'études pour que le projet de plateforme agro industrielle de Languevoisin voit le jour et soit l'un des outils incontournable de l'utilisation efficace du canal seine nord Europe. L'union euroseine, le groupe noriap et toutes les entreprises qui les représentent sont donc favorables à l'arrivée du canal seine nord Europe. Euroseine et Noriap se positionnent en tant que futurs utilisateurs conséquents et importants du futur canal et du canal du nord actuel qui doit être maintenu en eau jusqu'à Languevoisin pour pouvoir bénéficier de cette double voie d'eau (grand gabarit et gabarit intermédiaire) pour pouvoir optimiser l'écluse de jonction d'Allaines. Le trafic actuel de Noriap sur le canal du nord est de 200 000 tonnes par an. Ce trafic devrait atteindre les 400 000 tonnes par an avant l'arrivée du canal seine nord Europe puis dépasser le million de tonnes par an après la mise en service du canal seine nord Europe. Ce canal à grand gabarit pour relier les canaux existants de la seine et de l'escaut est donc une formidable opportunité pour verdir les chaînes logistiques des activités agricoles (et de tous types d'activités de produits en vrac) au nord de la France. L'utilisation de la voie d'eau doit être augmentée le plus possible (au même titre que la voie ferrée) pour tendre vers la neutralité carbone en 2050. Les plateformes de Nesle et de Languevoisin sont, dans ce cadre, des outils incontournables pour que le nouveau canal et ses plateformes servent d'outils au report modal sur la voie d'eau dans l'hinterland de l'Est de la Somme. Pour une utilisation optimale de l'utilisation de la plateforme de Languevoisin, il faudra être vigilant sur la capacité, grâce à des ouvrages appropriés, du canal du nord et du canal seine nord Europe à accueillir suffisamment de bateaux/péniches en stationnement en attente de chargement. Dans ce cadre, le prolongement du quai actuel de Languevoisin le long du canal du nord, la possibilité de stocker des bateaux le long du canal du nord et du canal seine nord Europe, le positionnement exact du futur quai céréalier de Languevoisin sur le canal seine nord Europe sont des sujets à explorer pour permettre une utilisation optimale du canal seine nord Europe. A noter également que le monde agricole se tient également à la disposition du maître d'Ouvrage du CSNE pour la valorisation des déblais de craie. La craie étant un amendement calcique favorable aux cultures. Avis personnel/citoyen Pour les habitants de l'Est de la Somme, même si ils sont de nature discrète lorsqu'ils sont favorables à un projet, l'arrivée imminente du début des travaux du canal est attendu avec impatience. Les habitants de notre territoire sont très majoritairement favorables à l'arrivée de ce grand projet, dont on leur parle, pour beaucoup d'entre eux, depuis leur tendre enfance. Beaucoup de particuliers et de professionnels ont investi sur le territoire de l'Est de la Somme, établissant leur stratégie en prenant en compte l'arrivée du Canal Seine Nord Europe.

@507 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:06:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Déchets inertes

Contribution :

Il y a sur le projet du CSNE plusieurs dizaines de millions de tonnes de déchets inertes où il n'est fait nul part mention de ce qui en sera fait. Des solutions concrètes ont-elles été trouvées avant le vouloir commencer? Il semblait déjà compliqué dans l'Oise d'en accueillir dans l'Oise 4 millions venant du Grand Paris, et l'ordre de grandeur est tout autre.

@508 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:10:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sols pollués

Contribution :

Madame Sandrine Rousseau, qui était présente à la diffusion du film "De l'eau jaillit le feu" diffusé au cinéma l'Asca à Beauvais en fin d'année 2023, a parlé du projet CSNE, et notamment d'une part importante de sols pollués par d'anciennes activités industrielles sur le tracé du canal dans le Nord. Quelles sont les solutions apportées face aux volumes conséquents de sols pollués dont elle a fait part?

@509 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:14:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Effet sur les sols et niveaux piézométriques

Contribution :

Quels sont les résultats des prévisions d'impact à proximité du projet du CSNE sur les sols, les nappes superficielles et leurs niveaux piézométriques?

E510 - BART Arthur

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:19:36

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Contribution de la CUA

Contribution :

Bonjour,Je vous prie de bien vouloir trouver ci dessous la contribution de la Communauté Urbaine d'Arras.Bien à vous,La Communauté Urbaine d'Arras considère favorablement le développement du Canal Seine Nord Europe au regard de son impact positif sur le territoire au sens large, pour le développement des entreprises et les opportunités d'emplois pour les habitants qu'il générera. A court terme, le chantier procurera des possibilités d'affaires pour le tissu économique et sera pourvoyeur d'emplois y compris pour les personnes qui en sont éloignées. A moyen et long terme, le Canal Seine Nord contribuera au développement économique du territoire, à son rayonnement et à son attractivité. Il permettra également d'avancer sur les enjeux de transformation écologique. La Communauté Urbaine d'Arras considère que le Canal Seine Nord Europe constitue également une opportunité pour le développement du tourisme sur son territoire. D'une part, le canal deviendra une nouvelle porte d'entrée touristique pour la Destination Arras Pays d'Artois susceptible d'attirer de nouvelles clientèles de tourisme fluvial. Arras sera en effet une excursion idéale à proximité des haltes des bateaux de croisière et de plaisance. Et d'autre part le canal et certaines de ses infrastructures ont le potentiel pour devenir des ouvrages d'art emblématiques qui contribueront à l'image du territoire. Le pont-canal de l'A26, le grand déblai d'Ytres ou l'écluse monumentale d'Oisy-le-Vergers attireront la curiosité des médias et du public. Ils apporteront de la visibilité et de la notoriété à l'Artois-Cambrésis et formeront un trait d'union entre les deux pôles touristiques que sont Arras et Cambrai. Ces sites deviendront des sites touristiques à part entière venant enrichir l'offre au sud de la destination. La véloroute en bord de canal formera un axe structurant nord sud qui viendra compléter le maillage des itinéraires cyclables et les possibilités d'itinérance douce. Et lorsque l'offre s'enrichit et se diversifie, c'est l'ensemble du territoire qui en profite. Le chantier lui-même devrait engendrer des retombées dans l'économie touristique du Grand Arras, par la consommation des entreprises qui y œuvreront et par la mise en tourisme de ce chantier du siècle qui ne manquera pas de faire parler de lui. A court ou à long terme, directement et indirectement, le Canal Seine Nord Europe est donc pour la Communauté Urbaine d'Arras une promesse de notoriété, de développement du tourisme fluvial, fluvestre, industriel et d'itinérance générateurs de retombées économiques et d'attractivité.Arthur Bart Conseiller spécial du Président Communauté Urbaine d'Arras 06 02 65 69 56Envoyé de mon iPhone

@511 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:19:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Déclaration d'utilité publique non conforme

Contribution :

Sur un projet d'un tel impact environnemental, comment ce fait t'il que le projet CSNE ne soit pas conforme quand à sa déclaration d'utilité publique? (absence de contre expertise sur les projets de plus de 100 millions, loi de 2012)

@512 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:23:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ABUS DE PROCEDURE

Contribution :

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs Ainsi, nous sommes amenés à nous prononcer sur l'évaluation environnementale des tranches 2,3,4 ! Mais pourquoi donc toutes les tranches n'ont pas été soumises à enquête simultanément ? Pire, pourquoi les travaux ont-ils commencé dans la tranche 1 sans attendre les résultats de la présente enquête, telle une mise devant le fait accompli ! C'est considérer que l'enquête est une formalité imposée, une procédure « cause toujours » ou est-ce prendre le risque insensé de travaux inutiles et irréversibles ? Suivant ce dossier depuis 2005, pour le compte à l'époque d'une association départementale, rien ne m'étonne : L'enquête publique de DUP de 2007 s'est faite en réussissant à s'affranchir des réglementations de débat public en vigueur : à savoir loi Barnier et loi Démocratie de proximité. Le pétitionnaire avait réussi à se faire exempté de ces règles, limitant ainsi le débat à une procédure loi Bianco en 1993. De la même façon, rien à ce stade, sur les capacités de la rivière Oise en aval, de Compiègne à Creil, d'être compatible avec ce maxi gabarit VB. C'est seulement en 2012 que le dossier MAGEO est apparu pour une enquête publique de DUP en Avril 2021, en plein COVID, qui a donné 105 contributions dont 27 favorables. En conséquence, l'opinion publique étant enfin sensibilisée, je demande un arrêt immédiat des travaux par un moratoire d'une année, un arrêt immédiat de travaux rapidement irréversibles.

@513 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:25:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Impacts sur les rives et villages en aval sur l' Oise

Contribution :

Comment seront gérées les problématiques générées par le passage de bateaux à plus grands gabarits sur les berges en aval de l'Oise ? Il y a de nombreux endroits, près de Précý sur Oise ou St leu d'Esserent par exemple, où les berges sont moins d'un mètre au dessus du niveau de l'eau, et avec des habitations à moins de 10 mètres du bord (la rue en aval du pont de Précý sur Oise, rives côté sud par exemple). Comment deux bateaux peuvent s'y croiser sans inonder ces habitants ?

@514 - RATEL JOEL - Dunkerque

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:28:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : 1. Développement réseau portuaire L'importance du réseau de ports intérieurs qu'apporte CSNE pour les industriels et les grands ports maritime

Contribution :

Le canal Seine Nord est une nécessité pour nous, un axe de développement majeur pour un port comme Dunkerque qui est en plein développement.

Page 607 / 893.

@515 - RAOULT JEAN FRANCOIS - Moislains

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:32:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Remarque volet environnemental canal seine nord commune de moislains

Contribution :

Le projet de canal traverse plusieurs communes dont celles où nous exploitons des terres agricoles. Précisons que sans les terres des agriculteurs ce projet ne pourra voir le jour. Il est donc nécessaire de travailler en bonne intelligence et concertation avec les exploitants agricoles... En ce qui concerne les talus et petits bosquets, présents actuellement, certains sont nécessaires et indispensables pour stopper le ruissellement mais d'autres doivent disparaître pour ne pas pénaliser le futur parcellaire. Il est préférable de recréer des zones en bout des nouvelles parcelles sous forme de haies ou fossés de récupération d'eau. Ne nous dites pas que c'est impossible de démonter un talus ou un bosquet car lorsque l'on voit les dégâts réalisés lors des fouilles il y a quelques semaines c'est assez impressionnant !!! Et D'ailleurs tous les propriétaires de petits coins de bois coupent les arbres pour vendre le bois (là on ne parle plus de nidification ni de procès par les inspecteurs de l'environnement !!!) En fait l'ennemi reste le monde agricole. Le projet du canal c'est vite accompagné d'ouvrages supplémentaires et soudains comme les dépôts de terre. Ces derniers se situent dans les vallées de la commune rendant impossible les futurs projets d'irrigation puisque les nappes par définitions se situent dans les vallées. Il est donc indispensable d'aménager les zones de remblais en réserve d'eau pour développer l'arrosage devenu indispensable (projet soutenu par le monde agricole et les chambres d'agriculture) Concernant ces dépôts il est nécessaire de les faire entretenir par VNF aussi bien au niveau de la faune (lapins) que de la flore (chardons...)

@516 - CHEVALIER EDITH - Torcy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:32:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : je m'oppose à la construction du Canal SNE

Contribution :

Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU - Président de la Commission d'enquête Monsieur cela fait 1 mois que j'essaie de me retrouver dans les nombreux documents de l'enquête publique je me suis perdue dans les détails techniques de la construction (cette partie étant destinée à des professionnels de la construction) pour laquelle peu de citoyennes comme moi ont des compétences. Vous conviendrez qu'on ne peut pas dire que tout a été mis en œuvre pour que les riverains et les habitants des Hauts de France mesurent l'ampleur de cet ouvrage et les conséquences sur l'accaparement des terres agricoles et de l'eau et quand nous regardons le futur usage de cet ouvrage, il est juste destiné à faire transiter les produits du nord de l'Europe au Sud, aggravant encore la situation de nos paysans. ma contribution vise aussi à vous interpeller ainsi que l'équipe des commissaires enquêteurs sur la monstruosité de cet ouvrage qui engagerait la vie de nos petits-enfants pour de longues décennies. c'est pour ces raisons que je m'oppose à la construction du canal et que je vous demande d'émettre un avis défavorable ++ permettant aux décideurs politiques de revoir leur copie au regard des données actualisées 2024 sur le bien commun qu'est l'EAU.

@517 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:49:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet d'un autre époque

Contribution :

Je suis contre le projet de Canal Seine Nord Europe car il va détruire 3300Ha de terres agricoles parmi les plus fertiles de France, reboucher une rivière, consommer rien qu'en perte d'eau 18millions de litre par an (autant que la consommation d'une ville comme Lille), nécessiter des centaines de milliers de tonnes de béton, générer un terrassement équivalent à celui de l'élargissement du Canal de Panama (pour un intérêt bien moindre), tout ça pour contribuer un peu plus au excès de la mondialisation en exportant nos céréales et en important des marchandises de l'autre bout du monde.D'après l'agence internationale de l'énergie, nous avons franchi le pic du pétrole, pourquoi construire un projet pharaonique dépendant du pétrole pour en faire fonctionner les bateaux? Aucune ébauche de solution alternative au pétrole et à l'échelle n'existe pour les bateaux fluviaux.Remettre en état le canal du Nord , l'améliorer et électrifier plus de voies ferrées auraient un impact environnemental supérieur avec un cout bien inférieur aux 5 milliards prévus pour le projet CSNE

@518 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:52:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Budget

Contribution :

Je suis contre le projet du canal Seine Nord Europe car ça n'a pas de sens de lancer un chantier avec un tel impact environnemental sans avoir le budget complet pour le finir (il manque 800 millions d'Euros à l'heure actuelle pour le boucler, sans compter les inévitables dépassements, d'après la presse)

@519 - herrmann jean laurent - Strasbourg

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:52:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ENQUETE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL A AUBENCHEUL-AU-BAC
Participer à l'enquête publique CANAL SEINE-NORD EUROPE à?"

Contribution :

Bonjour Depuis de longues dates, nos différents gouvernements parlent de relier les ports du nord au bassin parisien et au-delà. Enfin les travaux ont débuté et ce projet prend forme. Ce canal doit impérativement se réaliser car dans les temps que nous vivons actuellement, où l'écologie est mise en avant, cette nouvelle voie d'eau ne peut être que soutenue. Ce Canal enlèvera d'innombrables camions de la route, amènera de nouvelles industries, sera un atout pour le marché du travail et valorisera toute une région. Ce canal sera également une réserve d'eau pour nos agriculteurs et pourra servir en cas de pluviométrie importante de stockage d'eau. Une opportunité pour le tourisme fluvial ainsi que les activités sportives qui peuvent se faire le long des berges (Pêche, VTT, Marche, Course à pied etc.) En Allemagne, on a réalisé en 1992 le Canal Rhin-Main-Danube qui certes ne faisait circuler que de faibles tonnages mais à ce jour cette voie fluviale, en eau calme, est une des plus importantes du pays. D'autre part on ne peut se permettre de continuer les travaux sur un secteur alors qu'ils sont d'ores et déjà démarrés sur d'autres; ni pour l'écologie ni pour l'économie (subventions perçues de l'Union Européenne qui croit également en ce projet). Sans oublier l'engagement financier au niveau national et régional

@520 - Decaux Sylvie - Paris

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:02:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le canal Seine-Nord Europe

Contribution :

Je suis contre la construction de ce canal. En effet il détruira des centaines d'hectares de terres agricoles ainsi que des zones Natura 2000. Il est essentiel de respecter ces zones Natura 2000 car elles sont précieuses. La préservation de la biodiversité et des terres agricoles doivent guider toutes les décisions publiques - c'est ce qui permettra aux humains de vivre en cas de désastre climatique ou de catastrophe type guerre ou autre. L'économie doit être relocalisée, et au maximum en circuit court. Il me semble important de réparer et maintenir l'existant plutôt que de construire de grands projets. Enfin, il est important de tenir compte des cycles de l'eau. J'ai compris que ce projet entraînerait le pompage de milliers de mètres cubes dans l'Oise ... "Quand l'homme aura coupé le dernier arbre, pollué la dernière goutte d'eau, tué le dernier animal, et pêché le dernier poisson, alors il se rendra compte que l'argent n'est pas comestible."

@521 - JEANNEROT Michel - Puteaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:04:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : GABARIT...

Contribution :

Le grand gabarit serait donc le VB de 4500 tonnes ? Peut-on m'expliquer alors pourquoi VNF qualifie de "Grand gabarit" à 3000 tonnes la remise en état du canal Pommereuil - Condé ??? <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/la-remise-en-navigation-du-canal-de-conde-pommeroeul>/Ce gabarit de 3000 tonnes n'est-il pas largement suffisant pour un canal Seine Escault fait pour développer à priori les transports fluviaux de l'hinterland, puisqu'à plus ample informé, les liaisons directes Le Havre Anvers sont plus logiques par voie maritime ? Oui, mais il y a l'Europe, Europe qui dans sa bureaucratie a décrété un gabarit VB comme standard ! La même Europe qui autorise parallèlement l'augmentation du tonnage des poids lourds à 44 puis à 60 T On marche sur la tête. Non au MEGA CANAL, Non au MEGA CAMOINS

@522 - DECOSTER Yannick - Amiens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:08:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête Publique Environnementale du CSNE - Avis de la Chambre d'agriculture de la Somme

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Je vous adresse en pièce jointe de ce message la contribution de la Chambre d'agriculture de la Somme à l'enquête publique environnementale du Canal Seine-Nord Europe. Ce document comporte 9 pages. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations distinguées. Yannick DECOSTER
Responsable du service juridique et foncier
Chambre d'agriculture de la Somme

Pièce(s) jointes(s) :



Mairie de Péronne
Monsieur le Président de la commission d'enquête :
Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU
3 Place du Commandant Louis Daudre
80200 PERONNE

Amiens, le 1^{er} avril 2024

Chambre d'agriculture de la Somme
19 bis rue Alexandre Dumas
80076 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

N/Réf. : YD - N°240401LTFC

Objet : Canal Seine-Nord Europe (CSNE)

Avis sur le dossier de demande d'autorisation environnementale unique mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique environnementale du CSNE

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

L'examen du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) présenté par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) dans le cadre de l'Enquête Publique Environnementale (EPE) préalable à l'arrêté d'autorisation environnementale et au démarrage des travaux me permet de vous exprimer les observations, préoccupations et demandes de la profession agricole.

La pièce A2 du dossier de consultation rappelle (p.28) que le projet du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) relève d'une raison impérative d'intérêt public majeur prise en compte lors de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet prononcée en septembre 2008 et prorogée en juillet 2018 jusqu'en 2027.

Depuis l'origine du projet, la profession agricole a largement anticipé et coopéré au projet du CSNE dès 2005 avec Voies Navigables de France (VNF) puis depuis 2017, avec la SCSNE. Le partenariat entre VNF puis la SCSNE et les Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) du Nord-Pas de Calais, de l'Oise et de la Somme est ancien. Il a été renouvelée, en janvier 2021, par la signature d'une convention-cadre de partenariat, par laquelle la profession agricole s'engage à proposer à la SCSNE de l'accompagner dans ses démarches d'information et de concertation des propriétaires et des exploitants agricoles. Cette convention-cadre a été complétée, en mai 2022, par la signature d'une convention de coopération public-public qui précise les modalités techniques et financières de cet accompagnement. La **concertation** entre la SCSNE et la profession agricole est **permanente et régulière**. Par ce partenariat, l'objectif de la profession agricole est de **limiter les emprises de l'ouvrage sur les espaces agricoles et les perturbations occasionnées aux filières agricoles** dans l'esprit de la Loi d'Avenir pour l'Agriculture de 2014 qui introduit l'application du principe « Eviter - Réduire - Compenser » aux projets impactant l'économie agricole.

1/9



Chambre d'agriculture
de la Somme
19 bis rue Alexandre Dumas
80076 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 67 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

La concertation régulière entre la SCSNE et la OPA a permis :

- De décider de l'implantation des sites de dépôts définitifs sur des terrains généralement de moindre qualité agronomique et dans des situations topographiques rendant leur exploitation agricole future possible,
- D'ajuster le tracé de certaines voiries comme celui de la D154 entre Ercheu et Moyencourt,
- D'adapter la géométrie d'annexes hydrauliques comme celle de l'AG1364 à Ercheu, ...

▲ Sur les emprises de l'ouvrage et des compensations environnementales

Avec 70 % des emprises du projet sur des **terrains agricoles, soient 2 374 Ha**, pour la construction du CSNE et ses annexes en Hauts-de-France, le secteur agricole est lourdement impacté par ce projet. Dans la Somme, ces emprises représentent 1 066 Ha dont plus de 10 % (env. 115 Ha) pour les seuls aménagements environnementaux et paysagers. La Chambre d'agriculture de la Somme et l'ensemble des OPA dénoncent ce double prélèvement qui consiste à consommer des terres agricoles à la fois pour l'ouvrage lui-même et pour compenser son impact environnemental. Nous insistons sur l'objectif impératif de modération de la consommation foncière du projet y compris pour les compensations environnementales en privilégiant l'entretien des espaces naturels dégradés existants et la fonctionnalité de ces milieux. Dans ce contexte, nous demandons, qu'à minima, les surfaces agricoles prélevées pour la compensation environnementale **conservent une activité agricole significative** compatible avec les aménagements environnementaux et que des dispositions concrètes soient imposées dans les appels à candidatures et les contrats de gestion des espaces de compensation environnementale pour permettre à des agriculteurs locaux de proposer leurs services et contribuer à la gestion de ces milieux, en particulier par l'implantation et l'entretien de prairies par fauche ou pâturage, par la mise en œuvre de pratiques agricoles, agrivoltaïques, agroforestières ou sylvicoles adaptées.

Les emprises chiffrées sur des terrains agricoles n'apparaissent pas dans le DAE. La pièce A2 (p.30) présente les emprises totales de l'opération sur les communes concernées et annonce une surface totale d'emprise définitive de 3 009 Ha. Pour lever toute ambiguïté sur les emprises foncières du projet sur des terrains agricoles, la Chambre d'agriculture demande la confirmation des emprises agricoles qui lui ont été présentées à l'instance régionale de coordination du 25 mai 2022. Notre compagnie demande également un engagement du maître d'ouvrage de contenir les emprises foncières du projet sur des terrains agricoles aux surfaces annoncées en mai 2022.



Chambre d'agriculture
de la Somme
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

Dans l'objectif partagé de gestion économe du foncier qui constitue une ressource naturelle non renouvelable, nous proposons de renforcer, pour l'aménagement des ports intérieurs en lien avec le CSNE, une gestion économe et optimisée du foncier pour l'usage économique auquel il est destiné. Dans la Somme, les **deux ports intérieurs** en projet à Nesle et Péronne occuperont une emprise de **134 ha** dont plus de 12 % sont encore destinés à de la voirie et des espaces publics (soient 16,7 Ha). La Chambre d'agriculture de la Somme demande de poursuivre les efforts déjà engagés pour réduire au minimum les espaces publics dans cet environnement industriel dont l'accès sera limité voire localement interdit au public. Dans ces ports intérieurs, les terminaux portuaires occuperont 32 Ha et les zones d'activités, 84 Ha. Nous demandons qu'à l'intérieur de ces zones d'activités, des engagements soient pris par les collectivités en charge de leur aménagement pour qu'une « **charte d'aménagement des zones d'activités à l'intérieur des ports intérieurs visant à la densification de l'occupation des sols** » soit établie et respectée en facilitant la surélévation des bâtiments et en privilégiant les scénarios d'aménagement permettant un taux d'occupation des espaces industriels et logistiques constructibles supérieur à 50 % des espaces cessibles. Ce taux n'est actuellement que de l'ordre de 40 % dans les scénarios d'aménagement les plus massifiés.

Enfin, la Chambre d'agriculture demande à être associée au comité de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de compensation environnementale.

▲ Sur la gestion des Occupations Temporaires (OT) hors emprise du projet

Les OT sont des emprises provisoires nécessaires lors de la phase travaux. Elles comprennent les installations de chantier (bases-vie, parkings, centrales à béton, bassins de rétention provisoires, ...), les pistes de chantier, les sites de dépôts provisoires de terre végétale ou des matériaux extraits. Même si des efforts importants pour favoriser le réemploi des déblais (notamment au niveau des ports intérieurs) et diminuer leurs volumes excédentaires ont permis de réduire leur impact sur les terres agricoles, dans la Somme, les OT occuperont encore environ 143 Ha (hors emprises) qui seront restitués à l'agriculture après parfois 2 à 5 ans de stockage temporaire. La remise en état de ces sites particuliers fait l'objet d'un guide de prescriptions spécifiques établi en 2022 avec la collaboration des agropédologues des Chambres d'agriculture : le guide Technosolutions. Pour garantir son application, ce guide est désormais intégré aux Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) de marchés de travaux et est opposable aux entreprises titulaires de ces marchés.

Toutefois, face à l'emprise et à la durée importantes de certaines de ces OT comme à Allaines (22,8 Ha), Mesnil-Saint-Nicaise (9,8 Ha), Etrécourt-Manancourt (8,5 Ha), Licourt (5,1 Ha), etc., à l'absence d'expérience locale sur la remise en état de telles occupations, aux modalités de leur

3/9



**Chambre d'agriculture
de la Somme**

19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville

12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons

Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage

44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

réattribution dans le cadre de l'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE) et aux risques économiques d'une remise en état mal réalisée, nous rappelons qu'un dispositif de suivi de la mise en œuvre des terrains de dépôts et de leur restitution à l'agriculture pendant et après le chantier est prévu dans la convention de coopération public-public signée en mai 2022 notamment pour **s'assurer du retour au potentiel agronomique historique** des parcelles réceptrices de dépôts temporaires pluriannuels. La remise en état des terrains agricoles ayant supportés des dépôts pluriannuels ou ayant fait l'objet d'aménagements particuliers tels que des bassins de rétention, des pistes, des voies de circulations temporaires, des bases-vie, ... constitue sûrement un axe d'expertise très particulier à renforcer et pour lesquels le guide Technosolutions devra être complété.

En outre, un processus d'indemnisations pour la privation de jouissance des terrains occupés provisoirement existe déjà mais il devra être révisé pour répondre à toutes les situations d'OT notamment les plus longues avec des conséquences potentiellement irréversibles sur des contrats d'exploitation récurrents. La mise en œuvre préalable d'un dispositif de revente préférentielle de terrains de dépôts à titre de compensation ou d'un dispositif assurantiel en cas de remise en état manquée nous apparaît nécessaire pour anticiper d'éventuels préjudices subis par les propriétaires et les exploitants concernés.

Sur les effets du projet sur les forages d'irrigation et sur les réseaux d'irrigation et de drainage

Sur les forages d'irrigation

La pièce 7B de l'étude d'impact relative à l'évaluation des effets temporaires spécifiques à la phase chantier précise que **le passage de l'infrastructure en déblai dans les aquifères peut entraîner un rabattement de nappe et, de fait, une diminution des débits d'exploitation des captages**. Des **modifications temporaires des niveaux piézométriques** sont également mentionnés. Pour rappel, en phase travaux, **les pompages d'exhaure sont estimés à 31 850 000 m³ par an**. La durée de ces pompages varie entre 6 et 48 mois. Ils sont localisés essentiellement au droit des futures écluses et du dôme de l'Artois. Dans la Somme, le débit d'exhaure attendu afin d'épuiser la fouille nécessaire à la construction de l'écluse d'Allaines est évalué à 110 m³/h pendant 25 mois. Pour l'écluse de jonction (à Allaines), ce débit est évalué à 130 m³/h pendant 15 mois. Pour le bief de partage (bief n°5 - le grand déblai de la tranchées d'Ytres), il est évalué à 600 m³/h pendant 4 ans avec des perspectives saisonnières pouvant atteindre 1 000 m³/h. Au niveau de l'écluse d'Allaines, l'évolution attendue du niveau de la nappe en situation eaux de chantier est de 50 cm aux abords immédiats de l'écluse et - 15 cm jusqu'à environ 2,3 km au nord-est de l'écluse. Au niveau de l'écluse de jonction, l'évolution attendue du niveau de la nappe en situation eaux de chantier est de 70 cm aux abords immédiats de l'écluse et - 15 cm à plus de 1,6 km. Les évolutions attendues



**Chambre d'agriculture
de la Somme**
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Dingoan
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80260 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

sur le niveau de la nappe de la craie ne sont pas précisées pour les travaux sur le bief de partage.

Compte tenu de ces données techniques, l'étude d'impact conclut à un effet très faible à faible et à court terme des actions de rabattement de nappes qui seront mises en œuvre en phase chantier dans le secteur de l'écluse d'Allaines et de l'écluse de jonction. Il sera direct, modéré à fort et à court terme dans le secteur du bief de partage.

Dans ce contexte, la Chambre d'agriculture de la Somme demande qu'un **suivi piézométrique périodique des forages d'irrigation existants et à venir** soit entrepris et pris en charge par la SCSNE avant, pendant et après le chantier selon un mode opératoire et une périodicité à fixer en concertation avec nos ingénieurs. Les résultats de ce suivi seront à comparer aux variations du niveau de la nappe au droit des piézomètres de références locaux ou à défaut dans des forages existants ou des piézomètres qui seront installés à cet effet.

Sur les réseaux d'irrigation et de drainage

Un groupe de travail a été constitué en juin 2023 pour convenir des principes opérationnels et du processus de gestion des installations d'irrigation et de drainage directement impactées par les travaux du CSNE en phase chantier et en phase définitive en collaboration avec les services de l'Etat.

L'objectif prioritaire retenu par les signataires du protocole « Dommages de travaux publics » (DTP) signé en juillet 2008 (art. 22 à 25) et marqué par la Chambre d'agriculture de la Somme est de **maintenir le fonctionnement des réseaux pendant et après le chantier**. La condition retenue par les services de l'Etat est de définir un cadre d'intervention collectif à volume de prélèvement constant (même si des demandes individuelles de nouveaux prélèvements ou de modification de volumes de prélèvement autorisés seront toujours possibles).

Un dispositif exceptionnel, dérogatoire et collectif, de modification des arrêtés de déclaration et des arrêtés d'autorisation de forages existants est envisagé. La Chambre d'agriculture de la Somme demande aux parties prenantes de finaliser et de faciliter la mise en œuvre de ce dispositif au titre des mesures d'évitement et de réduction envisagées en p.88 de la pièce A2.

Sur les mesures conservatoires au droit de l'ouvrage en vue de l'installation de nouveaux réseaux agricoles

Au titre de l'art. 38 du protocole DTP2008, des réservations ont été prévues et dimensionnées au niveau d'ouvrages de franchissement pour permettre le passage de futurs réseaux agricoles. Nous rappelons ici qu'en cas de litige sur le franchissement de l'ouvrage, des solutions alternatives pourront être appréciées et décidées en commission départementale de conciliation prévue à l'art.60 du protocole DTP2008.



Chambre d'agriculture
de la Somme
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digeon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

▲ Sur les effets du projet sur les plans d'épandage urbains, industriels et agricoles

Par son emprise foncière, le CSNE provoque la perte de près de 1 100 Ha de terrains agricoles dans la Somme. Le Service d'Assistance Technique à la Gestion des Effluents (SATEGE) de la Somme alerte sur le fait que 15 plans d'épandage d'effluents urbains, industriels et agricoles risquent d'être impactés, à des degrés divers, par cette perte de surfaces potentiellement épandables.

En effet, l'épandage d'effluents fait l'objet d'autorisations administratives accompagnées d'un plan d'épandage qui matérialise précisément les parcelles sur lesquelles un épandage est autorisé. Dès lors, toutes modifications d'un parcellaire inscrit dans un plan d'épandage autorisé doit faire l'objet d'un porté à connaissance de l'administration et une nouvelle instruction du plan d'épandage peut s'avérer nécessaire en cas de modification substantielle du plan initial.

Le SATEGE de la Somme estime à env. 1 700 Ha la surface des terrains agricoles impactés directement par les travaux du CSNE et incluse dans un plan d'épandage (chiffres données 2022 - plans d'épandage impactés par la DUP). Depuis 2022, des plans d'épandage ont pu évoluer ou s'ajouter à la liste prise en référence par le SATEGE (avec notamment des plans d'épandage d'installations de méthanisation). Notons plus largement que plus de 20 000 Ha de terrains agricoles inscrits dans le périmètre d'AFAFE de la Somme sont inclus par un plan d'épandage.

La Chambre d'agriculture de la Somme demande d'anticiper les modifications de plans d'épandage annoncées par le SATEGE et que la SCSNE prenne en charge intégralement les coûts de ces modifications. Comme pour les forages d'irrigation, la mise en œuvre d'une procédure exceptionnelle, collective et simplifiée, de régularisation des plans d'épandage impactés par les travaux du CSNE est à rechercher en collaboration avec les services de l'État.

▲ Entre gestion des crues, lutte contre les inondations, préservation des nappes et productions agricoles à valeur ajoutée les réserves d'eau sont un exemple de convergence d'intérêts hydrauliques, de protection des populations, de préservation de l'environnement et de production agricole locale.

Pour compenser la **perte définitive de potentiel agricole**, la profession agricole a élaboré en 2021 un « **projet agricole structurant** » pour la zone impactée par le CSNE. L'un des axes majeurs de ce projet structurant est la **gestion de l'eau** pour maintenir voire développer les filières alimentaires à haute valeur ajoutée (pommes de terre, légumes de plein champs, maraîchage, etc, ...). La profession agricole se mobilise par ses

6/9



Chambre d'agriculture
de la Somme
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

chambres d'agriculture pour la création de **réserves d'eau pour l'irrigation** notamment au sein des zones de dépôts créées par la construction du CSNE.

Le CSNE serait utilisé comme **convoyeur d'eau** pour :

- a. Le **remplissage** des réserves projetées qu'elles soient créées au sein des zones de dépôt ou des tronçons du Canal du Nord ;
- b. **La distribution** aux irrigants en des points précis.

Ce schéma d'eau agricole serait indépendant des besoins propres du CSNE pour son fonctionnement. Une **étude des volumes prélevables en périodes de hautes eaux et dans les eaux superficielles** est engagée avec le soutien financier du MASA, dans le cadre du Varenne agricole de l'Eau, et mobilise de très nombreux partenaires agricoles et non agricoles. Elle doit évaluer le volume d'eau sans usage disponible pour alimenter les réserves agricoles.

Le rôle de convoyage des excédents d'eau de la Somme par le CSNE intéresse également l'AMEVA qui semble considérer le CSNE comme un exutoire possible en cas de crue exceptionnelle de la Somme type 2001. L'AMEVA estime qu'un soutirage de 5 m³/s de la Somme vers le CSNE, au droit de l'écluse de jonction, optimiserait considérablement l'efficacité de la gestion des crues jusqu'Abbeville.

En corollaire, les volumes soutirés pourraient alimenter les zones de compensation environnementale aménagées le long du CSNE et éventuellement des points de réinfiltration d'eau dans la nappe.

Loin de remettre en cause le dossier d'autorisation environnemental du CSNE, ces considérations ont pour objectifs de mettre en lumière des attentes, des fonctions et des perspectives pour le CSNE qui s'ajoutent à son rôle premier de voie d'eau à grand gabarit reliant la Seine à l'Escaut et renforcent son rôle structurant en Hauts-de-France. Notre compagnie est convaincue que nous pourrions collectivement trouver une véritable synergie d'intérêts pour faciliter l'émergence de nouveaux projets grâce au CSNE.

▲ Sur l'entretien des zones de dépôts

Nous tenons à préciser que la mise en dépôt de terre végétale ou de tout autre substrat pédologique, pendant ou après le chantier, conduira au développement, sur ces dépôts, d'une flore indésirable, nuisible à l'activité agricole et risquant d'impacter significativement et durablement la productivité des parcelles agricoles alentours. Une méthodologie assurant l'entretien régulier des terres mises en dépôt pour éviter le développement et la propagation de cette végétation sera définie avec la profession agricole. La SCSNE puis VNF veilleront et assureront sa mise en œuvre sur



**Chambre d'agriculture
de la Somme**
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

le terrain. Les agriculteurs locaux seront associés à l'entretien de ces zones de dépôts.

D'autre part, une attention particulière sera également portée au risque de prolifération, à partir de ces sites, d'espèces animales ou végétales susceptibles d'engendrer des dégâts aux cultures ou des pertes de productivité des parcelles agricoles voisines. Nous demandons à la SCSNE d'anticiper et de limiter ce risque dommageable pour l'activité agricole en établissant un plan d'actions concret en collaboration avec les acteurs du secteur allant jusqu'à la prise en charge des dégâts et de l'ensemble des préjudices occasionnés.

Des divergences de vue locales persistantes ...

Localisation de l'annexe hydraulique AH1364 d'Ercheu

Depuis l'instance départementale de dialogue et d'arbitrage du 22 novembre 2020 et la présentation de l'AVP du CSNE dans le Secteur 2 par la SCSNE, les élus agricoles de la Somme ont signalé à plusieurs reprises l'inadaptation agricole de la localisation de l'Annexe Hydraulique AH1364 à Ercheu tant sur les plans topographiques, pédologiques et paysagers que de l'organisation spatiale agricole à venir et ont demandé d'étudier une solution d'implantation alternative sur des sols de moindre potentiel agronomique et dans une logique de mutualisation des contraintes d'exploitation.

Pour répondre à cette demande, le 29 août 2022, la SCSNE présentait l'examen de 7 sites complémentaires expertisés dans le cadre d'une analyse multicritère permettant de mettre en évidence, selon la SCSNE, 2 sites de relocalisation potentielle de l'AH1364 à St-Christ-Briost (PK153.6) et Villers-Carbonnel (PK154.6) tout en maintenant la priorité d'aménagement sur le site initial d'Ercheu.

Force est de constater que les contraintes d'aménagement d'une annexe hydraulique présentées par la SCSNE ne permettent pas de répondre aux attentes de la profession agricole qui ne peut privilégier l'une ou l'autre des propositions faites par la SCSNE.

Localisation de la mesure de compensation MC1500 - Prairies humides de Licourt

Le 9 février 2023, un point d'échange technique était organisé à Licourt au sujet de la localisation de la mesure de compensation MC1500 proposée dans le DAE du CSNE, sur des terrains totalement anthropisés situés à Licourt et correspondant à d'anciens bassins de décantation et d'une éventuelle relocalisation d'une annexe hydraulique à Licourt.

A été évoquée, la mise en œuvre d'un bouquet de 3 propositions interdépendantes portant sur :

Document : 240401- Avis Chambre Agriculture 80 EPE CSNE.pdf, page 9 sur 9



1. L'optimisation de la géométrie de la mesure de compensation environnementale « Prairies humides de Licourt », notamment en supprimant les délaissés générés le long du CSNE,
2. La relocalisation d'une annexe hydraulique, initialement projetée à Ercheu, sur la commune de Licourt, sur la rive ouest du CSNE, en contrebas du franchissement aérien de la route de Licourt-RD62 ;
3. Déplacement d'un cordon boisé, existant en bordure « Est » du CSNE, pour permettre le remblaiement d'une parcelle et garantir son exploitation agricole.

Les parties en présence ne sont pas parvenues à un accord sur la mise en œuvre de ce bouquet d'actions.

**Chambre d'agriculture
de la Somme**
19 bis rue Alexandre Dumas
80096 Amiens Cedex 3
Tél. : 03 22 33 69 00

Bureau d'Abbeville
12 rue René Digneon
80100 Abbeville
Tél. : 03 22 20 67 30

Bureau d'Estrées-Mons
Station de l'Inra
2 domaine Brunehaut
80200 Estrées-Mons
Tél. : 03 22 85 32 10

Bureau de Villers-Bocage
44 rue du Château d'Eau
80260 Villers-Bocage
Tél. : 03 22 93 51 20

accueil@somme.chambagri.fr
www.somme.chambre-agriculture.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 188 002 513 000 11
APE 9411 Z

Vous remerciant par avance pour votre intervention afin que nos observations, préoccupations et demandes soient prises en compte par le maître d'ouvrage puis le gestionnaire du CSNE,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations distinguées.

La Présidente,

Françoise CRÉTÉ

@523 - FOURNIER Damien - Breuil-le-Sec

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:12:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au canal

Contribution :

Je suis contre le canal comme de nombreux autres. Nous n'avons pas été vus et entendus non pas par notre absence, mais simplement parce qu'on ne nous a pas donné voix au chapitre plus tôt. Quoi que certains peuvent en dire, ça ne justifie en rien de la pertinence ou non de notre opposition et de notre positionnement sur cette enquête environnementale. Je ne discuterai pas ici du biais de raisonnement dont ils font part pour essayer de nous discréditer, mais ne vous laissez pas bernier par ce petit effet de manche. Aucun élu ne devrait d'ailleurs se permettre de remettre en cause la pertinence de notre acte citoyen. Oui au fluvial, mais NON à ce projet de développement mortifère de l'agro industrie, de la mondialisation et de la mise en concurrence des ports étrangers avec les nôtres. L'avenir est au localisme qui lui aura un réel impact positif sur l'environnement, ceux qui prétendent le contraire ne font que du greenwashing ou de la partisanerie.

@524 - Dumuret Mireille - Arsy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:13:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le CSNE

Contribution :

Nous, résidents d'un village de l'Oise avons étudié le dossier et nous estimons que :- trop de terres agricoles sont impactées, au risque de s'appauvrir et de ne pas pouvoir les générations futures- la loi ZAN est bafouée - les espèces protégées sont impactées par les travaux, cela menace la biodiversité - le manque d'eau et son accaparement sont trop importants désormais- la diminution de la circulation des camions low cost sur les routes est un faux argument car ils vont s'ajouter à ce trafic fluvial

@525 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:23:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :GABARIT SURDIMENTIONNE

Contribution :

Le grand gabarit serait donc le VB de 4500 tonnes ?Peut-on m'expliquer alors pourquoi VNF qualifie de "Grand gabarit" à 3000 tonnes la remise en état du canal Pommereuil - Condé ???<https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/la-remise-en-navigation-du-canal-de-conde-pommeroeul>/Ce gabarit de 3000 tonnes n'est-il pas largement suffisant pour un canal Seine Escault fait pour développer à priori les transports fluviaux de l'hinterland, puisqu'à plus ample informé, les liaisons directes Le Havre Anvers sont plus logiques par voie maritime ?Oui, mais il y a l'Europe, Europe qui dans sa bureaucratie à décrété un gabarit VB comme standard !La même Europe qui autorise parallèlement l'augmentation du tonnage des poids lourds à 44 puis à 60 TOn marche sur la tête.Non au MEGA CANAL, Non au MEGA CAMOINS

@526 - Comble Stéphane - Vitry-en-Artois

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:34:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :délibération de la Communauté de Communes Osartis-Marquion

Contribution :

Bonjour,Veuillez trouver ci-jointe la délibération de la Communauté de Communes Osartis-Marquion au sujet de l'enquête environnementale sur la section de Passel à Aubencheul-au-Bac.Bien cordialement,Stéphane CombleDirecteur Général Adjoint

Pièce(s) jointes(s) :

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES OSARTIS MARQUION

DÉLIBÉRATION
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

N° 24/M03/07

Séance du lundi 25 mars 2024

L'An deux mille vingt-quatre, le lundi vingt-cinq mars à dix-huit heures, le Conseil Communautaire, s'est réuni à la salle des fêtes de Biache-Saint-Vaast conformément à l'article L.2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales et à l'article 2 du règlement intérieur, sous la Présidence de M. Pierre GEORGET, Président, à la suite de la convocation qui lui a été faite le dix-neuf mars deux mille-vingt-quatre, laquelle convocation a été affichée au siège de la Communauté et transmise pour affichage dans les communes membres.

Étaient présents (63) :

M. Norbert GROBELNY, M. Jean-Pierre LESTOCARD, M. Bernard GAUDEFROY, M. Hervé NAGLIK, Mme Véronique DUMARQUEZ-LARDIER, Mme Christelle LESPAGNOL, M. Serge LOBRY, M. Daniel MARTINE, M. Jean-Luc BOYER, M. Lionel DAVID, Mme Jocelyne HECQUET-CIESLAK, M. Nicolas CICORIA, Mme Karine DOUVIRIN, Mme Marina MARTEAU, M. Pierre HERBAUT, M. Grégory DEPREZ, M. Dominique BLARY, M. Dominique BERTOUT, M. Joël GROLEZ, Mme Françoise WARLOP, Mme Isabelle VITTE, M. Marc CAMPBELL, M. Stéphane TONELLE, Mme Sylvie PONCHAUX, M. Alain YUX, Mme Corinne DELEVAQUE, M. Jean-Louis CAPIEZ, Mme Annie LEMOINE, M. Michel VOLANTI, M. Jean – Marcel DUMONT, M. Patrick DEREIGNAUCOURT, M. Philippe DUBUS, M. Denis SENECHAL, M. Michel ROUSSEAU, Mme Corinne DUBOIS, Mme Karine CAPELLE, M. Jacques PETIT, M. Michel HOUVENAEGHEL, M. Patrick DOYEN, Mme Marie-Christine GUENOT, M. Francis CORNU, M. André PLATEL, M. Thierry GILLERON, M. André BORDAS, Mme Isabelle TOURNEL, Mme Nathalie GRUMIAUX, M. Frédéric HUMEZ, Mme Danièle DELANNOY, Mme Muriel DUFAY, M. Gérard CRUTEL, M. Didier DRUBAY, M. Guy de SAINT-AUBERT, M. Jean-Charles DUPAS, M. Francis RIGAUT, M. Yves LEGROS, M. Daniel LADRIERE, M. Pierre GEORGET, Mme Catherine VESIEZ, M. Francis RICHARD, M. Jean-Noël ROCHE, Mme Sylvie JONIAUX, M. Louis FAVREUIL, Mme Sylviane DURAK,

Absents excusés avant donné pouvoir (7) :

M. Serge EVERAERE, pouvoir à M. Hervé NAGLIK,
Mme Agnès LAGEAT, pouvoir à M. Jean-Luc BOYER,
Mme Caroline MOLARD, pouvoir à Mme Karine DOUVIRIN,
M. Thibaut SAMIER, pouvoir à M. Gérard CRUTEL,
M. Thomas MEURILLON, pouvoir à M. Alain YUX,
M. Jean-Marie HERMANT, pouvoir à M. Bernard GAUDEFROY,
M. Jean-Paul PONT, pouvoir à M. Patrick DOYEN,

Absents représentés (5) :

M. Francis DEGAND, représente par Mme Karine CAPELLE,
M. Xavier PLATEL, représenté par M. André PLATEL,
M. Jérôme DARTUS, représenté par Mme Nathalie GRUMIAUX,
Mme Annick DANIEL, représentée par Mme Muriel DUFAY,
M. Christian THIEVET, représenté par M. Daniel LADRIERE,

Absents (7) :

Mme Cathy VERDEZ,
M. Julien LALOUX,
Mme Marie-Astrid GUEN,
M. Laurent TURPIN,
Mme Valérie BOULET,
M. Serge MAZINGUE,
Mme Sandrine CARPENTIER METAY,

Mme Marina MARTEAU est désignée Secrétaire de Séance.

Accusé de réception en préfecture
062-20044048-20240325-24-M03-07-DE
Date de télétransmission : 28/03/2024
Date de réception préfecture : 28/03/2024

Document : AR-24-M03-07 - ENQUETE PUBLIQUE CSNE.PDF, page 2 sur 4

Objet : Délibération portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société du Canal Seine Nord Europe, relative aux travaux nécessaires sur les secteurs n°2 à 6, de PASSEL dans l'Oise à AUBENCHEUL-EN-BAC dans le Nord

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code l'environnement, notamment les articles L181-1, L214-3, R181-38,

Vu l'arrêté interpréfectoral, en date du 2 février 2024, portant ouverture d'une enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement portant sur les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal sur les secteurs n°2 à 6, de Passel à Aubencheul-au-Bac.

Monsieur Dominique BERTOUT, Vice-Président, expose au conseil communautaire que la Société du Canal Seine-Nord Europe a présenté une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement portant sur les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal sur les secteurs n°2 à 6, de Passel à Aubencheul-au-Bac.

Considérant que cette demande intègre également une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation espèces protégées.

Considérant qu'une enquête publique pour ce projet se déroule du 4 Mars au 2 Avril 2024, avec une consultation du dossier possible et la rencontre des Commissaires enquêteurs sur plusieurs dates à Marquion, en Mairie.

Considérant que, sur le fondement de l'article R181-38 du code de l'environnement, le conseil communautaire est ainsi invité à se prononcer sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture du registre d'enquête.

Considérant que parmi les principales caractéristiques du canal sur le plan environnemental, il convient de souligner les points suivants :

- Une emprise maximale d'intervention qui s'étendra sur 3 388 hectares, pour l'ensemble du tracé, avec des milieux agricoles qui représentent 80% des surfaces impactées. 794 hectares seront mobilisés pour réaliser l'ensemble des sites de compensation ;
- La mise en œuvre de dispositifs d'étanchéité importants et notamment dans les zones à risque, pour ne pas créer d'interférence hydraulique entre le canal et les cours d'eau existants ou les nappes phréatiques. Un suivi piézométrique sera assuré en phase travaux puis d'exploitation en plusieurs points ;
- La réalisation d'un plan de maintenance et de surveillance très précis de l'ouvrage;
- Des ratios de compensation surfacique largement atteints et souvent dépassés pour tout type d'espèces faunistiques et floristiques : la destruction de 63,7 hectares de zones humides pendant les travaux sera notamment compensée par l'aménagement de 200,7 hectares de nouvelles zones ;
- L'adaptation des périodes de travaux aux cycles biologiques des différentes espèces faunistiques ;
- L'absence de boisements significatifs et de sites Natura 2000 impactés sur le territoire de la Communauté de Communes OSARTIS-MARQUION. Et en dehors du périmètre de notre intercommunalité, les sites impactés ne présentent quasiment pas d'incidences résiduelles après les travaux ;

032-2004048-2024-0325-24-M03-07-DE
Date de télétransmission : 28/03/2024
Date de réception préfecture : 28/03/2024

Page 2 sur 3

Document : AR-24-M03-07 - ENQUETE PUBLIQUE CSNE.PDF, page 3 sur 4

- Une alimentation en eau du canal qui se fera uniquement à partir de l'Oise, et du bassin de retenue de Louette en période d'étiage, permettant un bon état écologique de l'eau du canal.

En conséquence,

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur Dominique BERTOUT, Vice-Président,

Le Conseil Communautaire, à l'unanimité,

- **DECIDE** d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement, portant sur les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6, de Passel à Aubencheul-au-Bac, et intégrant une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation espèces protégées.
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer tout document se rapportant à cette affaire.

La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification et/ou de son affichage, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté de Communes, étant précisé que celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal Administratif dans un délai de deux mois. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique «Télérecours Citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr

Le Président,
certifie que, en application de
l'article 2 de la Loi
du 22 Juillet 1982, la présente
Délibération a été publiée
le **28 MARS 2024**
et transmise en Préfecture
le **28 MARS 2024**
Le Président

Fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus,
Le Président,

Accusé de réception en préfecture
052-20044049-20240325-24-M03-07-DE
Date de télétransmission : 28/03/2024
Date de réception préfecture : 28/03/2024

Page 3 sur 3

Export généré le 19/04/2024 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, des registres-papier, par courrier, par email, entre le 04/03/2024 et le 02/04/2024

Document : AR-24-M03-07 - ENQUETE PUBLIQUE CSNE.PDF, page 4 sur 4

Accusé de réception en préfecture
052-200044049-20240325-24-M03-07-DE
Date de télétransmission : 28/03/2024
Date de réception préfecture : 28/03/2024

@527 - HOURDAIN Philippe - Lille

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:39:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis CCIRHDF - Projet Canal Seine Nord Europe

Contribution :

Avis favorable au projet du Canal Seine Nord Europe pour cette enquête publique environnementale sur la section Passel à Aubencheul-au-Bac.

Pièce(s) jointe(s) :



LE CANAL SEINE-NORD EUROPE – ENQUETE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL A AUBENCHEUL-AU-BAC

02/04/2024

En tant que représentante des intérêts des plus de 360 000 entreprises des Hauts-de-France et gestionnaire d'infrastructures majeures, notamment des ports fluviaux et des zones d'activité, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Hauts-de-France soutient pleinement l'arrivée du Canal Seine Nord Europe car ce projet extraordinaire est vital pour l'attractivité économique, la réindustrialisation, la logistique multimodale et le tourisme plaisancier de la région.

En permettant une meilleure connexion entre les bassins économiques, et en connectant notamment par la voie fluviale à grand gabarit des régions clés telles que l'Île-de-France et les Hauts-de-France avec le Benelux et l'Allemagne, ce projet va, en effet, considérablement favoriser les échanges commerciaux et ainsi stimuler le développement économique régional. Cela signifie que les entreprises auront une meilleure accessibilité aux marchés et aux ressources.

Par ailleurs, le Canal Seine Nord Europe offrira un meilleur service de transport décarboné et facilitera ainsi le report modal des marchandises vers le fluvial et le ferroviaire, ce qui est essentiel pour les activités commerciales et industrielles de la région, mais aussi pour la décarbonation des chaînes logistiques. Il favorisera également des pratiques de transport massifié réduisant par conséquent l'empreinte carbone des chaînes.

Enfin, le développement du Canal entraînera la création d'emplois dans divers secteurs de la logistique, de l'industrie et du BTP et les services connexes, mais offrira aussi des opportunités pour la création d'entreprises à forte valeur ajoutée, notamment grâce aux plateformes multimodales le long du Canal.

Toutes ces raisons ont conduit la CCI Hauts-de-France à s'impliquer pleinement, depuis plusieurs années, pour faire de ce chantier une réussite.

La CCI Hauts-de-France est, en effet, co-pilote, avec la Région Hauts-de-France, du dispositif « Canal Entreprises », issu de la Démarche Grand Chantier. Cette démarche vise à offrir à tous les acteurs économiques la possibilité de saisir les opportunités ouvertes par le projet. « Canal Entreprises », lancé dès 2019, a déjà rencontré des succès importants. Ainsi près de 700 entreprises sont référencées sur le site CCI Business Canal Seine Nord Europe, démontrant la préparation des entreprises pour répondre au chantier. L'accompagnement des entreprises par toutes les équipes de la CCI Hauts-de-France a déjà permis à certaines TPE/PME de la région de prendre part à la réalisation du projet.

.../...

Document : Contribution_CSNE_CCIRHDF.pdf, page 2 sur 2

.../...

De plus, la CCI Hauts-de-France a également engagé de nombreuses actions dans la perspective de l'après chantier. Elle incite notamment à l'intégration d'un chaînon logistique décarboné et est un acteur majeur de l'aménagement et de l'exploitation des ports intérieurs de la Région mettant à disposition des outils performants pour le report modal. La CCI Hauts-de-France, via ses outils, notamment Euralogistic, via son rôle dans Norlink, et en travaillant étroitement avec des associations d'entreprises tels que le cercle des chargeurs, propose, en effet, aux entreprises les outils techniques ou de formation pour décarboner les chaînes logistiques. Par ailleurs, concernant l'aménagement et l'exploitation des ports intérieurs, et parmi les nombreuses actions menées par la CCI Hauts de France, le développement des Ports de Lille, et tout particulièrement du Port du Terminal à Conteneur Escaut Valenciennes à Saint Saulve (Dock Seine Nord Europe - Escaut), démontre les perspectives de trafic fluvial par le succès rapide rencontré. Ainsi, en peu de temps, le Terminal à Conteneurs Escaut Valenciennes a connu plusieurs extensions, illustrant toute la pertinence du fluvial dès lors que le gabarit permet la massification, y compris avec des chargements à deux couches pour les conteneurs.

Ainsi, la CCI Hauts-de-France émet un avis favorable au projet du Canal Seine Nord Europe pour cette enquête publique environnementale sur la section Passel à Aubencheul-au-Bac.

Le Président
CCI Hauts-de-France



Philippe HOURDAIN

 [hautsdefrance.cci.fr](https://www.hautsdefrance.cci.fr)

CCI Hauts-de-France
299 boulevard de Leeds | CS 90028 | 59031 LILLE CEDEX | T. 03 20 63 79 79

SIREN : 130 022 718 | NAF : 9411Z

E528 - Morgane VERDURE

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:40:25

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution Union TLF - Enquête publique CSNE

Contribution :

Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-dessous la contribution de l'Union TLF à l'enquête publique sur la construction du CSNE sur la section qui s'étend de Passel, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord. L'Union TLF (Transport et logistique de France) en tant qu'organisation professionnelle regroupe les acteurs clés de la chaîne logistique fluviale, dont les commissionnaires de transport fluviaux mais également ferroviaire et internationaux, les transporteurs routiers dans le cadre d'une opération de transport combiné et les logisticiens terrestres, et jouit ainsi d'une vision globale des enjeux d'interconnexion et de report modal. L'Union TLF soutient la poursuite des travaux d'ouverture du Canal-Seine-Nord-Europe à plusieurs égards :- Apaiser la tension métier actuelle du TRM : Au regard des enjeux d'attractivité métier et de la pénurie des conducteurs que connaît le secteur, la création de ce corridor fluvial grand gabarit permettrait d'offrir une alternative de massification et complémentaire au transport routier et d'apaiser ainsi la tension métier actuelle existant dans le TRM.- Booster le report modal dans la perspective des objectifs de la Stratégie nationale fluviale : L'ouverture du CSNE joue un rôle important dans le déplacement du fret de la route vers le fleuve en offrant notamment une capacité de transport importante pour les marchandises en vrac et les conteneurs, répondant à une demande croissante de transport de marchandises. De plus, en offrant une solution logistique fluviale, le CSNE permet de relier plus facilement les ports maritimes aux régions intérieures, ce qui peut encourager davantage de chargements de conteneurs vers l'hinterland par le mode fluvial.- Optimiser les coûts actuellement engagés dans les travaux d'ouverture du CSNE : A l'heure actuelle, des travaux sont en cours sur le premier secteur du CSNE, de Compiègne à Passel. Un arrêt des travaux serait particulièrement préjudiciable au regard des fonds et coûts déjà engagés pour la construction du CSNE, provoquant une incompréhension des acteurs économiques eu égard de la volonté politique poursuivie. Cordialement, <https://www.e-tlf.com/> Morgane Verdure Responsable Développement durable et Report modal Tél. +33 (0)1 53 68 40 77 Port. +33 (0)6 19 05 96 03 mverdure@e-tlf.com | www.e-tlf.com Immeuble Cardinet â?" 8 rue Bernard Buffet â?" 75017 Paris <https://www.linkedin.com/company/union-tlf> <https://twitter.com/uniontlf> <https://www.youtube.com/user/UNIONTLF> <https://www.e-tlf.com/> [https://www.sitl.eu/fr-](https://www.sitl.eu/fr-fr/register.html?code=0991293506962921-NX4)

Pièce(s) jointes(s) :



E529 - Anne NICOLAS

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:41:14

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique environnementale CSNE

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Je vous adresse la contribution de la Chambre d'Agriculture Nord-Pas de Calais sur l'enquête publique environnementale. Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement, Anne NICOLAS> Chambre d'Agriculture du NPdCService Aménagement Territorial> 56, Avenue Roger Salengro> BP 80039> 62051 SAINT LAURENT BLANGY Cédex> Tél : 06.42.87.75.69

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 240402 avis CANPDC DAE CSNE.pdf, page 1 sur 7



MAIRIE DE PERONNE
Monsieur le Président de la commission
d'enquête
3 Place du Commandant Louis Daudre
80200 PERONNE

Service : Aménagement Territorial
Nos références : CD / AN / IM / 2024 - 214
Dossier suivi par : Anne NICOLAS
anne.nicolas@npdc.chambagri.fr
Vos références : -
Objet : Dossier d'enquête publique environnementale CSNE

Saint-Laurent-Blangy, mardi 2 avril 2024

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Président,

En préambule, nous tenons à rappeler que les chambres d'agriculture se sont toujours positionnées en accompagnement des projets contribuant au développement des territoires et créateurs de valeur ajoutée et d'emplois. C'est dans cet esprit que les chambres d'agriculture se sont mobilisées depuis 2005 pour expliquer le projet auprès de leurs ressortissants et pour apporter leur contribution dans la construction de cette infrastructure structurante.

Elles se sont exprimées lors de chaque temps de concertation et lors des phases officielles des procédures administratives (demande de DUP, de DUPm..)

Ainsi, la Chambre d'Agriculture NPDC regrette que le délai de l'enquête publique n'ait pas été prorogé, ce qui aurait permis d'émettre un avis plus exhaustif au vu du volume et de la complexité du dossier de demande d'autorisation environnementale couvrant à la fois plusieurs départements et plusieurs champs de compétences (autorisation loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, défrichement.....).

L'examen du dossier amène la Chambre d'Agriculture à formuler les remarques suivantes :

Siège social
299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr



Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr

1. Sur les emprises :

Le tableau p30 de la pièce A2 (Source SIG 2023) présente les emprises de l'opération CSNE sur les communes concernées ; ainsi, le secteur 4 de travaux - territoire Artois Cambrésis- contribue à hauteur de 960.59 ha de surfaces d'emprises définitives, dont nous comprenons que les aménagements écologiques (240 ha) couvrent 25 % .

Nous constatons un delta important avec les chiffres qui nous avaient été présentés lors de l'instance régionale de concertation de mai 2022, c'est-à-dire après le dépôt du demande d'autorisation environnementale en instruction ; par exemple, les aménagements environnementaux et paysagers couvraient alors une surface de 145 ha !.

Ainsi, les chiffres présentés dans les différentes pièces composant le dossier, nous permettent difficilement d'appréhender l'impact sur les surfaces agricoles.

Nous souhaitons également attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les conséquences de ces emprises en terme de pertes de surfaces d'épandage d'effluents, de désorganisation des plans d'épandage associés et de la nécessité de réviser les procédures administratives adossées. Ce sujet ne semble pas avoir été identifié dans les différentes pièces du dossier.

2. Sur les dépôts :

Comme mentionné page 31 du cahier territorial Artois Cambrésis et dans l'annexe 9.4 de la pièce A2 , des réunions de concertation régulière ont eu lieu entre la SCSNE et la profession sur le sujet prégnant des dépôts définitifs d'excédents de matériaux afin à la fois de déterminer leur localisation la moins pénalisante possible pour l'activité agricole mais aussi d'optimiser leur emprise foncière et leur configuration. Ce sont ainsi 7 sites de dépôts définitifs qui ont fait l'objet d'un consensus, parmi lesquels 4 seront restitués à l'activité agricole pour environ 72 ha. Ces surfaces représentant la partie « plateau » des dépôts, dont les pentes seront aménagées par des plantations.

Comme évoqué lors des réunions de concertation, la mise en dépôt des terres s'accompagne souvent du développement d'une flore indésirable, nuisible à l'activité agricole riveraine et environnante ; aussi, nous insistons sur la nécessité de mettre en place des mesures d'entretien régulier permettant la maîtrise de la prolifération de certaines espèces.

3. Sur les mesures de compensation écologique :

Lors de sa contribution sur le projet de DUPm de 2015, la chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais avait déjà exprimé ses craintes sur les



surfaces sollicitées à des fins de compensation écologique, soustraites à l'activité agricole et participant ainsi à une double peine sur le foncier agricole. Elle avait déjà alerté sur son refus de voir l'application mathématique de certains ratios.

Ces craintes ont été réitérées lors de l'installation de l'instance locale de concertation NPdC (représentants de la SCSNE, de son groupement de bureaux d'étude et de représentants de la profession agricole) en juin 2020 ; réunion lors de laquelle nous avons demandé de connaître les besoins en compensation écologique, de ne pas prélever d'emprises additionnelles agricoles pour la compensation, d'être associés aux discussions avec les services de l'Etat afin de pouvoir échanger sur des propositions qualitatives plutôt que quantitatives, ...

Lors d'échanges techniques (GT AEU du 20/01/2022) sur cette thématique, la présentation des principaux grands principes de la compensation appliquée au CSNE indiquait à la fois la mutualisation des différentes compensations : défrichement, zone humide, cours d'eau, habitat d'espèces protégées..... mais aussi une compensation dimensionnée sur un ratio 1/ 1 sur des critères surfaciques et fonctionnels sauf exigences réglementaires spécifiques (exemple ratio 1,5/1 pour les zones humides).

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

De la même façon, les discussions techniques indiquaient aucun impact résiduel sur les zones humides en Nord-Pas-de-Calais et concluaient à l'absence de compensation zone humide sur le bassin versant de la Sensée, grâce à la mise en place des berges lagunées (3000ml) et de deux annexes hydrauliques sur les communes de Hermies et de Oisy le Verger pour 2.4 ha (p 91 de la pièce A2) .

Or, la pièce C5 du dossier flèche 4,36 hectares de compensation zone humide dans l'espace « mosaïque de milieux de Oisy à Aubencheul ».

Par ailleurs, la chambre d'Agriculture s'étonne de la mesure « création de prairie humide », sur zone humide existante en nature de culture (page 192 du plan de gestion du site de Oisy) mais aussi « création de prairie mésophile » sur des zones de culture au sud du bois de puits (page 193 plan de gestion site de Oisy)

idem page 196 une parcelle agricole sera plantée à l'est du CSNE vers PK 204,5 afin de « diversifier les milieux agricoles environnants » (doublement du boisement existant) .

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

Si les principes de plantations (au titre des mesures de compensations écologiques) des pentes des dépôts fléchés pour un retour à l'activité agricole avaient été partagés, il n'en est pas de même des autres surfaces dédiées, quand bien même celles-ci se trouvent à l'intérieur de la bande de DUP (pièce C5)

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr



La Chambre d'Agriculture fait ainsi le constat que ses demandes d'éviter des zones agricoles pour les besoins de compensation écologique n'ont pas été retenues et qu'ainsi, la consommation foncière, déjà importante, s'en trouve amplifiée.

La pièce C5 du dossier de demande d'autorisation environnementale présente 5 sites de compensation écologique en Nord-Pas-de-Calais (de 33 à 37) pour 240 hectares, outre les berges lagunées (3 km) et les deux annexes hydrauliques (environ 2,4 hectares).

La Chambre d'Agriculture tient à préciser que ceux-ci ont simplement fait l'objet de présentation (spatiale et globale) au printemps 2023 dans les différentes instances et lors des réunions agricoles, sans aucune forme de concertation préalable. Il en va de même des principes paysagers que nous découvrons dans le cahier territorial Artois Cambrésis.

Le dossier détermine les mesures de compensation écologique pour les besoins de l'infrastructure CSNE ; nous tenons, d'ores et déjà, à préciser que, si de nouvelles mesures de compensation étaient nécessaires notamment pour les besoins du port intérieur, celles-ci devraient s'effectuer à l'intérieur de l'infrastructure port.

En effet, la chambre d'Agriculture constate déjà une surface beaucoup plus importante de besoin de compensation écologique par rapport aux emprises indiquées lors des réunions de 2022. **Dans ce contexte, la Chambre d'Agriculture sera vigilante et n'acceptera pas la recherche de nouvelles surfaces agricoles à visée écologique, post enquête publique environnementale, à l'instar de la situation qui s'est produite sur le secteur 1 de travaux fin 2020.**

- La question des ratios de compensation,

La chambre d'Agriculture constate p45 de la pièce C1 que 67,3 ha de zones humides sont impactées par l'ensemble du projet laissant un impact résiduel de 54ha; ainsi des mesures C4 « création de zone humide » et C10 « restauration de la zone humide » ont été recherchées ; ce sont 200,7 ha de mesures de compensation qui sont proposées conduisant à l'application d'un ratio de 3,91 pour le SDAGE Artois Picardie.

Autre exemple, s'agissant des boisements, la pièce C2, p 413, indique « des plantations de boisements compensateurs seront réalisés sur une surface de 338 ha (...) soit plus de 3.6 fois la surface des boisements matures impactés.

Par ailleurs, le tableau 19 « analyse de l'équivalence écologique sur le plan surfacique par grands milieux » p 90 de l'étude d'impact pièce 7A est révélateur des coefficients utilisés... (pouvant aller jusque 7, pour les milieux aquatiques stagnants).

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr



Au regard de l'ampleur et du caractère exceptionnel de ce chantier fortement consommateur d'espaces agricoles, la Chambre d'Agriculture demande la non application de ratios surfaciques, qui concourent à une consommation foncière supplémentaire.

4. Sur la gestion des sites de compensation écologique :

La pièce C5 précise que les sites de compensation écologique se trouvent en majorité dans la bande de DUP ; les sites hors bandes de DUP sont en réserve safer ou propriété de la SCSNE sauf conventionnement avec le conseil départemental du Pas-de-Calais pour le bois Durieux et une partie du site de la mosaïque de milieux qui sera réalisé en conventionnement avec un propriétaire privé.

La pièce C5, p 436, précise que « la gestion des sites de compensation écologique sera financée par le maître d'ouvrage pendant 30 ans ; cette gestion sera confiée à un partenaire qualifié recruté par appel à projet ou passation d'un marché public ».

Nous souhaitons ici préciser que le monde agricole est organisé de sorte de pouvoir satisfaire les modalités de gestion des sites par l'accomplissement de prestations de service environnemental.

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Pour ces raisons, la chambre d'Agriculture sollicite que des échanges puissent intervenir sur les modalités de gestion de certains sites de compensation écologique visés dans la pièce C5.

Exemple page 199, « l'exploitant du CSNE pourra confier la gestion post remise en état des prairies mésophiles et humides par convention à un exploitant ou un gestionnaire d'espaces naturels avec pour objectif la gestion du pâturage extensif ou une fauche tardive ». Nous souhaitons que tous les sites de compensation écologique à destination de création d'habitats de type prairie mésophile et formation herbacée et /ou prairie humide puissent revenir en gestion au profit du monde agricole, déjà fortement impacté par le projet.

Pour ce faire, les cahiers des charges des plans de gestion doivent permettre une mise en valeur écologique, économiquement viable pour l'activité agricole.

De manière générale, la profession sollicite la vigilance du maître d'ouvrage, et futur exploitant de l'infrastructure, sur les mesures d'entretien des sites de compensation écologique afin d'éviter la prolifération d'espèces qui engendrent des dégâts aux cultures environnantes. Elle insiste sur l'impérieuse nécessité de réguler ces espèces au moyen de méthodes adaptées.

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr



5. Sur les interactions du CSNE avec la nappe phréatique :

- Le dossier mentionne à plusieurs reprises la nécessité de procéder à des rabattements de nappe en vue d'effectuer les travaux de construction du canal ; la profession restera vigilante quant au suivi de ces aménagements dans le temps, notamment au regard des éventuels effets pervers de ces rabattements, qui pourraient être à l'origine de désordres hydrauliques causant des dégâts sur les parcelles.

- Comme déjà indiqué dans l'avis de la chambre d'Agriculture sur la demande de DUPm en 2015, le canal du Nord, dans sa partie tunnel contribue au drainage de la nappe phréatique, limitant ainsi tout un secteur de possibilités d'irrigation, faute d'approvisionnement en eau.

Le volet A2 (p79 du dossier) ainsi que la pièce D4.7, p119, mentionnent que « le déblai d'Ytres fait l'objet d'un dispositif spécifique pour reprendre les sous-pressions (...) Aucun dispositif d'étanchéité n'est prévu du PK 180.2 au PK 181,2 du fait de l'interaction avec la nappe ».

Cela signifie que la nappe continuera d'être drainée sur ce secteur.

De surcroît, en périodes de basses eaux, lorsque le toit de la nappe sera inférieur au niveau du CSNE, l'eau du CSNE sera perdue et contribuera à alimenter la Tortille, par le biais du tunnel.

Le dossier mentionne, que, pendant les travaux, 600 m3/h en moyenne peuvent être pompés, ce qui représente un fort prélèvement, à comparer aux besoins agricoles en matière d'irrigation ; nous ne pouvons que constater que la ressource en eau du secteur sera perturbée ; ainsi, nous demandons que des mesures de compensation soient prévues.

En conclusion, la Chambre d'Agriculture rappelle les différents protocoles et conventions signés entre la profession agricole et le maître d'ouvrage. Le dernier en date est le guide Technosolutions, cité à plusieurs reprises dans les différentes pièces du dossier actualisé. L'application de ce guide pour le retour au potentiel agronomique initial des terres est un principe fondamental dans le cadre de la constitution des dépôts définitifs dont l'objectif est d'être restitué aux agriculteurs. Il en va de même de la réalisation des différents types d'emprises provisoires afin de s'assurer de leur bonne prise en compte dans le cadre de la procédure d'AFAFE.

Elle rappelle également les engagements relatifs au rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation, en anticipation du chantier, pendant la phase chantier et pour les rétablissements définitifs dans le cadre de l'AFAFE.

Enfin, comme indiqué page 31 du cahier territorial Artois Cambrésis, la Chambre d'Agriculture compte sur la SCSNE « pour poursuivre les échanges

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr

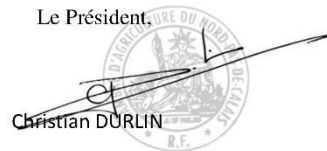
Document : 240402 avis CANPDC DAE CSNE.pdf, page 7 sur 7



avec les communes et la profession agricole tout particulièrement en vue de la phase chantier qui débutera en 2024-2025 ».

Dans l'attente, nous comptons sur la prise en compte de nos observations et demandes dans le cadre du rapport de votre commission d'enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DURLIN

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr

@530 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:42:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de suspension du projet de canal CSNE pour absence d'évaluation de l'investissement public

Contribution :

Le canal SNE a vu sa première DUP promulguée en 2008 (Voici 15 ans). Depuis, les conditions économiques et climatiques ont complètement changé. À l'occasion de sa reconfiguration, le CSNE a été soumis en 2015 à une nouvelle enquête publique. Selon la loi du 31 décembre 2012 sur la procédure d'évaluation des investissements publics, cette reconfiguration aurait du comprendre une contre-expertise. En raison de l'absence de cette contre-expertise légale, je demande l'annulation de la dernière DUP du CSNE promulguée le 20 avril 2017, ainsi que l'annulation de la prorogation, le 25 juillet 2018, de la première DUP de 2008.

@531 - Catherine - Arras

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:43:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre le projet du canal Seine Nord

Contribution :

NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ? à quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?

@532 - Duribreux Hugo - Sars-et-Rosières

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:43:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis & Revendications de la FDSEA du Nord

Contribution :

La contribution de la FDSEA est disponible en pièces jointes

Pièce(s) jointe(s) :



PRESIDENCE

Secrétariat : Audrey SOULABAILLE

Président : Laurent VERHAEGHE

Maison des Agriculteurs – ZA 2, rue de l'Épau – 59 230 SARS ET ROSIERES

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête
Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU
Mairie de Péronne
3 Place du Commandant Louis Daudre
80 200 PÉRONNE

Objet : Avis de la FDSEA59 à l'enquête publique
environnementale du projet de Canal Seine-Nord Europe (CSNE)

Sars-et-Rosières, le 2 avril 2024,

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

La Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) du Nord souhaite émettre son avis, ses craintes ainsi que ses revendications concernant l'enquête publique environnementale du projet de Canal Seine-Nord Europe (CSNE).

Tout d'abord, la profession agricole regrette le délai extrêmement court de l'enquête publique au vue de l'importance, quelle soit en taille ou en conséquences, du projet actuellement soumis à cette même enquête. Nous regrettons aussi que la demande commune de la profession agricole pour le rallongement de cette enquête fut refusé.

Bien que n'impactant le département du Nord sur une petite partie du projet global, le projet de CSNE aura des emprise sur deux communes du département du Nord : la commune d'Haynecourt pour une superficie de 43,59 ha ainsi que la commune de Mœuvres pour une superficie de 30,90 ha. D'autres impacts indirects pour la profession agricole seront aussi prévus à la réalisation de ce projet.

Les emprises envisagées pour le projet de port intérieur de Marquion-Cambrai, pour une superficie d'environ 156 ha, impactera grandement la profession agricole sur le territoire de la commune d'Haynecourt et de ses alentours. Ce projet de port intérieur se cumulera avec le projet d'extension de zone industrielle « E-Valley ». La pression sur les terres agricoles dans ce secteur sera beaucoup trop importante. Le cumul de ces projets provoquerait la disparition de presque la moitié du foncier agricole restant sur le territoire de la commune d'Haynecourt.

En plus de cette disparition de terres agricoles, les mesures compensatoires environnementales (MCE) entraîneront une double peine pour la profession agricole (perte du foncier agricole pour la réalisation du projet et perte du foncier agricole pour la réalisation des MCE). Il n'est pas entendable que la profession agricole subisse cette double peine. Les MCE doivent être prévues, en priorité, sur des surfaces non-agricoles. La mutualisation des MCE sur une même surface doit aussi être mise en œuvre afin de réduire au maximum l'impact de ces MCE. Le tableau 19, pièce 7A p.90, établit des ratios surfaciques de compensations supérieures à un ratio de 1 pour 1. Nous demandons à ce que ces ratios ne dépassent pas le 1 pour 1. Nous formulons également cette demande pour les compensations de zones humides. Il n'est pas tenable que la profession agricole subisse le ratio minimal de 1,5 ha de compensation pour 1 ha d'impact pour les zones humides.

Enfin, la totalité du foncier agricole qui serait perdu suite à la réalisation du CSNE (soit 2374 ha pour la totalité du projet) n'est pas acceptable pour nos services. L'objectif de souveraineté alimentaire, volonté du Gouvernement, serait fortement entaché par la réalisation de ce projet. Dans ces conditions, la FDSEA59 ne peut être qu'émettre un avis défavorable à la réalisation du projet de CSNE.

En vous remerciant d'avance par votre prise en compte et celle du gestionnaire du CSNE de nos remarques et nos craintes concernant ce projet d'envergure.

Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, l'expression de nos salutations distinguées.

Laurent VERHAEGHE
Président de la FDSEA du Nord

Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles du Nord
Maison des Agriculteurs - ZA 2, rue de l'Épau - 59 230 SARS ET ROSIERES

@533 - Feger Arnaud - Poissy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:50:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution à l'enquête publique sur le CSNE

Contribution :

Le groupe SCAT est le premier armement coopératif français opérant sur le bassin de la Seine, de l'Oise, du Nord et le Benelux. Nous transportons un tonnage annuel d'environ 4 millions de tonnes de vrac ainsi que 100 000 EVP. Notre coopérative regroupe plus de 60 coopérateurs artisans marinières qui exploitent une flotte de 100 barges, automoteurs et pousseurs, du Freycinet (250 tonnes) à l'automoteur de 3 500 tonnes, jusqu'au convoi poussé de 5 000 tonnes. Pour nous, la création du Canal Seine Nord Europe est une avancée qu'il ne faut pas manquer. Elle devrait permettre en effet de :- Renforcer les échanges avec les pays du Benelux et leurs ports maritimes ; -Créer de nouveaux flux décarbonés, grâce à la massification du transport de marchandise ; -Favoriser le report modal de la route vers le fleuve, contribuant ainsi au verdissement de notre économie ; -Améliorer l'attractivité des métiers du transport fluvial ; -Encourager la modernisation de la flotte fluviale française ; -Créer de l'activité, et des emplois autour notamment des nouveaux ports intérieurs qui le jalonnent.

@534 - LOUP Claude - Montmorency

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:54:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Mon avis totalement défavorable au projet de canal Seine-Nord Europe

Contribution :

Ah comme j'aurais aimé applaudir ce projet s'il se résumait à substituer du fret fluvial à du transport routier de marchandises. Malheureusement aujourd'hui on est bien obligé de renoncer à des projets aussi pharaoniques, qui n'ont plus de sens à l'heure du dérèglement climatique. Alors que nous sommes dans l'obligation d'arrêter toute nouvelle artificialisation de terres agricoles, alors que nos écoles et nos hôpitaux ont des besoins énormes de financement, ce projet me semble particulièrement destructeur et coûteux. Que fera-t-on des millions de tonnes de déblais ? A-t-on mesuré l'impact sur les populations habitant à proximité de la noria de camions qu'ils auraient à supporter pendant toute la durée des travaux ? Où trouverait-t-on dans 10 ans les millions de m3 d'eau qu'il faudrait mobiliser en permanence ? Nous connaissons déjà des épisodes de sécheresse à répétition qui limitent les possibilités de la navigation sur des canaux existants. Comment ose-t-on projeter ouvrir de nouvelles infrastructures qui risqueraient de s'avérer obsolètes avant même d'avoir été mises en service ? Par contre on peut dès maintenant et à moindre coût favoriser le développement du fret fluvial en améliorant la circulation sur les voies navigables existantes. Et pour réduire le transport des marchandises par la route et diminuer efficacement les émissions de gaz à effet de serre, on peut relancer le fret ferroviaire en utilisant au mieux les infrastructures existantes largement sous-utilisées et en rouvrant les voies laissées à l'abandon. C'est pour cela que je me prononce résolument contre un projet aussi dangereux que dispendieux, un projet qui reproduit un modèle de développement dont on ne veut plus parce que nous savons désormais qu'il nous mène dans le mur. L'urgence me semble être à la relocalisation de notre économie, c'est-à-dire à la réappropriation du moindre ha de terre et du moindre m3 d'eau disponibles pour développer le maraîchage et les cultures nourricières au plus près des villes. Fait à Montmorency le 2 avril 2024 Claude LOUP 95160 MONTMORENCY

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Mon avis totalement défavorable au projet de CANAL SEINE-NORD EUROPE_02.04.2024.pdf, page 1 sur 1

<https://www.registre-numerique.fr/scsne-passel-aubenchewil/deposer-son-observation>

Mon avis totalement défavorable au projet de canal Seine-Nord Europe

Ah comme j'aurais aimé applaudir ce projet s'il se résumait à substituer du fret fluvial à du transport routier de marchandises.

Malheureusement aujourd'hui on est bien obligé de renoncer à des projets aussi pharaoniques, qui n'ont plus de sens à l'heure du dérèglement climatique.

Alors que nous sommes dans l'obligation d'arrêter toute nouvelle artificialisation de terres agricoles, alors que nos écoles et nos hôpitaux ont des besoins énormes de financement, **ce projet me semble particulièrement destructeur et coûteux.**

Que fera-t-on des millions de tonnes de déblais ? A-t-on mesuré l'impact sur les populations habitant à proximité de la noria de camions qu'ils auraient à supporter pendant toute la durée des travaux ? Où trouverait-t-on dans 10 ans les millions de m³ d'eau qu'il faudrait mobiliser en permanence ?

Nous connaissons déjà des épisodes de sécheresse à répétition qui limitent les possibilités de la navigation sur des canaux existants. Comment ose-t-on projeter ouvrir de nouvelles infrastructures qui risqueraient de s'avérer obsolettes avant même d'avoir été mises en service ?

Par contre on peut dès maintenant et à moindre coût favoriser le développement du fret fluvial en améliorant la circulation sur les voies navigables existantes. Et pour réduire le transport des marchandises par la route et diminuer efficacement les émissions de gaz à effet de serre, on peut relancer le fret ferroviaire en utilisant au mieux les infrastructures existantes largement sous-utilisées et en rouvrant les voies laissées à l'abandon.

C'est pour cela que je me prononce résolument contre un projet aussi dangereux que dispendieux, un projet qui reproduit un modèle de développement dont on ne veut plus parce que nous savons désormais qu'il nous mène dans le mur. L'urgence me semble être à la relocalisation de notre économie, c'est-à-dire à la réappropriation du moindre ha de terre et du moindre m³ d'eau disponibles pour développer le maraîchage et les cultures nourricières au plus près des villes.

Fait à Montmorency le 2 avril 2024

Claude LOUP

95160 MONTMORENCY

E535 - Ludivine CAMPBELL

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 17:58:17

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Contribution Chambre d'agriculture de l'Oise

Contribution :

Bonjour, Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de la Chambre d'agriculture de l'Oise.
Cordialement, [logo_CA_Oise.jpg][Octobre_2021_logo-afnor.jpg] Ludivine CAMPBELL | Juriste en
Droit Rural et EnvironnementChambre d'agriculture de l'OiseTel : 03.44.11.44.64 - Port :
07.88.28.48.65rue Frere Gagne - BP 4046360 021 BEAUVAIS CEDEXuivez notre actualité sur :
Facebook.pngpicto_prestationsoise.pngSite_CA_HdF.pngPied_de_mail_CA60.jpg

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 24-04001-Enquête publique CSNE DAE.pdf, page 1 sur 2



Beauvais, le 02 avril 2024

Mairie de Péronne
Président de la commission d'enquête
3 place du Commandant Louis Daudre
80200 Péronne

N/Réf. HA/LC/SR/courrier_24-04001

Objet : Avis de la Chambre d'agriculture de l'Oise à l'enquête publique environnementale du projet de canal seine nord Europe

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique,

Comme il lui est permis, la Chambre d'agriculture de l'Oise souhaite apporter ses observations sur le volet autorisation environnementale du projet de construction du Canal Seine-Nord Europe sur la section de l'Oise. En avant-propos et dans ce cadre, nous nous étonnons de ne pas pouvoir bénéficier de 15 jours de délai supplémentaire au regard de la taille du dossier, et de l'ouvrage.

Ce projet de grande envergure va durablement structurer notre territoire. Depuis une dizaine d'années et avec l'émergence du projet déclaré d'utilité publique, la profession s'est toujours inscrite dans un esprit de construction pour que ce projet d'envergure s'intègre dans les meilleures conditions pour les uns et les autres. La préservation du foncier agricole et le maintien de productivité des exploitations restant notre ligne de conduite.

En effet, le Canal Seine Nord Europe s'appuie très largement sur les espaces agricoles. L'ouvrage en lui-même, ses annexes, les plateformes logistiques et les compensations environnementales peuvent se trouver consommatrices de nos précieux espaces.

S'agissant particulièrement du volet environnemental, nous avons plusieurs observations, remarques et préconisations à porter à votre connaissance. Nous avons noté que de nombreux espaces préservés vont être créés, nous attirons l'attention de la société du canal sur la prolifération d'espèces qui engendrent des dégâts aux cultures tels que les sangliers. La société du canal doit faire le nécessaire pour que de tels dégâts ne se produisent pas.

S'agissant des plateformes, nous avons pu noter que des dossiers environnementaux seront déposés au moment de leur construction. La profession ne peut pas accepter que ces annexes consomment des espaces supplémentaires. Aussi si ces constructions devaient générer de nouvelles compensations environnementales, nous demanderions que celles-ci soient intégrées au projet de plateforme et soient localisées in situ.

Les agriculteurs sont soucieux de la protection de l'environnement et du respect de la séquence Éviter, Réduire et Compenser. Il est toutefois important que la compensation résiduelle soit proportionnée aux impacts et qu'il n'y ait pas de surenchère dans leur

Chambre d'agriculture de l'Oise
Rue Frère Gagne – BP 40483
60021 BEAUVAIS Cedex
Tél. 03 44 11 44 11 - Fax 03 44 11 45 50
accueil@oise.chambagri.fr



REPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 186 002 515 00028 – APE 9411 Z
<http://www.hautsdefrance.chambres-agriculture.fr/vos-chambres/oise/>

Document : 24-04001-Enquête publique CSNE DAE.pdf, page 2 sur 2

détermination et leur mise en œuvre. À ce titre la profession déplore l'utilisation de ratios de compensation environnementale, et comme le prévoit la loi de Biodiversité de 2014, s'attache à l'équivalence écologique et à la fonctionnalité des milieux et la *Charte Régionale Éviter, Réduire Compenser les impacts sur les milieux naturels et agricoles* de 2021.

Par ailleurs, à la lecture du dossier, la compensation comble largement les besoins. De surcroît, nous nous exprimons sur un dossier qui se trouve consommateur d'espace et nous ne comprendrions pas que nouvelles compensations soient demandées postérieurement à cette enquête.

Nous attirons l'attention de la société du canal sur l'entretien des sites de dépôt. Il est essentiel que ces espaces ne deviennent pas des espaces de proliférations d'espèces nuisibles ou d'espèces exotiques envahissantes.

Nous avons pu noter que certains effets pervers du fonctionnement hydraulique du canal pourraient engendrer des effets ricochets sur les exploitants agricoles. En effet, nous notons que des rabattements de nappes pourraient avoir lieu, si ces derniers venaient à dégrader la qualité de l'eau, par endroit, nous serions vigilants à ce que la profession n'en soit pas jugée responsable et doivent assumer les conséquences environnementales de cet ouvrage public.

Nous attirons également l'attention sur les modifications hydrauliques engendrées par le projet, le dossier environnemental semble avoir pris en compte tous les éléments. Toutefois, nous savons qu'entre la théorie et la pratique les effets peuvent être différents, particulièrement sur les questions d'inondations et de débordement dans les parcelles agricoles.

Nous insistons également sur la mise en œuvre des compensations environnementales du canal. Les agriculteurs sont aussi des acteurs de la préservation de l'environnement et à ce titre, il est important qu'ils puissent être acteurs de ces compensations notamment sur les prairies ou l'implantation de haies. D'abord par la mise en œuvre de contrats de prestations environnementales, ensuite que leur situation soit pérennisée par des baux ruraux. La rémunération des actions favorables à l'environnement est un point essentiel pour la mise en œuvre de l'agroécologie et les compensations environnementales doivent y contribuer.

Cet avis s'inscrit dans la concertation qui existe entre nos structures tout au long de l'élaboration de ce grand ouvrage, de sa construction, de sa mise en fonctionnement et de son suivi. Nous le savons, beaucoup d'autres d'interrogations se poseront encore sur l'ensemble du projet et nous comptons sur la société du canal pour poursuivre des échanges constructifs dans le respect des intérêts de chacun.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'expression de nos sincères salutations.

Le Président,



Hervé ANCELLIN

Chambre d'agriculture de l'Oise
Rue Frère Gaigne – BP 40483
80021 BEAUVAIS Cedex
Tél. 03 44 11 44 11 - Fax. 03 44 11 45 50
accuei@oise.chambagri.fr



REPUBLIQUE FRANCAISE
Etablissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 186 002 515 00028 – APE 9411 Z
<http://www.hautsdefrance.chambres-agriculture.fr/vo-cchambres/oise/>

@536 - Lecluse Virginie - Haplincourt

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:00:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non aux travaux

Contribution :

Faite pousser une forêt et vous aurait dû monde pour la visiter avec des initiations à la nature

@537 - Beugnet Frédéric - Arras

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:03:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal seine nord

Contribution :

NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ? à quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?

@538 - Ernult Emmanuel - Margny-lès-Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:13:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : DES HYPOTHÈSES IRREALISTES EN REGARD DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Contribution :

La vulnérabilité du CSNE vis à vis des conséquences relatives au changement climatique n'est pas prise en compte de façon sérieuse dans l'étude d'impact. Dans ses études, la Société du CSNE considère que l'impact du réchauffement climatique serait le suivant : « doublement des vagues de chaleur, réduction des jours de gel, élévation de la température moyenne de près de 1,4 °C ». Ces hypothèses sont irréalistes : le réchauffement climatique mondial actuel constaté par les scientifiques étant de +1,2 °C, les +1,5 ° seront dépassés dans la décennie en cours, et la tendance actuelle nous amène à une augmentation de température de plus de +4°C (données du rapport 6 du GIEC). En cela, les dernières consignes du ministre de la Transition écologique se révèlent réalistes puisque lançant les réflexions sur les mesures d'adaptation dans une France à + 4 °C... mais ce n'est absolument pas l'hypothèse retenue par la société du CSNE ! Pire, le projet serait à classer dans ce que les scientifiques du GIEC désignent comme des actions de mauvaise adaptation, en considérant les impacts en termes d'approvisionnement en eau, dont les mêmes scientifiques nous alertent sur les risques en disponibilité future, conséquences d'une perturbation du cycle de l'eau du fait du changement climatique. Cela est mis en avant par le rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France, qui pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Dans un contexte de pénuries croissantes et où il faudra arbitrer sur les usages prioritaires de l'eau, le projet du CSNE aggraverait donc le risque sur la disponibilité en eau, tout en étant lui-même en risque à long terme.

E539 - Claude BLONDEL

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:27:43

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Fwd: enquête publique environnementale de Passel à Aubencheul

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Mesdames et Messieurs les commissaires d'enquête, je vous prie de trouver ci joint, au nom du ROSO, le dossier déposé ce jour, en version papier, à la permanence de la Mairie de Noyonbien cordialement, Claude Blondel ROSO Domaine de l'Eau

Pièce(s) jointes(s) :

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 1 sur 23



Réf : ENQUÊTE PUBLIQUE CANAL SEINE-NORD EUROPE le 1 avril 2024

OBSERVATIONS DU ROSO

A Messieurs les commissaires enquêteurs

Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Nous vous prions de bien vouloir inclure dans le registre d'enquête, les observations suivantes :

1 -Présentation du ROSO

Le ROSO (Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise) comprend 65 associations de protection de l'environnement et est présent sur le département de l'Oise depuis presque 50 ans.

A ce titre, il participe et collabore à de nombreux projets et aux principales commissions départementales (CODERST, Comités Ressource en eau, biodiversité, Zones Humides, NATURA 2000, CSS), ainsi qu'aux différentes commissions pour l'aménagement du territoire sans oublier l'ensemble des SAGE.

Le ROSO a participé aux enquêtes publiques de 2007 et 2016.

Le ROSO était présent au comité consultatif, aux réunions du 7 février 2008, 19 mai 2011 et 8 décembre 2011.

La commission « Agriculture et Environnement » a permis au ROSO de faire ses principales remarques les 29 janvier, 18 mars, 27 mai, 2 décembre 2016, le 7 juillet 2017, les 23 février, 13 septembre et 20 novembre 2018, le 1 avril 2019, le 1 octobre 2020, le 10 mars 2022, enfin lors des dernières réunions, les 22 juin 2023 et 28 février 2024. Le 22 février 2024, Le ROSO a participé au comité de suivi des mesures de compensations et se félicite du niveau de tous les échanges, **échanges qui ne concernent que la partie du CSNE dans le département de l'Oise.**

Le ROSO a aussi suivi l'avancement du dossier MAGEO depuis 2012 et participé à l'enquête publique de 2021.

2-Rappel de la position du ROSO sur le secteur 1 le 5 novembre 2020

Nous avons indiqué :

« un effort considérable a été fait pour fournir des précisions dont nous n'avons pas toujours compris la finalité.

Il apparaît toutefois que le PROJET ne concerne quasi exclusivement que l'aspect transport par la voie d'eau.

Ce manque de vue globale sur le seul secteur 1 de l'Oise (qui traverse trois intercommunalités : CA Compiègne, CC Deux vallées CC Pays Noyonnais) est dû au fait qu'aujourd'hui il existe au moins

1

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 2 sur 23

un territoire, le pays Sources et Vallées, et peut-être la Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne, qui « se cherche », pris entre une extinction industrielle des années 1970 à 2000 et une conversion difficile où le canal Seine Nord Europe n'apportera pas une contribution significative au développement durable.

Nous avons insisté pour avoir une vue du développement économique, en particulier le résultat de l'appel à projet de 2012, mais le silence en ce domaine nous laisse à penser qu'au-delà de nos doutes, il existe une réalité qui n'est pas favorable pour l'instant.

Pour le ROSO,

-le manque d'ambition pour un développement économique et globalement durable tenant compte du changement climatique et de la transition énergétique (ou, peut être notre manque d'informations en ce domaine malgré notre demande réitérée et non aboutie)

-la problématique liée à l'eau, à la seule voie d'eau dans sa fonction transport, le volume d'eau utilisé et le doute sur la qualité pour l'obtention d'une vie piscicole durable dans le canal

-L'approche insuffisante de l'aspect continuité hydrologique écologique du canal et des affluents de l'Oise en négligeant le réseau fluvial existant de proximité.

-le report à l'après enquête publique pour revenir sur les projets de territoire à négocier avec les communautés de communes, où les communes pour l'utilisation du canal latéral à l'OISE.

-les aménagements à négocier pour les plateformes multimodales et les investissements à prévoir avec les collectivités territoriales.

-les ambitions non justifiées d'augmentation du trafic fluvial en contradiction avec le développement durable et les ambitions justifiées que devraient avoir les territoires-

-Trop d'incertitudes liées avant tout à la logistique condamnant la qualité environnementale recherchée

conduisent à donner un avis défavorable à ce projet en l'état à la date du 11 novembre 2020 ».

En outre, le ROSO s'est abstenu au Coderst du 12 mars 2021 sur le projet d'arrêté portant autorisation au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement de construire et exploiter le canal Seine-Nord Europe secteur 1 (Dossier n°60-2019-00036), en soulignant :

*En définitive l'arrêté et ses annexes retiennent bien diverses mesures notamment sur le contrôle de la qualité des eaux, l'hydrologie, les moyens de surveillance et d'entretien, la remise en état des zones humides et de la surveillance des compensations et mesures d'accompagnement pour éventuellement réaliser des modifications de fonctionnalités ..., mais il n'est pas répondu complètement aux raisons qui avaient justifiées notre position défavorable ; nous **acceptons de donner un vote d'abstention pour le secteur 1 du CSNE.***

Nous avions :

- une réserve exprimée de longue date :

Nous déplorons toujours que le projet global de canal Seine Nord Europe, n'ait en fait pris en compte que la réalisation de la section Escaut-Seine et encore a-t-elle été fractionnée en trois ensembles :

- CSNE sous la conduite de la SCSNE,

- MAGEO (Section Creil-Compiègne) dépendant de VNF avec mise en place d'un gabarit européen de l'Oise,

- Section Creil embouchure de la Seine où des travaux ne sont pas à faire, sauf la modification du pont de Mours et où il est considéré que le gabarit européen existe. Or, il nous a été rapporté que la charge des barges n'était pas optimale avec le gabarit actuel de cette portion et surtout que

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 3 sur 23

la profession considère difficile, voire périlleux le trajet dans le département du Val d'Oise déjà avec le gabarit des barges actuelles.

Le suivi réglementaire va être difficile car le projet se trouve sur deux régions, deux bassins versants et avec deux interlocuteurs pouvant avoir des politiques peu coordonnées.

- **Une interrogation** : le canal pourra-t-il être régulièrement alimenté en eau pour assurer un trafic continu et assurer un bon fonctionnement des zones humides ?

- **une crainte** : que la réussite économique du projet pour les départements traversés par le canal ne soit pas soutenue par l'engagement des collectivités.

Une question encore : nous avons compris que certains terrains entourant le canal étaient (devenaient) propriété de CSNE : préciser dans l'arrêté les limites concernées (carte). Est-ce les limites de la DUP du secteur 1 et les limites des compensations hors DUP ?

3-Etude du dossier 2020/2024 et limite de nos observations.

Depuis les premières enquêtes publiques, nous n'avons eu de cesse pour le secteur du canal situé dans l'Oise d'essayer de faire prendre en compte l'utilisation globale de l'eau en tant que source de vie :

-développement du tourisme et du loisir sportif ou pêche.

Les loisirs dépendront de **la qualité de l'eau** sur laquelle nous nous sommes exprimées depuis 2007, et pour laquelle nous n'avons pas été rassurés, face au changement climatique, et surtout la naissance du suivi de nouveaux composants pesticides et PFAS

-**utilisation du canal comme vecteur pour le transfert de l'eau** d'un secteur à un autre pour aider à la sécurisation des zones humides, ou toute activité agricole ou industrielle et garantir les emplois professionnels le long du canal.

-**alimentation du canal**, bien sûr, à condition que **la qualité de l'eau** donne satisfaction pour faire un canal conforme à la demande initiale de la DREAL, **soit un canal vivant**, dans tous les sens du terme.

Le choix de VNF est clair :

« Depuis 2012, la dimension européenne de ce projet (cf. Figure 3) s'inscrit dans le cadre d'une stratégie européenne de corridors multimodaux. Les corridors se composent de liaisons routières, ferroviaires et fluviales, d'aéroports, de ports, de terminaux pour le transbordement entre route, rail et fleuve. »

Nous sommes bien conscients de la dimension européenne, mais rien ne justifie, avec l'évolution du climat, de ne pas aborder un volet régional que de réunion en réunion on reporte à une date ultérieure. Le ROSO a notamment lancé depuis **novembre 2020 la nécessité de décider de l'avenir du canal latéral à L'Oise, de l'utilisation éventuelle des bassins d'expansion des crues de Verneuil et Longueuil Sainte Marie et occasionnellement du canal Seine-Nord-Europe lui-même, pour sécuriser les besoins d'irrigation de l'agriculture et de toutes autres activités permettant la création d'emplois autour du canal.**

Dans la précédente enquête publique de 2020, le ROSO s'est positionné pour le réaménagement du canal latéral à l'Oise, qui reste d'actualité. Nous rappelons que page 476 / 648 ///pièce C1 ///volet « Eaux et milieux aquatique » de Compiègne à Passel, face aux demandes réitérées,cette alternative avait été notée et commentée, soit :

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 4 sur 23

La SCSNE n'ayant la maîtrise d'ouvrage que pour l'infrastructure du CSNE et les aménagements nécessaires à son fonctionnement et son développement économique, le devenir du canal du canal latéral à l'Oise ne rentre pas dans le champ de ses compétences. Cette alternative ne peut donc être retenue à l'heure actuelle.

Cependant, l'opportunité que représente le réaménagement du bief de Jarville du CLO pour le rétablissement de la continuité écologique du Matz, l'aménagement de milieux propices à la biodiversité mais aussi de loisir pour les riverains fait l'objet d'échanges entre VNF, la SCSNE et les collectivités locales concernées. Ces échanges ont pour objectif de définir la démarche de concertation et les modalités de définition des demandes des collectivités locales en lien aussi avec les services de l'État afin de d'aboutir à un projet partagé intégrant et respectant les contraintes environnementales, économiques et hydrauliques.

Malgré les échanges dans les diverses réunions présentées en préambule, à ce jour, 4 ans après l'enquête publique du secteur 1, nous n'avons pas avancé, pire, de nouveaux éléments sont apparus dans les négociations et la Société du Canal, VNF, la DDT, mais aussi la chambre d'Agriculture et les communautés de communes concernées, devraient prendre une décision qui concerne aussi bien le secteur 1 que le secteur 2.

Pour avoir participé au PTGE (projet territorial de gestion des Eaux), les besoins en Eau des irrigants de la vallée de L'Aronde sont constants et sont impactés par le changement climatique. Ces besoins en eau, gérés pour 35 irrigants par un Organisme Unique de Gestion Collective (OUGC) sous contrôle de la chambre d'agriculture et des services de l'Etat, représentent en 2023 un volume de 2 360 000 Mcubes.

Le ROSO collabore depuis plus de 30 ans pour la recherche de solutions sur la vallée de l'Aronde, classée zone de répartition des Eaux, sous surveillance constante.

La possibilité d'avoir un Canal vecteur de solution pour le transport de l'eau, sachant que près de 50 millions de Mcubes vont être pompés aux portes de la Vallée de l'Aronde, le Canal Latéral à l'Oise est une vitale opportunité pour l'activité légumière. Sachant qu'avec un relief favorable entre Longueuil - Annel et Coudun (Vallée de l'Aronde) un pompage pour alimenter la vallée à 5 km ne serait qu'une formalité, avec prise en charge et distribution par circuit OUGC. Le volume de l'OUGC représente 10% du volume d'eau pompé pour remplir le canal...

Peut-être faut-il élargir la réflexion pour les autres secteurs et la relier à la gestion des réserves d'eau (Louette) et autres sites d'écrêtement des rivières Somme et Aisne, voire les fleuves côtiers du Pas de Calais qui ont connu des inondations catastrophiques cet hiver. Il ne serait pas inutile de s'interroger sur la gestion de moyens de pompage et stockage sur les deux bassins Seine-Normandie et Artois-Picardie. Ceci serait tout à fait conforme à la troisième mission de VNF qui est trop en retrait dans ce dossier. Rappelons que VNF assure 3 grandes missions au service de la société : la promotion de la logistique fluviale, le concours à l'aménagement du territoire et la gestion globale de l'eau.

Bien sûr, le Canal Latéral à l'Oise peut servir de vecteur de transport pour l'eau d'irrigation mais aussi les communes connexes peuvent envisager les zones de loisirs, pêche, réagriculture, maraichage, tourisme, toutes activités importantes sur ces communes liées depuis longues dates au CLO.

En Page 11/46 de l'avis Ae 2019-61

[file:///E:/2024%20EP%20etude%20environnementale/EIGLOBALE_PIECE01_PRESENTATION_GENERALE_G%20\(2\).pdf](file:///E:/2024%20EP%20etude%20environnementale/EIGLOBALE_PIECE01_PRESENTATION_GENERALE_G%20(2).pdf), il est précisé : « Le CSNE s'écarte du Canal latéral à l'Oise et court-circuite le bief situé entre l'écluse de Jarville et l'écluse de Bellerive, dit « bief de Jarville », qui

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 5 sur 23

restera en service, connecté au CSNE. Nécessaire jusqu'à un an après la fin des travaux, son trafic (zone d'activité de Thourotte, trafic de plaisance) diminuera, il est estimé à un ou deux bateaux par jour. Le dossier indique « qu'une réflexion est engagée entre les collectivités locales, VNF (affectataire du domaine public fluvial et exploitant du CLO) et la SCSNE sur son devenir à long terme (possible réaménagement et ses modalités) après la mise en service du canal Seine-Nord Europe en conciliant l'ensemble des fonctions existantes ».

Ces remarques et suggestions montrent que depuis 2007, le ROSO n'a pas réussi à ouvrir le dossier sur une approche globale de l'utilisation de l'eau avec un partage entre tous les usagers. En préparation de ce dossier, lors de la réunion tenue en juin 2023 de la commission agriculture et environnement, le ROSO avait posé une question précise :

Questions/Réponses :

Question de M. Blondel (ROSO) : le ROSO essaie d'avoir une vision globale de la gestion de l'eau et participe à un travail engagé sur un PTGE à l'échelle de la vallée de l'Aronde. La phase diagnostic de ce PTGE est terminée et la phase de recherche de solutions alternatives d'alimentation en eau va s'engager. Dans ce cadre, le ROSO a eu connaissance d'une étude menée par le Pays de Sources et Vallées indiquant une consommation d'eau par les canaux existants. L'un des enjeux est une recherche de ressource alternative. Une des pistes est l'utilisation du CLO, une fois le CSNE en service, comme canal d'alimentation (cf. canal de Provence). Quid de l'intégration de ce sujet dans la réflexion sur le devenir des canaux existants auxquels le ROSO souhaiterait être associé?

Remarque de Mme Castaing (Fédération de chasse) : confirme qu'il est souhaitable d'associer le réseau associatif à cette concertation.

Réponse de M. Maria : il est proposé au ROSO de partager cette étude et plus précisément les éléments relatifs à la consommation en eau évoquée afin de pouvoir approfondir la question posée. Par ailleurs, il sera suggéré à VNF d'associer le réseau associatif à la 2^{ème} phase d'approfondissement de la concertation sur le devenir des canaux existants et que VNF pilote dans le cadre du contrat territorial de développement du compiègnais-noyonnais.

Ceci nous conduit à poser une première question.

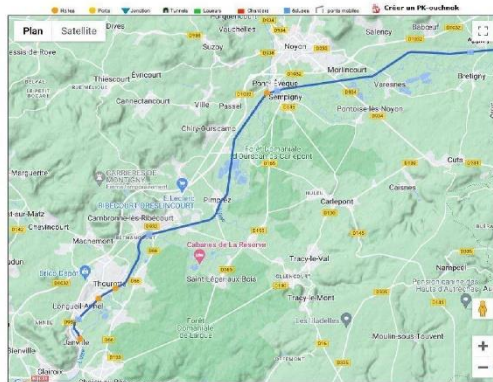
Question 1 : quand une étude de gestion globale de l'eau sur les bassins Seine Normandie et Artois-Picardie sera-t-elle engagée par VNF ?

Eloigné ou non intéressé par les besoins locaux, VNF ne saisit pas l'urgence de solutions pour une partie des usages de l'eau. De leur côté, les élus se cherchent et 2030 va arriver sans qu'ils s'en rendent compte...

Les usages variés de l'eau (alimentation du canal et ses inter connexions, irrigation, stockage de l'eau.) imposent une étude globale sous la conduite de VNF.

Pour mémoire, les caractéristiques du Canal Latéral à l'Oise sont données ci-après (<http://www.fluviacarte.com/fr/voies-navigables/region-bassin-de-la-seine-5/voie-canal-lat%C3%A9ral-%C3%A0-l-oise-74>).

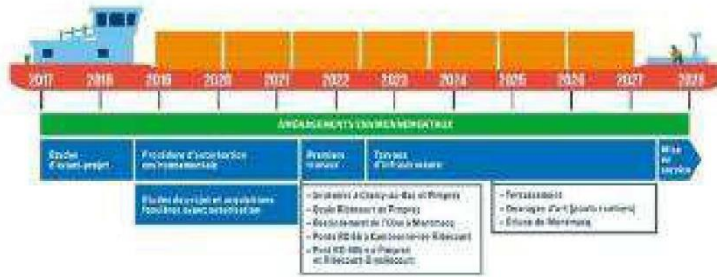
Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 6 sur 23



Analyse du Dossier 4

4-B 1-1

4 Secteur 1



4 Secteurs 2, 3 et 4



Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 7 sur 23

Image p 9 (présentation générale de l'étude d'impact)

Notre analyse succincte de la présentation générale de l'étude d'impact nous conduit aux questions 2 et 3 :

Le ROSO a noté que les aménagements environnementaux du secteur 1 courent encore jusqu'à 2028 et nous comprenons que nous n'avons pas de réponse sur ce qui peut paraître des détails mais qui sont primordiaux pour la gestion de l'eau, notamment des affluents de l'Oise, de la Somme, voire des fleuves côtiers du Pas de Calais.

Question 2 : La réunion du 20 février 2024 du comité de suivi des mesures de compensations sur le secteur 1, n'a pas permis d'avoir une réponse précise sur l'insertion de l'Aronde dans l'Oise canalisée avec le déplacement important du profil du CSNE à cet endroit. Alors que déjà 3 moulins ont été effacés sur l'Aronde aval, **QUID de la ligne d'eau du canal et son influence sur la gestion de la continuité écologique de la rivière, en particulier limite des influences de la nappe alluviale et la nappe de la craie sur le cours d'eau entre l'insertion de l'Aronde et le Moulin de Bienville.**

Question 3 : Toujours dans les aménagements environnementaux, le cas du deuxième affluent important, soit la rivière de première catégorie « le Matz », dont la continuité écologique a été évoquée et pourrait être rétablie, sauf erreur de notre part, n'est pas à l'ordre du jour. Quel avenir est promis à cet affluent qui, en son temps, était une référence pour les salmonidés ?

Pour corroborer ce qui précède, l'autorité environnementale exprime clairement les nécessités, soit : *En page 19 avis de l'AE 2019-61 il est précisé: « À l'échelle de l'ensemble du CSNE, les éléments d'actualisation de l'étude d'impact sont conséquents, même s'il reste encore des incertitudes techniques sur plusieurs questions, en particulier l'étanchéité et l'alimentation du canal dans le contexte du changement climatique, les impacts sur les nappes, le devenir des deux canaux latéraux existants, la sécurité hydraulique des ouvrages des secteurs 2 à 4 et la création d'un pont-canal d'une dimension inédite au niveau mondial, encore peu décrit. Les compléments apportés pour certaines autres thématiques restent partiels, parfois sans pleinement intégrer les évolutions réglementaires intervenues depuis la déclaration d'utilité publique initiale ou l'état de l'art pour leur traitement dans les études d'impact. »*

4-B-1-2 Analyse de l'étude d'impact à l'échelle de l'ensemble du CSNE

Le ROSO a limité son analyse détaillée aux secteurs du département de l'Oise. La page 16 reprend les caractéristiques du secteur 2, soit de Passel à Allaines

Les recommandations de l'AE pages 19 et 20/46 de l'avis délibéré n°2019-61 laissent entrevoir que plusieurs projets sont « à la traîne », dont notamment les plateformes dont le caractère multimodal n'est pas rigoureusement assuré. Là encore il s'agit de la responsabilité des communes, voire des communautés de communes, pour lesquelles le niveau des investissements industriels ne laisse poindre aucunes solutions à court terme, mis à part pour les cimentiers ou l'agriculture, cette dernière réfléchissant à une adaptation au changement climatique, avec des reconversions qui peuvent s'annoncer difficiles...

A partir de la page 91/194, en ce qui concerne la présentation des aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux prescrits le long du tracé du canal, il est écrit :

Ainsi contrairement à la pratique antérieure à l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, l'étude d'impact en cours d'actualisation par la SCSNE pour la demande d'autorisation environnementale

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 8 sur 23

des tronçons 2, 3 et 4 est aussi celle qui devra accompagner les demandes d'autorisation environnementale de chaque Afafe. À ce stade, la SCSNE et la Région projettent d'inclure les ports intérieurs dans l'actualisation de l'étude d'impact ; de nouvelles actualisations pourraient, le cas échéant, être nécessaires à l'occasion des demandes d'autorisation concernant les Afafe.

Or plus loin, page 92, il est précisé :

Les réflexions de la SCSNE avec les Départements et la profession agricole pourraient ainsi contribuer à définir des mesures coordonnées d'accompagnement ou de mise en œuvre de tels projets, conformément aux compétences et aux objectifs de chaque structure. Une telle approche apparaît a priori mature dans le département du Pas-de-Calais, où l'expérience acquise avec plusieurs Afafe réalisés au cours des dernières années permet aujourd'hui, pour ceux du CSNE et ceux conjointes au département du Nord, d'identifier des stratégies d'aménagement du territoire intégrant les différents enjeux du développement durable. Ce type de démarche pourrait alors être transposé et adapté dans les départements de l'Oise et de la Somme en prenant en compte leurs spécificités agricoles et environnementales.

Sur toute la longueur du canal, le choix des aires d'études pour l'eau devrait donc résulter du croisement de ces approches et être retenu non seulement pour le canal et ses principales composantes mais aussi pour les Afafe.

Une analyse préalable de même nature devrait être conduite pour chaque enjeu environnemental.

Le ROSO, qui s'est impliqué un maximum dans le domaine de l'eau, laisse la surveillance de la biodiversité aux services compétents qui se sont fortement investis dans les commissions notamment l'étude des compensations par le conservatoire de Bailleul.

Le seul point que nous avons soulevé dès la réunion de mars 2016, commission agriculture et environnement, ce sont les bio corridors pour lesquels nous ferons une exception.

P 93 il est mentionné :

La question des incidences directes ou indirectes du canal sur la trame verte et bleue (dont les continuités écologiques et les milieux humides) est également à prendre en compte pour définir l'élargissement de l'aire d'étude du CSNE potentiellement au-delà même des périmètres d'Afafe.

Comme déjà indiqué, notre suivi du volet EAU reste le point important de notre action, avec l'impératif de faire un bilan pour tous les usages de l'eau, dans l'objectif du développement durable, soit la quantité et la qualité dans un contexte de changement climatique.

Dans ce contexte, le ROSO relève page 28/194 :

Dans la vallée de l'Oise, les canaux drainent la nappe ; dans la traversée de la vallée de la Somme, les écoulements souterrains convergeront vers la Somme ; les échanges seront importants avec le canal du Nord. Les amplitudes piézométriques et les échanges entre les nappes et les eaux superficielles sont également fournis. Les piézomètres de surveillance des eaux souterraines relèvent peu de dépassements de seuils de qualité.

Question 4 : Quelles sont les valeurs de seuils de qualité retenues dans le cadre de ce projet ?

Toujours page 28/194 :

« À titre de comparaison avec le CSNE, les besoins en eau du canal du Nord sont estimés à 1,5 m³/s. Dans l'ensemble, l'état écologique des cours d'eau s'est amélioré à l'aval jusqu'en 2013, mais reste moyen, médiocre ou mauvais au nord du secteur 2. Les sédiments du canal latéral à l'Oise et du canal du Nord sont, à plusieurs endroits, contaminés par des métaux (cuivre, zinc) ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques. La majorité des cours d'eau de l'aire d'étude est classée en liste 1 pour la continuité écologique. La pêche est une activité développée sur l'ensemble de la zone d'étude, tout particulièrement dans la vallée de l'Oise. Les stations

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 9 sur 23

d'épuration sont recensées, mais le dossier ne précise pas celles dont les raccordements seront à déplacer du fait du canal. »

Question 5 : Nous sommes surpris des métaux cités « cuivre et zinc » alors que l'histoire complète du département de la Somme aussi bien agricole, industrielle, et faits de guerre, impose de se poser la question sur les polluants historiques : nitrate, pesticides, perchlorates, **Quelles sont les mesures relevées pour ces paramètres, y compris dans les sols, sans oublier les PFAS et le polluant historique de la Somme, le PCB :**

L'Agence de l'Eau Artois/Picardie présente sous le lien : <https://www.artois-picardie.eaufrance.fr/doc-et-mediathèque/etudes-scientifiques/article/etude-de-la-contamination-en-pcb>, les études réalisées en 2008, 2009 et 2012 sur les PCB.

« Les polychlorobiphényles ou PCB, aussi connus sous le nom de pyralènes, sont des dérivés chimiques chlorés, n'existant pas à l'état naturel, et qui ont été produits et utilisés par les industries en France dès les années 1930. Ces composés se sont néanmoins rapidement avérés nocifs pour l'environnement et pour l'homme. Les principales sources de contamination sont désormais historiques : étant peu biodégradables, les PCB se sont accumulés dans l'environnement et dans les chaînes alimentaires où ils persistent encore aujourd'hui.

Pour mémoire, l'étude de 2012 s'inscrit dans la suite des campagnes PCB 2008 et 2009 mises en œuvre par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie avec pour objectif d'affiner le diagnostic de la contamination des sédiments par les PCB sur la Somme rivière amont.

Un profil « en long » a été réalisé à deux profondeurs (en surface et à environ – 30 cm) entre Saint Quentin et Béthencourt-sur-Somme. Les concentrations mesurées dans les sédiments de surface sont importantes et pour la plupart supérieures à 200 g/kg. »

Question 6 : les PCB ET PFAS ne risquent-ils pas d'entacher la qualité de l'eau en amont et de se propager, vu les 30 % de pertes lors des éclusages, au cours naturel Nord /Sud du CSNE.

Enfin, dans le sous chapitre alimentation en eau (page 31/194), L'Ae recommande d'aborder la question de l'approvisionnement en eau à l'échelle globale du projet en intégrant des hypothèses sur le changement climatique et en prenant en compte les besoins des autres canaux et des milieux qu'ils traversent (nappes, zones humides, captages), et de définir des prescriptions d'usage moins consommatrices en période de sécheresse tenant compte des autres utilisateurs.

Page 31/194 « En effet, le dossier ne prévoit l'arrêt des prélèvements dans l'Oise que lorsque le débit à la prise de Sempigny sera en deçà du seuil de crise (4,6 m³/s), inférieur aux autres seuils de déclenchement de mesures de sensibilisation, de surveillance et de limitation des usages de l'eau (vigilance (9,4 m³/s), alerte (6,7 m³/s), alerte renforcée (5,6 m³/s)). L'Ae note que l'approche retenue consiste à exploiter au maximum un « droit d'eau », sans rechercher à préserver sa disponibilité pour le milieu ou pour les autres utilisateurs, dans un contexte de changement climatique qui risque d'aggraver les déséquilibres déjà observés en ZRE.

La DDT et le comité ressource en eau ont travaillé toute l'année 2023 pour définir des seuils pour la surveillance des nappes à proximité de l'Oise, certes, mais aussi de l'Aisne comme il était suggéré dans le précédent dossier de 2017. Un bilan sera fait en période de sécheresse entre les 2 indices Oise et Aisne pour fixer les modalités de navigation.

4-2-1-3 Zooms sur les compléments apportés pour le secteur 1 par les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale

Dans l'état initial traité au paragraphe 3-2 page 34, il est indiqué :

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 10 sur 23

« La nappe des alluvions de l'Oise, en bon état chimique et quantitatif, surmonte les nappes tertiaire et de la Craie. La nappe tertiaire présente un état chimique médiocre, mais les sables de Bracheux qui la constituent au droit du site sont faiblement perméables et présentent des lentilles d'argiles qui offrent une protection locale à la nappe de la craie. Ainsi peu vulnérable, celle-ci présente une bonne qualité chimique et un intérêt stratégique pour la ressource en eau potable, avec les champs captant de Choisy-au-Bac et Thourotte-Montmacq, mais aussi des captages industriels. La nappe des alluvions est étroitement liée aux zones humides de la vallée de l'Oise, à fort intérêt environnemental. »

Le ROSO se pose des questions sur l'importance de la nappe alluviale dans l'étude de la continuité écologique de l'ensemble des rivières affluents de l'Oise, sur le secteur 1 et 2

Si plusieurs moulins ont été effacés pratiquement à la confluence des rivières où la nappe alluviale ne faisait aucun doute, il n'en est pas de même sur une rivière comme l'Aronde où 4 moulins ont été effacés. Si nous pouvons lire ci-dessus que la nappe des alluvions de l'Oise ... surmonte les nappes tertiaire et de la craie, il faut nous inquiéter des limites respectives de la nappe alluviale de l'Oise et celle de la craie, et leurs actions éventuelles réciproques sur les marais de Clairoux, Coudun et Bienville....

La question est également valable pour tous les affluents de la rive droite de l'Oise.

Question 7 : Pour bien étudier (ou sécuriser) les effacements de seuil à proximité des confluences des affluents de l'Oise, le ROSO voudrait avoir plus de précisions sur « l'imbrication » des diverses nappes autour du tracé du canal, et à quelle distance du canal la nappe alluviale de l'Oise influence-t-elle les marais adjacents et les affluents ?

Le commentaire de l'autorité environnementale page 35/194, justifie la question ci-dessus :

« La vallée mêle de grands massifs forestiers, ainsi que des espaces alluviaux et des prairies inondables, classés en sites Natura 2000. Cette mosaïque d'habitats amène une grande richesse en milieux naturels, faune, flore et zones humides. Sur sa partie naturelle, l'Oise est active, avec des annexes hydrauliques, des anciens bras connectés et des zones humides alimentées par les crues faiblement débordantes et la nappe alluviale. L'Oise constitue un corridor écologique en bon état de conservation jusqu'à Thourotte, moyen à l'aval, présentant une valeur forte pour les poissons migrateurs amphihalins, les oiseaux, les mammifères et les amphibiens. L'Oise, l'Aronde et le Matz sont classés pour le rétablissement de la continuité piscicole, ces deux derniers cours d'eau faisant l'objet d'actions de restauration. Du fait des difficultés du passage de l'Oise, du CLO, des routes départementales et de voies ferrées, les déplacements est / ouest de la faune restent peu développés.

La connaissance plus précise de la nappe alluviale de l'Oise, c'est aussi le sens des commentaires de l'AE en page 36/194, soit :

« Environ 107 ha de l'emprise du CSNE se trouvent dans le lit majeur de l'Oise (104 ha au maximum en phase travaux). Les impacts des crues sont modélisés avec et sans le projet MAGEO qui concerne l'élargissement de l'Oise à l'aval de Compiègne. L'analyse hydraulique démontre une réduction potentielle importante de la superficie de la zone inondée, de 286 ha pour la crue centennale de référence, avec une réduction des hauteurs d'eau qui peuvent également être importantes (jusqu'à 40 centimètres au niveau de Montmacq) ».

Concernant les zones humides page 38 /194 :

« L'AE recommande de reconsidérer les effets résiduels sur les zones humides, et d'imputer les mesures de création de berges lagunées et humides et d'annexes hydrauliques au titre de la compensation.

Une incertitude demeure sur les variations des niveaux de la nappe, et en conséquence sur les superficies de zones humides susceptibles de connaître un impact indirect. Toutefois, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place un suivi dédié qui pourrait, le cas échéant conduire à la mise en place de mesures de compensation complémentaires. »

10

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 11 sur 23

Le ROSO attend plus de précision sur l'étendue de la nappe alluviale de l'Oise.

4-B-2. Mémoire du Maître d'ouvrage en réponse de l'avis de l'Ae

4-B-2-1-le canal latéral à l'Oise

La réponse du maître d'ouvrage sur l'avenir de Canal Latéral à l'Oise est conforme à nos commentaires antérieurs :

« *Alors que le dossier de 2007 envisageait un maintien de la navigation au-delà de la mise en service du CSNE, les collectivités souhaitent aujourd'hui étudier l'hypothèse d'un arrêt de la navigation sur le bief Bellerive-Janville et le potentiel de réaménagement qui en découlerait. Ces demandes font l'objet d'échanges initiés en 2019, entre VNF, gestionnaire de l'ouvrage, et les collectivités. Dans ces discussions, les incidences et opportunités d'un réaménagement du CLO dans ce secteur notamment vis-à-vis du rétablissement de la continuité écologique du Matz sont pris en compte.*

Si des réflexions sur le devenir de ces espaces ont été initiées, il n'y a pas à ce stade de projet. L'étude d'impact qui sera actualisée dans le cadre du DAE des secteurs n°2, 3 et 4 pourra tenir compte des évolutions sur le sujet qui interviendraient en 2021 »

Question 8 : les services de l'Etat ne peuvent-ils pas booster les réflexions des Elus en faisant une réunion de la commission « agriculture et environnement » avec les communautés de communes concernée et VNF qui n'est pas concerné par les aménagements du CLO mais reste concentré sur la voie d'eau du CSNE.

A trop attendre, la solidarité potentielle entre les usagers va s'effacer ou fondre devant les projets individuels des communes.

4-B-2-2-Alimentation en Eau

Recommandation de l'Ae : p31/194

« L'Ae recommande d'aborder la question de l'approvisionnement en eau à l'échelle globale du projet en intégrant des hypothèses sur le changement climatique et en prenant en compte les besoins des autres canaux et des milieux qu'ils traversent (nappes, zones humides, captages), et de définir des prescriptions d'usage moins consommatrices en période de sécheresse tenant compte des autres utilisateurs

L'alimentation globale du CSNE est présentée dans la pièce D1 du DAE. Le paragraphe 3.6 de cette dernière indique que les effets du changement climatique ont été pris en compte afin de dimensionner la retenue de Louette de manière suffisante pour un été équivalent à l'année 1976, année de sécheresse de référence. Aussi le volume du bassin-réservoir est suffisant pour ne pas augmenter les prélèvements en étiage en cas d'intensification des événements extrêmes dont des étiages plus longs et plus sévères. Par ailleurs en cas de diminution supplémentaire de la ressource au-delà des projections retenues, la DUP prévoit que doit être préservée la possibilité de créer une retenue supplémentaire au niveau de la vallée de Tarteron sur les communes d'Etricourt-Malancourt et Equancourt (Somme) qui serait remplie elle aussi en période de hautes Eaux. »

Pour recueillir le maximum de précision sur la gestion de l'eau au-delà du département de l'Oise, nous pouvons noter dans L'AE 2021 :

Page 106/194 : « *La principale ressource en eau souterraine est la nappe de la craie, en grande partie libre, qui accompagne le projet sur toute sa longueur et constitue l'enjeu majeur du secteur. Elle présente une perméabilité de fissuration avec des « transmissivités » fortes (de 0,7.10⁻² à 13.10⁻²m²/s) et donc une productivité élevée. Il s'agit de la principale ressource en eau de toute la région, que ce soit pour l'eau potable ou l'irrigation. Comme représenté sur le profil en long (figure 7), la nappe de la craie présente un dôme piézométrique (dôme de l'Artois) au niveau du bief 5,*

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 12 sur 23

avec une cote piézométrique maximale de l'ordre de 85 m, qui place le canal en position de drainage de la nappe à certaines périodes de l'année sur ce secteur, normalement en situation de hautes eaux. Les suivis piézométriques ne montrent aucun signe de surexploitation de la nappe de la craie.

Les vallées sont occupées par des nappes alluviales qui, le plus souvent, ne forment qu'une nappe avec celle de la craie sous-jacente. Elles sont proches de la surface, voire affleurent. Elles sont à l'origine des espaces de biodiversité les plus intéressants.

L'Ae recommande d'élaborer un modèle « régional » de la nappe de la craie au sud de la Somme et de déterminer les conditions aux limites des modèles locaux à partir des modèles régionaux. »

Page 111/194 : « *Effets du projet sur la nappe une fois le CSNE en fonctionnement*
Le projet ne prévoit aucun prélèvement sur les nappes une fois le canal en fonctionnement. Selon le dossier, les seuls impacts seront alors liés au comblement du canal du Nord dans le secteur d'Ytres, aux infiltrations du CSNE et, dans une moindre mesure, au drainage de la nappe dans certains secteurs du bief 5. Le drainage par l'infrastructure est d'ailleurs prévu et même favorisé pour que les sous-pressions sous le canal ne mettent pas en danger l'ouvrage.

Les pertes par infiltration du CSNE sont estimées en considérant que « l'étanchéité » mise en place sera équivalente à une couche « étanche » d'épaisseur de 30 cm et de perméabilité 10-8m/s. Tout le canal ne réalimente pas la nappe et ceci donnerait une infiltration de l'ordre de 650 l/j/ml (litre par jour et mètre linéaire de canal). Cette valeur est calculée en considérant que la piézométrie de la nappe restera toujours inférieure à celle de la base du canal, ce qui pourrait ne plus être exact une fois le canal en eau. L'hypothèse utilisée par le modèle doit être vérifiée et le cas échéant conduire à le modifier ».

Page 115/194 : « **L'Ae recommande d'explicitier, par bassin versant, les bilans surfaciques et volumiques des zones d'expansion de crue avant et après réalisation des aménagements et, le cas échéant, de prévoir de nouvelles zones d'expansion de crue.**

Le dossier envisage par ailleurs la mise en place d'un soutirage de 5 m3/s dans la Somme en cas de crue exceptionnelle. Cette mesure conservatoire serait portée par l'établissement public territorial de bassin Somme. Elle nécessiterait une autorisation spécifique. Le dossier ne donne pas d'autres indications sur le projet, ses avantages et ses conséquences.

L'Ae recommande d'explicitier, par bassin versant, les bilans surfaciques et volumiques des zones d'expansion de crue avant et après réalisation des aménagements et, le cas échéant, de prévoir de nouvelles zones d'expansion de crue.

L'Ae recommande d'intégrer au dossier l'étude des possibilités de régulation des crues de la Somme par soutirage vers le canal. »

Page 112/194 : « *Le dossier indique que les quelques baisses du niveau de la nappe n'auraient pas d'incidence sur les zones humides, car « les zones humides du secteur ne sont pas en lien avec la nappe de la craie », sans autre explication.*

L'influence de la nappe de la craie sur l'humidité des sols peut pourtant exister même avec une nappe profonde, du fait des remontées capillaires. Les baisses de la piézométrie pourraient également avoir un effet direct ou indirect, via les remontées capillaires, sur les peuplements forestiers ».

Page 113/194 : « *Le réservoir de la Louette*

*La Louette constitue la seule retenue prévue pour alimenter le canal. Comme demandé par l'Ae dans son cadrage préalable, le calcul de son dimensionnement est expliqué. Son volume permettra de subvenir aux besoins d'alimentation du canal pendant des étiages importants de l'Oise. **Le réservoir assurera un fonctionnement hydraulique satisfaisant 49 années sur 50 selon les statistiques hydrologiques actuelles, mais sans prise en compte des effets du changement climatique, y compris sur l'augmentation de l'évaporation.*** »

12

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 13 sur 23

Enfin, de tout ce qui précède, des éventuels projets existants mais non suffisamment développés, la société du canal, dans sa réponse à l'avis 2021 de l'AE, met un bémol (page126/194) :

« Les projets mentionnés par l'autorité environnementale dans son avis, à savoir le transfert pour l'alimentation en eau potable à partir de l'Oise, **le soutirage des débits de la Somme et les projets de retenues développés par la profession agricole, ne peuvent être pour l'heure considérés comme suffisamment aboutis au sens de la jurisprudence. A ce stade, ils ne sont pas suffisamment avancés pour permettre leur intégration à l'actualisation des incidences du projet et il n'est pas possible à la Société du Canal Seine-Nord Europe d'évaluer ces besoins à moyen et long terme à la place des acteurs du territoire.**

Ces projets feront l'objet d'autorisations environnementales spécifiques une fois qu'ils auront été plus précisément étudiés

Pour autant, ces projets font l'objet d'un dialogue constant avec les différents acteurs concernés notamment dans le cadre du dispositif de concertation mis en place pour la réalisation du projet.

Ainsi, l'actualisation de l'étude d'impact a été l'occasion d'intégrer les derniers éléments disponibles sur l'avenir de l'agriculture à l'échelle du territoire passant notamment par une meilleure utilisation de la ressource en eau (cf chapitre 3.4 de la pièce B-07e). »

Le ROSO s'interroge sur l'existence d'un dossier qui n'a pas fait l'objet de concertation, notamment dans la commission agriculture et environnement. Aussi, nous pouvons afficher le paragraphe défini ci-dessus, soit

*«**Pièce 7 E, paragraphe 3.4 pages 24/52** Dans ce cadre global, plusieurs actions visent à une meilleure utilisation de la ressource en eau pour l'irrigation des cultures (économies d'eau, réutilisation d'eaux usées, recherche de solutions alternatives...). Plus particulièrement, une réflexion est conduite par les chambres d'agriculture sur la constitution de réserves d'eau à l'échelle du territoire proche du Canal Seine-Nord- Europe. Plusieurs avantages sont avancés pour le développement de ces aménagements : limiter la pression de prélèvement sur les nappes phréatiques, soulager les secteurs à risque d'inondation, lutter contre les feux de récolte... Des échanges entre la Société du Canal Seine-Nord Europe et la profession agricoles ont permis de préciser le cadre des synergies possibles entre la réalisation du projet et la constitution de ces réserves d'eau (la constitution de ces aménagements pourrait par exemple permettre la consommation d'excédents de matériaux du projet).*

Si les études, les procédures d'autorisation, la réalisation et l'exploitation de ces aménagements sont distinctes du périmètre du Canal Seine-Nord Europe (notamment indépendance du schéma d'alimentation en eau prévu pour les seuls besoins du canal de navigation), certaines interactions sont à prendre en compte et devront faire l'objet d'une coordination au fur et à mesure de l'avancement respectif des projets. Cette coordination s'inscrit dans le protocole de partenariat établi entre la profession agricole et la Société du Canal Seine-Nord Europe. »

QUESTION 9 : Pourquoi, alors que la chambre d'agriculture et le ROSO sont associés pour des projets tels que le PTGE de la vallée de l'Aronde et que le ROSO travaille depuis 2020 à la recherche de solutions sur des ressources alternatives, le ROSO n'a -t-il pas été consulté ou informé de ces projets, **alors que nous réclamons depuis 2016 une vision globale de la ressource en eau et le début de cet avis montre notre volonté d'essayer de trouver des solutions.**

Pièce C1- Volet eaux et milieux aquatiques - Rapport 1sur2

C1-2 Résumé non technique

Page 29/384 « En phase exploitation, les prélèvements permanents concerneront l'alimentation en eau du CSNE. Celle-ci sera assurée, en période normale, par un prélèvement dans l'Oise

13

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 14 sur 23

canalisée en aval de l'écluse de Montmacq et, durant les périodes critiques d'étiages prononcés, par la retenue de Louette (BR1665) implantée sur la commune d'Allaines et de Bouchavesnes-Bergen.

Ces prélèvements destinés à compenser les pertes définitives par évaporation et par infiltration du CSNE seront ramenés à un débit équivalent de 1,2 m³/s par jour, soit 4 320 m³ par heure, les volumes d'eau destinés à la navigation fluviale (volumes des éclusées et volume des fuites aux portes et vannes des écluses) étant entièrement recyclés par pompage au droit de chaque écluse du CSNE. Ce débit pourra être de 2,55 m³/s (valeur moyenne sur 24h), soit 9 360 m³/h en situation de remplissage de la retenue de Louette (cf. Pièce D1). »

« Les périodes de prélèvement autorisées sont déterminées grâce à un débit limite en deçà duquel le canal ne peut plus être directement alimenté à partir de l'Oise à Montmacq. Ce débit limite, calculé à Creil, est égal à 32,9 m³/s.

En période de basses eaux de l'Oise, les prélèvements dans l'Oise à Montmacq seront diminués, puis le cas échéant stoppés. L'alimentation du CSNE pour compenser partiellement ou totalement les pertes en eau définitives sera alors assurée par la retenue de Louette dont la capacité utile sera de 14 millions de m³.

Au droit de l'écluse de Montmacq où se fera le prélèvement destiné à alimenter le CSNE (cf. Pièce D1), aucune incidence significative ne ressort des études menées sur la qualité des eaux de l'Oise. L'évolution de la qualité des eaux (teneurs en O₂ dissous) en situation climatique extrême est liée aux travaux projetés sur le bief 1 consistant en un élargissement de la section de l'Oise, avec pour corollaire la réduction des vitesses »

Commentaire ROSO :

Ce que nous écrivions en 2020 :

La sécurisation de l'alimentation du canal par les seuils définis à Creil (32.3 Mcubes/s) et le débit de crise de Sempigny de 4.6 Mcubes/s mérite à être complété par une étude au-delà de 2015.

D'une façon générale, depuis 2015, pour les arrêtés cadre, il a été décidé d'intégrer les valeurs des départements limitrophes pour améliorer la vue d'ensemble.

Ainsi, l'arrêté cadre du département de l'Oise intègre aujourd'hui (en 2015) un bassin Oise-Aisne dont les références sont celles de la station limnimétrique de Creil.

Le secteur Aisne en amont de la confluence avec l'Oise pourrait nécessiter à court terme une modification de l'arrêté cadre.

Dans une approche liée au réchauffement climatique, la référence au bassin Aisne séparé du bassin Oise peut s'avérer utile, voire nécessaire.

En 2023, une modification de l'arrêté cadre permet sous l'appellation AISNE AVAL, d'avoir les mesures limnimétrique de l'AISNE seule, ce qui permet d'avoir une vue plus globale et éventuellement apporter un correctif, l'apport de l'Aisne pouvant être apprécié, comparé par rapport à celui de l'Oise, l'Aisne ayant des seuils plus dégradés que l'Oise.

Ainsi en 2024, dans le but d'intégrer au maximum les effets du changement climatique, le ROSO suggère de surveiller les caractéristiques limnimétrique de la rivière Aisne, en lien avec le suivi de l'évolution de l'arrêté cadre du département de l'Aisne, rapporté dans l'arrêté cadre de l'Oise sous l'appellation Aisne-Aval

C-2-3-1 Etat initial actualisé (page 40/384)

*La zone d'étude connaît un climat océanique dégradé à influence continentale plus ou moins sensible. Ce type de climat affecte les régions s'étirant du Bassin parisien jusqu'au centre des Hauts-de-France...**une recharge moyenne de 135 mm/an** peut être retenue pour caractériser une situation moyenne sur l'ensemble du territoire d'étude. Il est important de faire remarquer que celle-ci présente **une forte variabilité**, avec des valeurs extrêmes allant de 0,2 mm (en 1971) à 453 mm (en 2001).*

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 15 sur 23

Les données collectées soulignent que le changement climatique est une réalité qui a et aura des conséquences sur le cycle de l'eau et donc sur sa gestion. Il s'agira notamment pour les cours d'eau d'une augmentation des phénomènes extrêmes, que cela concerne les crues ou les périodes d'étiage.

C-2-3.2 Géologie et hydrogéologie

L'exécution de plus de 350 sondages de reconnaissance réalisés entre Passel et Aubencheul-au-Bac traduit les efforts entrepris par le Maître d'ouvrage pour préciser la géologie dans le proche environnement du CSNE,

La succession lithologique des terrains permet de différencier plusieurs réservoirs aquifères (cf. Planche 5), séparés ou non par des couches de perméabilité moindre :

- les Alluvions de l'Oise se rencontrant dans la vallée du même nom, reposant sur de formations perméables comme la craie ou les sables et dans ce cas, **la nappe alluviale se confond avec la nappe sous-jacente**. A l'opposé, lorsque le substratum est formé de couches imperméables comme les argiles du Sparnacien, la nappe des alluvions est alors indépendante et forme une unité hydrogéologique à part entière.

- les formations tertiaires, constituant une zone de transition entre la plaine crayeuse picarde au Nord et le plateau tertiaire plus au Sud. Dans le proche environnement du CSNE, ces formations sont essentiellement représentées par des dépôts sableux (Sable de Bracheux du Thanétien), constitués de sables marins fins, gris vert, d'une épaisseur pouvant dépasser les dix mètres.

*Ces formations recouvrent au-delà d'une ligne Cuvilly / Choisy-au-Bac la Craie picarde qui s'étend jusqu'à l'Oise pour se prolonger sur la rive gauche de ce cours d'eau par la Craie de Thiérache-Laonnois-Porcien. Sur ces sables, se sont déposées des argiles plastiques (Sparnacien), des sables quartzeux à intercalations argileuses ou gréseuses (Cuisien).

Question 10 : Comme le suivi du dossier est très difficile car il est compliqué pour un secteur d'avoir toutes les caractéristiques en une seule fois, il est indispensable d'avoir un tableau de synthèse par secteur, en l'occurrence celui qui nous concerne dans l'Oise. Le bassin versant de l'Oise, comprenant la vallée de l'Oise depuis Passel jusqu'à Pont l'Evêque, puis le cours d'eau de la Verse et ses affluents jusqu'à Campagne,

Toutefois, le dossier précise (page41/384)

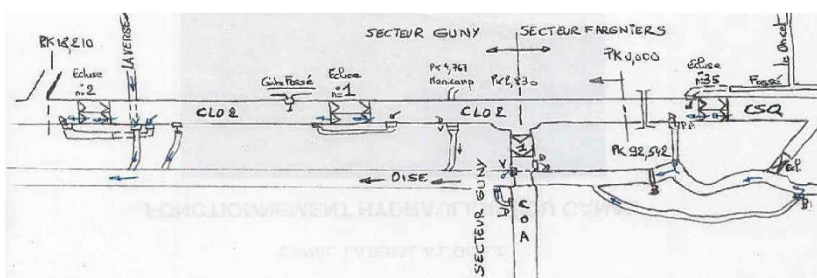
« A ces cours d'eau, (Oise et Somme) il convient d'associer tout un réseau de canaux dont le canal du nord qui relie le réseau du nord dont le canal de la Sensée et l'Escaut canalisé et le canal latéral à l'Oise au sud qui rejoint ensuite l'Oise canalisée puis la Seine. L'alimentation de ces canaux est réalisée :

- à partir de la Somme pour le canal du nord avec un complément de l'Oise via la prise d'eau de Chauny en été ;
- à partir du canal de Saint Quentin, de l'Oise à l'Aisne et de l'Oise pour le canal latéral à l'Oise.

Sans oublier, cité ci-dessus un éventuel soutirage dans la Somme. (page 126/194)

Question 11 : Compte tenu de cette information intéressante pour la gestion de l'eau, dans un contexte de réchauffement climatique, des précisions devraient être chiffrées par VNF qui gère les canaux dans son champ d'actions régionales. Dans l'enquête publique précédente sur le secteur 1, le ROSO avait déjà repris un schéma de principe d'alimentation des canaux de la région, **en précisant que VNF avait probablement de la ressource...** soit le schéma

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 16 sur 23



Avec le commentaire que VNF n'a pas relevé et que nous réécrivons :

« Illustration 6 : Schéma hydraulique du Canal latéral à l'Oise entre Chauny et Sempigny
Image VNF, non daté

« Les données rassemblées mettent en évidence une quasi absence de données relatives au débit véhiculé par le canal latéral à l'Oise. Il en est de même des différents apports constatés (canal de Saint-Quentin via l'écluse de CHAUNY, prise d'eau de CHAUNY, canal de l'Oise à l'Aisne après le pont d'ABBECCOURT).

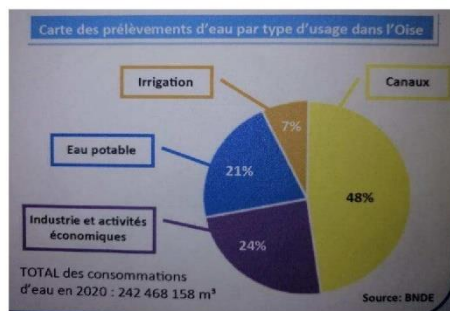
1.2.3. Interaction avec le canal du Nord

Les pompages pour le canal du Nord sont demandés par l'écluse de Languevoisin en fonction de la ressource disponible versant Somme et du niveau du bief de partage de la Paneterie, principalement en période de basses eaux. Ils sont destinés à combler les pertes liées aux éclusées, à l'évaporation et à l'infiltration principalement dans le tunnel de la Panneterie mais aussi parfois de manière plus locale.

Les pompages sont effectués de nuit entre 22h et 6h et le dimanche en journée du fait des tarifications EDF. Le dimanche est utilisé pour retrouver le niveau initial pour la semaine.

Le débit de pompage est toujours de 2m³/s (malgré une capacité max de 4m³/s) durant 4 ou 8h.

Tous ces commentaires nous confortent sur le fait que VNF a des ressources en eaux probablement supérieures à celles déclarées dans le dossier alimentation du canal et que probablement encore, il n'y a rien qui « presse » pour le comblement du canal latéral qui pourrait, avec la réflexion territoriale, les élus, les associations de protection d'environnement et la fédération de pêche, être utilisé pour assurer une continuité Hydro écologique notamment pour le Matz car le CLO pourrait rejoindre, à l'instar de l'Aronde, le CSNE en aval de l'écluse de Montmacq.



C'est l'occasion d'évoquer ici l'étude faite par le pays sources et vallées qui, dans son objectif n°4 de son plan climat, avec l'objectif d'économiser l'eau, a publié la carte des prélèvements ci-dessus. Dans ces données, source BNDE, le total consommations des usages est de 242 468 158 Mcubes, dont 48% de pompage pour les canaux !!

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 17 sur 23

Question 12 : le ROSO exige d'obtenir avec précision et sur les dernières années ,les pompages inter rivières ou échanges qui apparaissent ainsi dans une information d'une communauté de communes (plan climat Sources et Vallées)

Cette demande sera faite également aux services de l'Etat, car **il est important de lister toutes les consommations ou transferts entre les bassins**, ce que permet de faire le réseau de canaux que nous possédons, nous pourrions même dire, dans toute la France. Les efforts qui doivent être faits par les usagers sont proportionnels aux consommations

2-4 Incidences et mesures environnementales

2.4.4 Zones humides. Incidences et mesures en phase travaux et exploitation

« La réalisation du projet induit la perte d'environ 67,3 ha de zones humides. Ces zones humides appartiennent à des complexes écologiques distincts, ce qui permet d'identifier quatre couplages principaux de sites impactés en fonction des critères hydro-écologiques.

La mise en œuvre des berges lagunées et des annexes hydrauliques constitue une mesure d'ensemble de réductibilité des impacts surfaciques identifiés. Ce gain de réduction est estimé à environ 14,6 ha, ce qui porte l'impact résiduel sur les zones humides à environ 54 ha.

Le dimensionnement des compensations s'appuie sur la méthode nationale d'évaluation des fonctionnalités des zones humides, de manière à vérifier l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle.

Par ailleurs, le besoin compensatoire doit répondre aux exigences des SDAGE Seine-Normandie et Artois-Picardie. En ce sens des mesures compensatoires ont été recherchées soit par création de zones humides (mesure C04), soit par restauration de zones humides (mesure C10).

Au total, ce sont 200,7 ha de zones humides compensées qui sont proposés (dont 123,6 ha de restauration et 77,1 ha de réhabilitation), conduisant à un ratio de compensation surfacique de 1,57 pour le SDAGE Seine-Normandie et de 3,91 pour le SDAGE Artois-Picardie.

L'analyse montre que l'équivalence fonctionnelle globale est atteinte pour tous les grands couplages (Oise alluvial, Oise plateau, Somme alluvial, Somme plateau). Toutes les fonctions sont à l'équivalence, seul le nombre de sous-fonction par couplage n'est pas atteint. »

Question 13 : peut-on réaliser une cartographie des zones lagunées en lien avec les corridors écologiques de franchissement des divers flux d'eau

2.4.6 Usages. Incidences et mesures en phase travaux et exploitation

Page 45/394 : Ce constat conduira le Maître d'ouvrage à mettre en place un suivi quantitatif et qualitatif de plusieurs captages destinés à l'alimentation en eau potable de différentes collectivités.

Page 46/394 : Par ailleurs, vingt captages d'alimentation en eau potable situés à proximité du projet (mais sans que leur périmètre de protection ne soit intercepté) ont fait l'objet d'une évaluation des incidences indirectes du projet et de ses aménagements connexes en phase travaux et en phase définitive (cf. Dossiers et Avis d'hydrogéologues agréé annexés).

Pour chacun de ces captages, un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique a été désigné après saisine de l'Agence Régionale de la Santé le 5 juillet 2022. La SCSNE suivra les recommandations complémentaires de l'hydrogéologue agréé en matière de prévention ou de suivi et apportera son appui technique à la redéfinition des aires d'alimentation et aux périmètres de captages si telle est la recommandation de l'hydrogéologue agréé (cf. Annexe joint à la Pièce C1).

Un suivi qualitatif et quantitatif des captages AEP sera assuré pendant toute la phase chantier (cf. mesure ST03). Une mesure similaire sera prise au niveau de certains forages agricoles (mesure ST04 : Suivi piézométrique pour les zones hydrogéologiques sensibles et au droit des forages agricoles impactés, en phase travaux).

Page 46/394 : « Des pontons de pêches seront aménagés, leur localisation précise devant être concertée avec les fédérations de pêche du secteur (cf. mesure A05 : Mise en place de pontons de pêche). Enfin, il est prévu un rétablissement de la Voie Vélo Somme et du GR800 de la source de

17

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 18 sur 23

la Somme, à Fonsommes dans l'Aisne permettant de développer les activités pédestres et cyclo touristiques. Au droit de la Tortille restaurée, un chemin pédestre sera mis en place. »

Commentaire ROSO : la sécurisation des puits de captage, leur suivi, font partie au même titre que pour les compensations, la pêche, ou encore le chemin de randonnée tout le long du canal des objectifs présentés par le ROSO le 16 mars 2016 lors du lancement de la commission agriculture et environnement.

Par ailleurs, les réunions des commissions « agriculture et environnement » des 22 juin 2023 et 28 février 2024, ainsi que le comité de suivi des mesures de compensations du 20 février 2024, ont donné toute satisfaction quand au respect du planning sur le secteur 1 (94% de réalisés)

2-5 Incidences cumulées avec d'autres projets et mesures environnementales

Page 46/394 : « A ce stade, il a été considéré l'ensemble des projets ayant fait l'objet d'une étude d'incidence et d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Parmi ces derniers, citons le projet MAGEO s'inscrivant, tout comme le CSNE, dans le cadre d'un programme global de liaison fluviale au gabarit européen, destiné à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut. Ce projet MAGEO correspond à la mise au gabarit de l'Oise de Compiègne à Creil. L'approfondissement du chenal de navigation de l'Oise aura un effet positif sur les risques d'inondation en amont de Creil. Le site de compensation des crues prévu à Verneuil-en-Halatte permet de garantir la neutralité hydraulique en aval du projet, c'est-à-dire un écoulement inchangé des eaux.

Tel qu'il est conçu, ce site vise à stocker la pointe de crue (jusqu'à 3,5 millions de m3 d'eau pour une crue centennale) limitant ainsi son impact sur l'aval. Les simulations faites quant au fonctionnement des deux projets (avec leurs mesures de compensation) simultanément confirment ce constat. Les travaux d'aménagement de MAGEO débiteront par la création de ce site.

Question 14 : Le ROSO demande à VNF une étude des opportunités d'utilisation du site de compensation des crues de Verneuil dans un projet éventuel d'irrigation maraîchère de proximité, de ré-agriculturation ou dans un système plus conséquent d'irrigation au sein de la ZRE de l'Aronde, ou encore de sécurisation du Marais de Sacy.

2-7 Compatibilité avec les documents de cadrage sur la ressource en eau

2.7.1 Compatibilité vis-à-vis de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE) page 48/394

Le projet tel qu'il est présenté dans ce document, par les mesures d'évitement et de réduction d'impact prévues, respectent les objectifs de cette directive visant à améliorer et protéger les eaux de surface et souterraine, à promouvoir un usage durable de l'eau et à contribuer à une lutte contre les inondations.

Ce projet est déclaré d'intérêt général majeur afin de pouvoir, sous réserve de respecter les critères et les conditions de l'article 4-7 de la DCE, et de demander une exemption à l'atteinte des objectifs de cette directive.

L'article 4, paragraphe 7 de cette directive, prévoit et encadre précisément les critères et conditions d'exemption à l'objectif de non-détérioration de l'état des eaux ou du non-respect des objectifs du fait de nouvelles modifications apportées par l'homme (hydroélectricité, protection contre les inondations...) dans le cadre de projet d'intérêt général majeur (PIGM).

En effet, sa réalisation modifiera plusieurs cours d'eau du bassin de l'Oise et de la Somme par l'insertion d'un nouvel ouvrage linéaire et aura des impacts sur l'environnement. Au regard de ces impacts et des mesures proposées, les différents compartiments des masses d'eau ont été analysés pour préciser la demande d'exemption.

2.7.2 Compatibilité vis-à-vis des SDAGE Seine Normandie et Artois Picardie

A l'échelle des deux grands bassins versants recoupés par le projet de CSNE, un schéma directeur

18

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 19 sur 23

d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) définit les orientations de gestion permettant de préserver la ressource en eau. Ces documents cadres s'imposent à tout projet d'aménagement. Le SDAGE Seine Normandie 2022-2027 et le SDAGE Artois-Picardie 2022-2027 ont respectivement été adoptés les 23 mars 2022 et 21 mars 2022. Une analyse spécifique a été conduite visant à démontrer la compatibilité de l'opération avec les SDAGE Seine Normandie et Artois Picardie actuellement en vigueur.

2.8 Emprise du canal

La réalisation du CSNE mobilise une surface d'emprise définitive de 3 010 ha dont 1 955 ha pour les emprises techniques (biefs, écluses, retenue de Louette), non compris les sites de dépôts définitifs (339 ha) et les aménagements écologiques (794 ha).

L'emprise maximale d'intervention dans le cadre de ce dossier nécessaire à l'exécution des travaux projetés s'étendra sur 3 388 ha.

C-3 Périmètre de l'Avis du ROSO

C- 3.1 Entre Passel et Cléry-sur-Somme

Page 202/384 « De Passel à Allaines (pk 117,3 à 163,6), ce tronçon présente le plus grand linéaire, jalonné notamment par deux écluses à Noyon et à Catigny, trois plateformes multimodales, un quai de transbordement, trois rétablissements ferroviaires, un rétablissement autoroutier (A29) et de nombreux rétablissements de voiries. »

Remarques ROSO : Comme indiqué page 6(paragraphe 4-B-1-2) le ROSO limite ses commentaires à la ressource en eau, la biodiversité et les bio-corridors.

La durée de l'enquête publique ne permet pas d'analyser correctement l'ensemble du dossier.

Nous nous posons comme limite le Pont Canal qui, au-delà du choix qui a été fait, se doit d'être une réussite technique, susceptible de déplacer les foules, par fierté ou curiosité !

La région de Cléry sur Somme étant déjà dotée d'installations (camping, gites) pour le tourisme lié aux activités fluviales, dont la pêche, les compatibilités vis-à-vis de la DCE et des SDAGE, ainsi exprimées sont le minimum que puisse faire VNF.

Page 67/384 : Ainsi, 209 piézomètres ont été mis en place et déclarés dans le cadre des phases de conception du projet. Ces piézomètres ont fait l'objet de campagnes piézométriques réalisées depuis 2011 pour certains d'entre eux jusqu'à ce jour avec une interruption entre octobre 2016 et mars 2020 (cf. Annexe 14.2).

Les aménagements écologiques de 794 ha, ainsi que les piézomètres de surveillances débutent ou ont débuté bien avant le début des travaux ci-après, entre Passel et Cléry sur Somme :

Synthèse des travaux à réaliser

Les travaux à réaliser comprendront :

- Les ouvrages en terre, délimités par tronçons homogènes selon le niveau de navigation par rapport au terrain naturel, permettant de créer le chenal de navigation des différents biefs (2, 3 et 4) avec au préalable les travaux de dégagement d'emprises (débroussaillage, dessouchage, démolition),
- La mise en place du complexe d'étanchéité des biefs,
- Les écluses de Noyon (EC1198) et de Catigny (EC1282),
- Les rétablissements des voies de communication : travaux de dégagement d'emprises (débroussaillage, dessouchage, démolition), de terrassements, de génie civil (ouvrages d'art), de chaussée, d'équipements de sécurité, de signalisation horizontale et verticale,
- Le rescindement du canal du nord à Catigny (RE1275),
- Les rétablissements hydrauliques,
- Les bassins anti-intumescences,
- Les berges lagunées et les annexes hydrauliques,

19

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 20 sur 23

- Des bassins de virement,
- Les dépôts de matériaux excavés et inutilisés,
- Un quai céréalier à Languevoisin.

A ce stade, nous n'avons pas d'autres commentaires que ceux issus des commissions agriculture et environnement, notamment pour les compensations.

Remarques ROSO : Il est bien certain que le savoir-faire des secteurs 1 et 2 est applicable aux secteurs finaux du canal. Malheureusement nous n'avons pas eu l'occasion de travailler sur ces secteurs. Notre avis final répondra à une question de principe. Le suivi du volet eau pour le secteur 1 et secteur 2 ayant été clairement délimité dans notre définition du périmètre étudié page précédente.

C2 – Volet « Dérogation à la protection des espèces et des habitats d'espèces protégées »

La construction du canal Seine Nord Europe sur les secteurs 2,3, et 4 induit la destruction de 324.1 hectares d'habitats naturels situés sous le futur canal et ses aménagements connexes, ou sous les futures emprises temporaires du chantier. Tous ces habitats naturels constituent des habitats pour de nombreuses espèces protégées ou non. Les pertes associées à cette destruction sont alors calculées de 2 façons : en unités fonctionnelles perdues (UFC), tenant compte du niveau d'intérêt écologique de l'habitat impacté, et en surface (Ha). Lorsque les pertes sont jugées significatives, c'est-à-dire de nature à compromettre l'état de conservation de l'habitat ou des espèces hébergées, des mesures de compensation sont proposées visant à restaurer ou recréer des habitats favorables aux espèces touchées. Ces mesures sont traduites en gains écologiques et comparées aux pertes escomptées, avec comme objectif d'atteindre l'équivalence écologique fixée par le code de l'environnement.

L'équivalence écologique, qui se définit comme l'équilibre entre les pertes et les gains, est atteinte pour toutes les espèces et habitats d'espèces visées. Le programme de compensation laisse apparaître un gain net de biodiversité pour toutes les espèces visées. Le Canal Seine Nord Europe recrée ou restaure au minimum 2.3 fois plus d'habitats naturels d'intérêt qu'il n'en détruit avec un total d'environ 757 Ha de compensation environnementale au titre des espèces et Habitats d'espèces protégées.

La synthèse générale (page 21 à 27/542) est édifiante :

Une analyse spécifique détaillée pour la seule espèce dont l'équivalence écologique semble a priori non atteinte (la Sterne Pierregarin) a permis de montrer que les mesures de réduction proposées et les compensations étaient bien bénéfiques pour l'état de conservation de cette espèce. En effet, l'aménagement des berges lagunées, des annexes hydrauliques et le réaménagement des cours d'eau interceptés par le CSNE n'ont été que partiellement pris en compte dans la quantification de la réduction d'impact par la méthodologie retenue.

L'équivalence écologique est atteinte pour toutes les espèces et habitats d'espèces visés. Le programme de compensation laisse apparaître globalement un gain net de biodiversité tant sur le plan fonctionnel que surfacique pour toutes les espèces et habitats d'espèces visés.

Le canal Seine-Nord Europe recrée ou restaure en moyenne 2,3 fois plus d'habitats naturels d'intérêt qu'il n'en détruit avec un total d'environ 757 ha de compensation environnementale pour les espèces et habitats d'espèces.

En conclusion, compte tenu des enjeux mis en évidence pour les espèces protégées et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en place, le projet n'est pas de nature à nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées à l'échelle locale.

L'ensemble de ces mesures sera également favorable pour les espèces patrimoniales non protégées identifiées lors du diagnostic écologique ».

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 21 sur 23

Commentaire ROSO : L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature est important et donne au dossier une conformité pour l'ensemble des opérations effectuées sur les compensations. Cet avis que partage le ROSO, nous permet, avec la satisfaction que nous avons eu d'être écouté et entendu et en remerciant l'ensemble des services pour leur collaboration, de conclure, avec les limites et la prudence du CNPN.

4 CONCLUSION

Le ROSO s'est impliqué depuis plus de 20 ans dans le dossier du CSNE, et malgré tout, nous avons été écartés de projets qui concernent le volet primordial que nous défendons ; une vision globale de la gestion de la ressource en eau.

Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause le tracé, mais d'exploiter au maximum les possibilités offertes par le tracé, les bassins d'expansion de crue existant et à venir, tous les canaux existant dans le moindre détail, toutes les connexions, tous les pompages annexes,..... de façon à étudier un partage équitable de l'eau dans un contexte de changement climatique, de sécheresse, mais aussi de phénomènes brutaux, d'inondations répétées.

Considérant :

- que la gestion globale de la ressource en eau est limitée au seul volet agricole sans concertation.
- que les usages variés de l'eau (alimentation du canal, interconnexions, irrigation, stockage), imposent une étude globale sous la conduite de VNF.
- que les débats doivent avoir lieu au sein de la commission « agriculture et environnement » créée à cet effet en 2016
- que parmi les mesures de compensations du secteur 1, certaines sont encore en cours jusqu'en 2028
- que l'insertion de l'Aronde dans le CSNE est une donnée très importante pour la continuité écologique de la rivière.
- que le dossier concernant le Matz et sa continuité écologique n'a pas de suite précise.
- que la limite de l'influence de la nappe alluviale n'est pas suffisamment précise sur les marais connexes et la confluence des rivières
- que les polluants historiques de la Somme ne sont pas détaillés ou sont sous-estimés, par rapport aux données de l'agence Artois Picardie
- que l'avenir du canal latéral à l'Oise n'est toujours pas fixé, ni le calendrier permettant d'en débattre
- que, de toute évidence, VNF a de la ressource pour l'eau et qu'il est impératif d'avoir une synthèse précise des pompages inter rivières, les consommations et les échanges entre bassins
- qu'une cartographie des berges lagunées est nécessaire pour connaître les liens avec les corridors écologiques
- que les dernières réunions du comité de suivi des mesures des compensations a donné toute satisfaction quand au respect du planning du secteur 1(94% réalisées)
- que le ROSO demande à VNF une étude des opportunités d'utilisation du site de compensation de Verneuil dans un projet éventuel d'irrigation maraichère de proximité, ou dans un système plus conséquent d'irrigation au sein de la ZRE, ou encore de sécurisation du Marais de Sacy
- **que le Conseil National de la Protection de la Nature** a donné au dossier une conformité pour l'ensemble des opérations effectuées sur les compensations, mais qu'il reste cependant des points d'améliorations à apporter notamment :
 - l'instruction distincte du projet en deux phases DAE-1 et DAE-2 empêchant une appréciation globale de l'ensemble des impacts directs et indirects, cumulés ou induits sur certaines populations d'espèces protégées, qui concernent l'ensemble du tracé. Il est demandé la retranscription des mesures ERC suggérées et adoptées dans le présent dossier dans le futur cahier des charges de la DAE-2,

Document : ROSO Enquete publique 22 pages fin (1).pdf, page 22 sur 23

- les aménagements fonciers AFAP placés sous la responsabilité du Conseil Départemental de l'Oise généreront des impacts sur les espèces protégées. Or c'est le projet de canal qui est la cause de cette restructuration foncière.

Il aurait été logique que le CNPN puisse avoir une vision globale de ces incidences dans ce dossier. Où sera la cohérence des mesures ERC propres à l'AFAP avec celles qui sont présentées pour le canal ? En cas d'incohérences, les mesures ERC complémentaires devront être proposées et ajoutées dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisation. Le comité de pilotage de suivi envisagé devra avoir un regard sur les impacts contradictoires relevés afin de pouvoir exiger des solutions à apporter par les maîtres d'ouvrage,

- l'unité de mesure des pertes et des gains de biodiversité par la méthode « miroir » n'est pas totalement satisfaisante ; certains critères utilisés pour calculer les pertes et les gains de biodiversité ainsi que les ratios associés nécessitent d'être corrigés et complétés. Il est demandé que ce problème ne se pose pas à nouveau pour la future DAE-2,

- certaines populations de chiroptères comme le petit Rhinolophe identifié en limite d'aire de répartition auront difficulté à traverser le futur cours d'eau vu sa largeur à cause du manque de corridors écologiques. La restauration de continuités écologiques proposée pour cette espèce n'est pas convaincante,

- les mesures de gestion sur les sites de compensation sont hypothétiques et restent liées à la qualité et la compétence de l'organisme qui sera retenu pour gérer les espaces concernés. L'usage des Obligations Réelles Environnementales - ORE - apporte des garanties et doit être inscrit au cahier de charges figurant à l'appel d'offres qui va être lancé pour retenir cet opérateur.

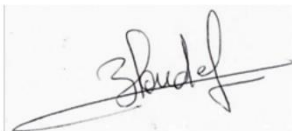
En conclusion, le ROSO émet un avis favorable, sous les conditions impératives que les questions 1 à 14 posées précédemment, que les remarques de la partie « considérant » tout spécialement pour corriger les incidences potentiellement négatives pour les espèces protégées soient prises en considération, soit dans des réponses du pétitionnaire, soit par un engagement des services de l'état à faire mener les études touchant notamment à la politique de gestion de la ressource en eau.

Nous vous prions d'agréer, messieurs les commissaires enquêteurs, l'expression de nos sentiments distingués

Pour le ROSO,

Claude Blondel
Vice-Président
Domaine de l'eau

Jean-Philippe PINEAU
Vice-Président
Infrastructures et développement durable



@540 - Leroy Mathis - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:38:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Complément de réponse à l'enquête environnementale

Contribution :

Madame, monsieur, Je me permets de compléter le dépôt que j'ai effectué le 31/03/2024. En effet, en parcourant la 7E du volet B1 du dossier d'enquête, j'ai pu constater que le scénario de projet retenu pour réaliser l'étude socio-économique était le suivant « Le scénario de projet correspond à la mise en oeuvre de l'ensemble des investissements du projet Seine-Escaut (y compris doublement des écluses du canal Seine-Nord Europe aux horizons 2040). » Ma question est donc la suivante : pourquoi l'étude environnementale ne porte pas sur l'ensemble du projet Seine-Escaut et seulement sur les travaux du canal Seine-Nord Europe, à court-terme ? Pourquoi nous ne cumulons pas les effets des travaux, indissociables du projet canal Seine-Nord Europe, pour passer la liaison Seine-Escaut à grand gabarit ? Pourtant nous le faisons pour annoncer la création d'emplois, mais pas pour annoncer la destruction de zones de nidification d'espèces protégées, ni pour mesurer les milliers d'hectares impactés par l'ensemble du projet Seine-Escaut. Avant de pouvoir se prononcer sur un projet, les citoyennes et citoyens du territoires devraient être informés de l'ensemble des impacts environnementaux du projet Seine-Escaut, et non pas seulement d'une petite portion. Nous devons être informés de l'ensemble des destructions qui suivraient ce projet. Il serait en effet cohérent de connaître les conséquences sur le long terme pour ce projet, étant donné qu'il est annoncé pour durer des siècles. La cohérence et l'information démocratique appelle à une étude environnementale de l'ensemble du projet Seine-Escaut, car l'étude socio-économique qui sert à vendre le projet est réalisée avec cette échelle. Je réitère mon opposition à ce projet, Merci pour votre travail et votre attention, Bien à vous

@541 - Loup Bernard - Domont

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:39:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de France Nature Environnement Val d'Oise Enquête publique environnementale sur les secteurs 2, 3 et 4 du projet de Canal Seine nord Europe

Contribution :

Cette enquête publique environnementale porte sur trois secteurs du projet du Canal Seine Nord Europe (CSNE). Dans le Val d'Oise, Voies navigables de France (VNF) a dissocié le projet en le désignant par Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO). FNE Val d'Oise ne reconnaît pas ce découpage du dossier du projet. L'eau n'a pas de limite administrative, c'est pourquoi FNE Val d'Oise considère que le projet CSNE s'étend jusqu'à la Seine et décide d'intervenir dans cette enquête publique. Suite fichier joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis projet CSNE.pdf, page 1 sur 2



2 avril 2024

Avis de France Nature Environnement Val d'Oise
Enquête publique environnementale sur les secteurs 2, 3 et 4 du projet de Canal Seine nord Europe

Cette enquête publique environnementale porte sur trois secteurs du projet du Canal Seine Nord Europe (CSNE). Dans le Val d'Oise, Voies navigables de France (VNF) a dissocié le projet en le désignant par Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO). FNE Val d'Oise ne reconnaît pas ce découpage du dossier du projet. L'eau n'a pas de limite administrative, c'est pourquoi FNE Val d'Oise considère que le projet CSNE s'étend jusqu'à la Seine et décide d'intervenir dans cette enquête publique.

Ressource en eau

Le CSNE retient une grande quantité d'eau en surface pour son fonctionnement et de ce fait a un impact sur le cycle de l'eau. A plus de 70% l'alimentation en eau potable du Val d'Oise provient de l'Oise. L'étude d'impact n'a pas pris en compte le dérèglement climatique et les pénuries d'eau à venir.

Pertes de biodiversité

La Société du CSNE annonce des compensations rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter, réduire, compenser). En réalité de nombreuses études montrent que la plupart des opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte effective de biodiversité et les observations sur le terrain faites par les associations membres de FNE Val d'Oise nous le confirme.

Artificialisation des sols

Le projet impacte plus de 3000 ha de bonnes terres agricoles et s'accompagne d'un effet de coupure important. Contre toute logique il bénéficie d'une dérogation relative à la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) au moment où il faut relocaliser notre production alimentaire

Transfert de la route vers le fluvial

La société du CSNE justifie le projet par l'attente d'un important report modal de la route vers le fluvial qui permettrait de désengorger l'autoroute A1 et de diminuer les GES. On peut en douter.

Le CSNE engendrerait une concurrence multiple entre la route, le fluvial et le ferroviaire, mais aussi entre deux entrées des marchandises en Europe : les ports du nord de l'Europe, Anvers et Rotterdam et le port du Havre. Plusieurs études indépendantes prévoient que le transfert modal serait principalement du ferroviaire vers le fluvial et seulement de 3% de routier vers le fluvial.

Considérant que le transport fluvial est moins polluant que le transport routier, mais plus polluant que le transport ferroviaire la diminution des GES est très hypothétique ainsi que la désaturation du trafic sur l'A1.

Document : Avis projet CSNE.pdf, page 2 sur 2

2 ou 3 étages de conteneurs

Sur ses document la Société du CSNE affirme que le projet est dimensionné pour des bateaux transportant 3 étages mais ce ne sera pas le cas. Au nord du projet comme au sud côté Val d'Oise, projet MAGEO, la hauteur des ponts laissent passer seulement 2 étages. Il en va de la rentabilité économique du projet.

Faiblesse démocratique et juridique

Rappelons que la déclaration d'utilité publique date de 2008, modifié en 2017 après évolution du projet, prorogée en 2018 avec très peu de débats publics. Alors que depuis 2008 les défis climatiques alimentaires et économiques s'imposent de plus en plus, rien ne change et la DUP de 2008 permet le commencement des travaux préparatoires en 2022.

Depuis la loi du 31 décembre 2012, l'évaluation socio-économique des projets dans lesquels l'État investit plus de 100 M€ est soumise à une contre-expertise par des experts indépendants, qui selon nous devrait porter sur l'ensemble du projet, MAGEO compris. Cette contre-expertise n'a pas été réalisée pour le CSNE et a manqué au dossier d'enquête de 2015, qui a donné lieu à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017, laquelle doit donc être annulée et les travaux préparatoires suspendus.

Pour toutes les raisons précédentes, France Nature Environnement Val d'Oise donne un avis défavorable à ce projet.

**Pour le bureau de FNE Val d'Oise
Bernard Loup**

@542 - guillaume - Rosières-en-Santerre

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:45:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Ce projet de création d'un canal à grand gabarit s'inscrit en total contradiction avec les enjeux environnementaux, économiques et sociétaux auxquels nous devons faire face. Ce projet anachronique décidé dans les années 80, alors même que la question du dérèglement climatique n'était pas encore une réalité palpable, devrait être abandonné. C'est l'hubris de l'homme qui s'y exprime. Comment tolérer aujourd'hui la destruction de tronçons entiers de la rivière Oise, d'espaces naturels précieux (zones humides, zones d'accueil de la biodiversité), de terrains agricoles pour un projet dont l'utilité n'a pas été démontrée (le report du trafic routier sera trop faible et ne prend pas en compte la décarbonation des camions à l'horizon 2030 - 2035). Comment accepter de financer un projet au coût pharaonique quand des pans entiers de nos services publics s'effondrent ? Aujourd'hui, la SCSNE et tous les acteurs favorables à cet ouvrage commettent une erreur. Ne pas corriger cette erreur en fera une faute que les générations futures vous feront payer. Des solutions alternatives plus sobres et efficaces existent (utilisation des canaux existants, du transport ferroviaire). Ayons l'honnêteté et le courage d'arrêter ce projet maintenant, dans l'intérêt de toutes et tous et des générations futures.

@543 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:55:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Conditions d'installation permanences Noyon et Peronne

Contribution :

Noyon 16/03 : Entré de la salle derrière un barnum du marché
Péronne 23/03 : Réception dans un bureau sans libre accès aux documents





@544 - Bataillard Valérie - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:56:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de suspension du projet CSNE pour cause d'illégalité

Contribution :

Je demande la suspension immédiate du projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'arrêt de ses travaux préparatoires, parce qu'il est hors la loi : il ne respecte pas la loi du 31 décembre 2012 (dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013), qui instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. Cette contre-expertise indépendante n'a pas été réalisée, et son absence invalide l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 20 novembre 2015, et par conséquent aussi la déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice du 20 avril 2017.

@545 - Felicio Henrique - Méru

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 18:57:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine-Nord

Contribution :

Je manifeste mon opposition à ce projet peu utile et néfaste pour l'environnement au sens large. Cordialement. H Felicii

@546 - Lau - Senlis

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:12:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet invalide, cher et destructeur

Contribution :

Bonjour Ce projet de CSNE constitue une barrière infranchissable par de nombreuses espèces et ce d'autant que de très nombreux chemins ou routes à très faible trafic ne sont pas rétablies. Cette situation de morcellement de l'habitat contribuera inévitablement à un appauvrissement de la biodiversité et donc à la disparition d'espèces protégées. Ces destructions ne peuvent intervenir que pour des projets à l'utilité majeure. Depuis 2015, l'absence de démonstration de l'intérêt économique de ce projet et d'une expertise indépendante pour en valider les conclusions, est d'une part non conforme au décret 2013-1211 du 23 décembre 2013 et d'autre part interdit la destruction de toute espèce. A ce titre l'autorisation environnementale au titre de la destruction des espèces protégée ne saurait être accordée. Cordialement, L. Couqui

@547 - Cordova Daniel - Montrouge

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:13:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine Nord

Contribution :

Réfutation de l'argument de "transfert modal" L'objectif affiché de ce grand chantier de Canal Seine Nord Europe est de décharger l'autoroute A1 saturée de camions. Je ne crois pas au report modal du camion vert le fluvial car ce ne sont pas les mêmes marchandises qui circulent. Les péniches (ou gros pousseurs) transportent principalement du vrac. Aucune étude sérieuse ne valide cet argument. Le dossier indique que ces péniches transporteront des conteneurs, mais pour être rentables, il faudrait qu'elles aient 3 hauteurs de conteneurs, ce qui est impossible à cause des ponts à passer pas assez hauts, notamment au nord et au sud du canal. Cet argument de transfert modal est donc irrecevable, donc je donne un AVIS TRES DEFAVORABLE

@548 - COUSSERANT José - Montmorency

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:16:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le projet Canal Seine-Nord Européen

Contribution :

En tant qu'habitant du Val d'Oise, département jouxtant celui de l'Oise j'ai d'abord entendu parler du projet Canal Seine -Nord Europe comme étant la volonté des pouvoirs publics de réduire l'impact environnemental des transports de marchandises et de trouver des alternatives au transport routier en améliorant le transport fluvial. Ce qui me semblait aller dans le bon sens ! J'ai ensuite pris conscience que ce projet allait impacter les communes du bord de l'Oise de mon département avec la mise en œuvre du projet MAGEO (Mise au Gabarit Européen de l'Oise). Mais j'ai surtout découvert à travers ma quête d'informations qui s'en suivit sur le projet CSNE, le gigantisme, l'absurdité et le danger que revêtait cette entreprise au regard de son large impact sur l'environnement. De nombreux experts et associations ont maintenant très bien documentés le sujet et il suffit de les lire pour découvrir dans le détail les désastres annoncés. Quelques grandes lignes quand même inhérentes au projet : •des millions de mètres cubes de terres végétales excavées qui vont générer environ 78 millions de mètres cubes de déblais. •14 millions de mètres cubes d'eau de l'Oise pompée pour être stockée dans une "méga-bassine" dont il n'est même pas sûr qu'elle suffise quand le climat sera à la canicule (en sachant par ailleurs que ce genre de pompage et de stockage perturbe énormément le cycle de l'eau !•5 milliards de coût avancé pour ce projet d'investissement (sans doute beaucoup plus à l'arrivée puisque tous ces grands projets doublent au moins les budgets initiaux), une manne pour les entreprises du BTP et leurs actionnaires, mais à l'inverse un manque criant d'argent public pour répondre à tous les besoins des habitants, notamment en services publics. •Pas de contre-expertise présentée dans le projet, indépendante de l'évaluation socio-économique, n'est connue à ce jour comme la loi l'oblige. •Le projet prévoit de détruire 3 000 ha de terre végétales, de zones Natura 2000, de terres agricoles, de bois... et promet de mettre en œuvre la loi Climat et résilience en appliquant 1 100 ha de "compensations" en aménagements environnementaux. De jeunes plants ne peuvent pas remplacer/compenser l'abattage de vieux arbres. La première des choses à appliquer c'est d'éviter de détruire. En résumé, le projet CSNE s'inscrit dans un « toujours plus » de flux, de matières, d'aménagement contraire au principe de sobriété nécessaire à cette période de dérèglement climatique. Les inondations, les sécheresses, les feux de forêt, la fonte des glaciers, l'effondrement de la biodiversité.. plaident pour laisser la nature s'adapter aux nouvelles données du climat. Ceci s'oppose à une domestication accrue des rivières et des fleuves, trop instrumentalisés par l'espèce humaine jusqu'à maintenant. Laissons au contraire l'Oise et la Seine retrouver un peu de leur part sauvage! En conséquence je suis contre ce projet, en donne un avis très négatif et demande son abandon.

@549 - Cordova Daniel - Montrouge

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:19:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine Nord

Contribution :

Opposition à un projet qui va détruire des terres agricoles. Cet énorme chantier excaverait des millions de mètres cubes de terres végétales et générerait environ 78 millions de mètres cubes de déblais. Or les terres agricoles doivent absolument être préservées face à l'urgence climatique et au besoin d'autosuffisance alimentaire nécessaire qu'il faut prévoir. Je SUIS TRES DEFAVORABLE à ce projet car il détruirait de très nombreux sites naturels y compris des sites Natura 2000 qui abritent environ 200 espèces protégées ! Halte à la bétonisation des sols !

@550 - Denis - Amiens

Organisme : Fdsea de la Somme

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:19:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal S

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je vous prie de trouver, en pièce jointe, les observations que la FDSEA de la Somme entend déposer dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59). Je vous remercie de bien vouloir procéder à son enregistrement sur le registre ouvert à cet effet. Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de ma considération respectueuse.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Courrier enquête publique CSNE contributions enquête publique .pdf, page 1 sur 8



**Monsieur le Président de la Commission
d'Enquête
Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU
Mairie de Péronne
3 Place du Commandant Louis Daudre
80 200 PERONNE**

Amiens, le 2 avril 2024

Objet : Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59)

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Nous nous permettons de prendre contact en notre qualité d'Organisation Syndicale Représentative des exploitants agricoles sur le département de la Somme et plus particulièrement des exploitants agricoles impactés par la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe (CSNE).

Il convient de façon liminaire de positionner l'avis positif de la profession agricole quant à la réalisation de cet ouvrage : l'enjeu de la mobilité décarbonée, qui plus est pour des marchandises volumineuses ou pondéreuses, est un axe majeur pour l'agriculture en général, et l'agriculture de la Somme en particulier compte tenu de la typologie de ses productions, reposant (en amont et en aval) sur des échanges internationalisés. De ce fait, la profession agricole a été un partenaire constructif dans la phase de mobilisation foncière nécessaire à l'implantation de l'ouvrage.

Toutefois, et sans remettre en cause cette affirmation, nous formulons par la présente des éléments qui marquent notre insatisfaction sur plusieurs points figurant dans le dossier faisant l'objet de cette enquête publique.

D'ailleurs la FDSEA de la Somme signale son incompréhension de cantonner à un mois la durée d'enquête publique : il s'agit de la même durée que pour une éolienne ou une étable de 200 vaches portée par un éleveur, soit une disproportion anormalement favorable au pétitionnaire...

Le projet de CSNE consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut. D'une longueur d'environ 107 kilomètres, le CSNE s'étendra sur quatre départements situés en région Hauts de France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord. Les travaux de construction du canal Seine-Nord Europe ont été déclarés d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008., modifié à la suite de la reconfiguration du projet, par décret du 20 avril 2017, puis prorogé jusqu'en 2027 par décret du 25 juillet 2018.

La présente demande d'autorisation environnementale porte sur les secteurs 2, 3 et 4, dont les travaux s'étendent sur 88,7 km entre Passel et Aubencheul-au-Bac. D'autres dossiers de demande d'autorisation environnementale seront élaborés par les autres maîtrises d'ouvrage concernant l'aménagement des ports intérieurs, l'aménagement foncier et les rétablissements ferroviaires Amiens-Laon et Creil-Jeumont.

➤ *Sur les emprises foncières*

Les emprises définitives du projet représentent une surface totale de 3 010 ha, les emprises techniques des ouvrages de navigation (biefs, écluses et bassin de retenue) occupant 1 955 ha. A cette surface, vient s'ajouter les emprises des sites de dépôts définitifs (339 ha, hors modelés paysagers et comblement du canal du Nord) et les aménagements écologiques (794 ha). Environ 232 ha supplémentaires seront utilisés pour les dépôts mais ils seront restitués à l'agriculture et remis en culture. Dans la Somme, ces emprises représentent 1066 Ha dont 1/3 correspondant aux aménagements environnementaux et paysagers.

L'emprise du projet correspond :

- aux entrées en terre de l'ouvrage linéaire,
- aux dépôts définitifs des matériaux excédentaires,
- au bassin réservoir de Louette,
- et enfin aux ouvrages annexes tels que les dispositifs d'assainissement-drainage, les écluses avec leurs bassins d'épargne et voiries d'accès et les rampes des rétablissements de voiries.

Des emprises provisoires additionnelles nécessaires à la période temporaire du chantier, représenteront 352 ha comprenant notamment 312 ha de dépôts provisoires. L'emprise maximale d'intervention nécessaire à l'exécution des travaux s'étendra à 3 388 ha.

A cela s'ajoute la création de quatre ports intérieurs, situés tous les 25 kilomètres du tracé du canal. L'opération intègre la construction des quais et des arrières-quais et de leur assainissement. Le département de la Somme comprend la création de deux ports :

- Le port intérieur de Nesle : Situé entre les communes de Nesle et de Mesnil Saint-Nicaise, ce port intérieur de 75 ha environ disposera d'un parc logistique, d'une zone industrielle et d'une zone portuaire. Il est prévu d'aménager deux quais de 400 m de longueur attenants à cette plateforme. Ce port est encadré par les rétablissements de la voie ferrée Amiens - Laon au Sud et le rétablissement de la RD930c au Nord. Un raccordement sur le réseau ferroviaire sera possible.
- Le port intérieur de Péronne : Un quai d'environ 400 mètres sera réalisé. Il sera en liaison avec une plateforme industrielle et de logistique d'environ 45 ha.

Ces infrastructures risquent de générer de nouvelles compensations environnementales, nous sollicitons que celles-ci soient intégrées à l'intérieure de la plateforme.

Enfin, la réduction des superficies dédiées à l'agriculture entraîne une diminution de la superficie exploitable et perturbent le marché foncier.

➤ Sur la productivité agricole

L'ensemble des terrains agricoles concernés par les travaux sera exposé, durant les phases de dégagement des emprises et durant les phases de génie civil, aux risques d'effets directs et temporaires suivants :

- dépassements possibles des emprises sur des terres agricoles, par les engins de chantier,
- interruption d'accès aux parcelles agricoles et interruptions des cheminements agricoles,
- atteinte aux réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- problèmes d'assainissement (inondation, érosion de terres agricoles, ...).

Les rendements agricoles peuvent être diminués, particulièrement pendant la phase de travaux. Les dépôts de poussière engendrés par les terrassements peuvent altérer l'activité photosynthétique d'une plante ou pénétrer dans les tissus du végétal, causant une dérégulation de l'activité métabolique du végétal.

La compensation de ce préjudice n'est pas abordée dans l'enquête publique. Il conviendrait que le pétitionnaire puisse compléter cet aspect.

• *Réseaux d'irrigation et de drainage*

Les équipements nécessaires à l'agriculture tels que les forages d'irrigation et réseaux de drainage devront en priorité être déviés et/ou rétablis, dans des conditions équivalentes, par des entreprises spécialisées, de manière à offrir une fonctionnalité identique à l'actuelle et adaptée au nouveau contexte parcellaire et d'exploitation des cultures. Dans des cas très particuliers où la réfection du réseau et/ou des équipements associés s'avérerait impossible, leur perte fera l'objet d'une indemnité compensatoire définie en lien avec le réaménagement foncier, agricole et forestier.

• *Plan épandage*

Par son emprise foncière, le projet du CSNE impactera également une quinzaine de plans d'épandage d'effluents urbains, industriels et agricoles à des degrés divers. Le SATEGE de la Somme estime que 1 700 Ha la surface de terres agricoles impactées par le canal sont inclus dans un plan d'épandage (chiffres données 2022 – plans d'épandage impactés par la DUP). Plus largement, ce sont plus de 20 000 Ha de terrains agricoles inscrits dans le périmètre d'AFAGE de la Somme qui sont concernés par un plan d'épandage. Toutes modifications d'un parcellaire inscrit dans un plan d'épandage autorisé doit faire l'objet d'un porté à connaissance de l'administration et une nouvelle instruction du plan d'épandage peut s'avérer nécessaire en cas de modification substantielle du plan initial.

Nous demandons que les modifications de ces plans d'épandage et frais inhérents soient pris en charge intégralement par la société du CSNE et qu'une procédure exceptionnelle, collective et simplifiée, de régularisation des plans d'épandage impactés par les travaux du CSNE doit être mise en œuvre en lien avec les services de l'État.

- *Dégâts de gibier et d'espèces nuisibles*

Les nombreux aménagements paysagers et environnementaux risquent d'engendrer l'accroissement de la population de nuisibles (lapins, sangliers, renards, blaireaux...).

Comme aux abords de toutes infrastructures linéaires avec des zones d'intervention humaine rare, de nombreux dégâts aux cultures sont inévitables.

Nous demandons à ce que la société du CSNE réalise avant les travaux un relevé des pressions actuelles des nuisibles (point 0) et à ce que le gestionnaire du canal établisse annuellement un plan de chasse (pour les espèces chassables telles que le lapin) et de régulation (pour les espèces protégées telles que le renard et le blaireau) afin de garantir un impact nul de ce paramètre.

- *Pollution espèces exotiques envahissantes*

De même que l'accroissement des nuisibles, la profession agricole redoute la prolifération d'espèces exotiques envahissantes sur les terrains du canal tant pendant la phase travaux, sur les dépôts, que sur la phase exploitation, les berges. Le développement de cette flore indésirable sera nuisible à l'activité agricole et risquera d'impacter durablement la productivité des parcelles agricoles contiguës.

Nous demandons la définition d'une méthodologie pour l'entretien de ces zones à risque qui devra être mise en œuvre par la société du CSNE puis par VNF. L'entretien de ces zones devra être proposé en priorité aux agriculteurs locaux.

- *Rabattement de nappe*

En phase travaux, les opérations ayant un effet sur l'état des eaux souterraines, tant quantitatif que qualitatif, sont essentiellement les opérations impliquant un **rabattement de la nappe**. On note qu'au niveau des captages d'alimentation en eaux potables, l'incidence de ces travaux se traduira par un rabattement inférieur au mètre. Il sera donc mis en place un suivi quantitatif et qualitatif de plusieurs captages AEP : captages de Noyon, d'Ecuvilly, de Lagny et Candor, de Morchain, de Moislains, d'Etricourt-Manancourt, d'Equancourt, d'Hermies, d'Havrincourt, de Graincourt-lès-Havrincourt, de Sauchy-Lestrée et d'Oisy le Verger pendant toute la durée de travaux. Sur le captage de AEP de Moislains, une baisse du niveau piézométrique est susceptible d'apparaître lors de l'arrêt de la réalimentation de la nappe de la craie par les pertes du canal du Nord, de l'ordre de 0,4 à 1,4 m. Une baisse limitée de la productivité du captage est donc possible. **Cette baisse de productivité ne devra pas entraîner des conséquences sur les forages agricoles à proximité par une baisse de prélèvements ou même reprocher aux exploitants locaux une dégradation de la qualité de l'eau par l'effet d'une concentration.**

➤ Les sites de compensations

Les sites de compensation sont au nombre de 38. Elles sont de tailles très variables, de moins de 1 ha à 77 ha (en vallée de la Somme), et représentent une surface totale d'environ 794 ha. Pour la Somme, ce sont au moins 386 ha qui seront mobilisés au titre des sites de compensation.

Nous déplorons une absence de concertation sur le choix de la localisation et des mesures prises sur les sites de compensation. Nous tenons à réaffirmer que la profession agricole est déjà fortement mise à contribution pour la réalisation du CSNE par l'emprise du projet mais se voit également doublement impacter par la mise en place de compensation environnementale sur des terres agricoles. Le dossier de demande d'autorisation environnementale ne fait pas ressortir clairement le nombre d'hectares de terres agricoles consommées au titre de la compensation environnementale.

Nous demandons à la société du CSNE de nous communiquer ce chiffre.

Les sites de compensation feront l'objet d'une gestion sur une durée de 30 ans pour retrouver une fonctionnalité équivalente à la fonctionnalité perdue sur les sites impactés.

La vocation écologique à très long terme des sites de compensation sera garantie par la domanialité publique, pour tous les sites acquis par la SCSNE. Les sites seront intégrés au domaine de l'Etat, et protégés par les règles du code général de la propriété des personnes publiques. Pour les sites en acquisition, les modalités de gestion sont en cours de définition. L'objectif est de confier la gestion à un partenaire identifié à la suite d'un appel à projet, avec cession ou non du foncier auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique. Pour les sites en conventionnement, la gestion des sites sera assurée par les propriétaires du terrain.

Nous souhaiterions que les agriculteurs puissent se porter candidat pour la gestion des sites de compensation et en être financés par le biais de paiements pour services environnementaux.

Le dossier d'autorisation environnementale rappelle que seuls les impacts résiduels « significatifs » tels que la destruction ou l'altération des habitats d'espèces protégées déclenchent un mécanisme de compensation de manière à satisfaire une équivalence écologique entre les pertes dues aux impacts et les gains liés aux actions de compensation.

Nous déplorons l'utilisation de ratio multiplicateur pour la mise en place des mesures compensatoires, ce qui entraîne à nouveau une consommation importante de foncier majoritairement agricole.

Nous demandons que les surfaces d'habitats perdues soient compensées au maximum à hauteur de 100% (ratio de 1/1).

Grands types de milieux	Bilan des pertes (ha)	Bilan des gains (ha)	Ratio surfacique de compensation
Aquatique stagnant	8	58	7.0
Milieux ouverts humides	61	187	3.1
Milieux ouverts secs	103	173	1.7
Milieux bocagers et semi-ouverts	39	38	1.0
Milieux boisés humides	65	218	3.4
Milieux boisés non humides	129	360	2.8
Plantations	27	Milieux compensés par les milieux boisés	

Tableau 19 : Analyse de l'équivalence écologique sur le plan surfacique par grands milieux

- Zones humides

Le projet induit une destruction de 67,3 ha environ de zones humides, principalement associées à des systèmes alluviaux dépendants des vallées de l'Oise et de la Somme.

L'aménagement des berges lagunées et annexes hydrauliques tout le long du CSNE permet de recréer des habitats humides dont la surface et les gains fonctionnels sont comptabilisés en réduction dans l'évaluation des impacts résiduels. Cette réduction, évaluée à environ 14,6 ha, ramène l'impact résiduel à 52,7 ha environ.

Cependant, nous constatons que la surface totale allouée à la compensation est de 200,7 ha, se répartissant en 123,6 ha de restauration de zones humides existantes et 77,1 ha de réhabilitation de zones humides.

Nous regrettons à nouveau l'utilisation d'un ratio multiplicateur consommateur de foncier agricole. Nous souhaitons l'application d'un ratio 1/1.

- Défrichement

La demande d'autorisation de défrichement porte au total sur une surface de 83,01 ha.

Ces défrichements concerneront 31 communes se répartissant sur les départements de l'Oise (11,05 ha), de la Somme (58,67 ha) et du Pas-de-Calais (13,29 ha).

Ces compensations seront proportionnelles à la surface défrichée assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur déterminé par les Services de l'Etat.

Secteurs	Surface fiscale soumise à autorisation (en ha)	Surface de compensation correspondante (en ha)
S1	41,79	53,15
S2, S3, S4	87,79	non défini ⁶
TOTAL	129,58	non défini

Tableau 28 : Surfaces d'impact résiduel et de compensation

⁶ Sur les secteurs S2, S3 et S4, le besoin de compensation lié aux travaux de défrichement sera défini dans le cadre de l'instruction du dossier par les services de l'Etat.

Nous sollicitons que les futurs besoins de compensation ne soient pas orientés sur des terres agricoles mais soient en priorité dirigés sur de la restauration de boisement en souffrance.

- Compensation verticale

Les mesures de compensation environnementales proposées dans l'enquête publiques se font majoritairement par consommation de foncier agricole supplémentaire, ce qui est intrinsèquement antinomique avec l'application de la séquence Eviter Compenser Réduire issue de la loi de Reconquête de la Biodiversité de 2016. Or, il est possible de contenir l'impact de cette compensation en surface sans pour autant en réduire l'efficacité, en prenant en compte de manière privilégiée les implantations de haies.

A titre de repère, les haies figurant dans les parcelles agricoles sont reconnues au niveau de la PAC comme des éléments topographiques d'intérêt agroenvironnemental, et ce avec un coefficient d'équivalence de 200 m de haie pour 1 ha de surface d'intérêt agro-environnemental. Avec une bande d'implantation de 5 m (qui peut être ramenée à 4, voire 3 m selon les espèces et les usages), la surface mobilisée au sol est de 1000 m² par hectare, soit une réduction de 80% de la surface utilisée pour la préemption.

Par ailleurs, la compensation environnementale peut également être envisagée par des pratiques au champ spécifiques, telles que l'agriculture de conservation, dont les aménités positives sont avérées, comme la capacité de captation de carbone, la protection de l'avifaune par une couverture des sols plus importante en durée de présence et en biomasse, une réduction des phases de travail du sol, et un renforcement du bol alimentaire pour les pollinisateurs et les auxiliaires de culture.

Nous demandons donc la mise en œuvre de la compensation environnementale au maximum par des mesures non-consommatrices ou peu consommatrices d'espace agricole, telles que le financement de pratiques culturales renforçant la biodiversité ou l'implantations de haies, prioritairement dans le cadre de l'Aménagement Foncier, Forestier et Environnemental, mais également potentiellement au-delà de ce périmètre.

- Besoins supplémentaires de compensations

Compte tenu de l'ampleur du projet et de son caractère inédit, nous considérons qu'il est probable que des éléments non prévus initialement surviennent au cours de la phase de travaux et/ou d'exploitation.

Il est impératif de prévoir des clauses de revoyure des impacts environnementaux et de bonne adéquation des mesures de prévention et compensation. Toutefois, nous insistons également sur le fait que nous nous opposerons à toute demande de mesures compensatoires environnementales supplémentaires sur des parcelles agricoles.

- Besoin en eau du canal

Les besoins en eau du canal Seine-Nord-Europe sont estimés à 1,2 m³/s (p73 du document 4 de l'EI Globale – Description technique) pour la recharge (0.62 par infiltration, 0.34 par évaporation + marge 0.24). Ce niveau moyen correspond à un prélèvement annuel supplémentaire de 37, 8 millions de m³ / an, soit environ le double du remplissage initial !

Si sur ce volume, 50% est dédié à l'infiltration et doit donc à terme revenir à la nappe en circuit fermé, il reste la partie évaporation qui va entraîner un prélèvement sec de 0.34x3600x24x365 = 10.7 millions de m³/ an.

Ce besoin est comparable au prélèvement en eau souterraine pour l'irrigation des cultures industrielles de la Somme dans une année à faible besoin.

Nous considérons que l'étude aurait dû être approfondie sur ce point, et que soit traité le risque de concurrence et d'accès à l'eau (sans doute en trajectoire de croissance sur les prochaines décennies). L'adjonction de retenues collinaires peut certes répondre à cette inquiétude, mais ne constituera nullement une réponse suffisante à cet impact.

Document : Courrier enquête publique CSNE contributions enquête publique .pdf, page 8 sur 8

Conclusion :

Même si le dossier de demande d'autorisation environnementale ne remet pas en cause notre avis positif quant à l'utilité et à la pertinence de cet ouvrage, le dossier soumis à enquête publique nous apparaît insatisfaisant sur les points suivants :

- Réduction finale maximale de l'emprise foncière non garantie,
- Détérioration de la productivité agricole pendant la phase travaux (productivité agronomique, réseaux d'irrigation et de drainage, plan d'épandage ...),
- Gestion de la prolifération des espèces nuisibles faunistiques et floristiques occasionnant des dégâts au production agricole,
- Expansion non contrôlée des sites de compensations environnementales sur des terres agricoles,
- Implication des agriculteurs dans la gestion des sites de compensation environnementale,
- Consommation en eau souterraine pendant la phase d'exploitation et concurrence d'usage.

Pour l'ensemble de ces éléments, nous vous saurions gré de demander au pétitionnaire d'apporter les éléments de réponse nécessaires à ces réserves.

Vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre demande,
Et vous souhaitant bonne réception de la présente,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en l'assurance de notre considération respectueuse.

Le Président de la FDSEA de la Somme



Denis BULLY

E551 - Caroline Prevost

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:20:52

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59)

Contribution :

Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59). Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je vous prie de trouver, en pièce jointe, les observations que la FDSEA de la Somme entend déposer dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59). Je vous remercie de bien vouloir procéder à son enregistrement sur le registre ouvert à cet effet. Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de ma considération respectueuse. <http://www.fdsea80.fr/> Caroline PREVOST Juriste en aménagement du territoire et environnement Tél. : 03 22 53 30 42 Mob. : 06 18 72 00 83 Mail : caroline.prevost@fdsea80.fr <https://www.facebook.com/Fdsea80/><https://twitter.com/fdsea80?lang=fr> <http://www.action-agricole-picarde.com/public/index.php> FDSEA de la Somme - Maison des agriculteurs

<https://www.google.com/maps/place/Maison+des+Agriculteurs/@49.8696983,2.3033631,15z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0xde49ffe34cd010ad!8m2!3d49.8696983!4d2.3033631> 19 bis rue Alexandre Dumas 80 096 Amiens Cedex 3

<mailto:alexandre.henquenet@fdsea80.fr?subject=demande%20d'information%20pour%20la%20r%C3%A9alisation%20de%20VGP> Economie et environnement : n'imprimez ce message que si c'est utile !



Document : Courrier enquête publique CSNE contributions enquête publique .pdf, page 1 sur 8



**Monsieur le Président de la Commission
d'Enquête
Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU
Mairie de Péronne
3 Place du Commandant Louis Daudre
80 200 PERONNE**

Amiens, le 2 avril 2024

Objet : Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 6 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59)

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Nous nous permettons de prendre contact en notre qualité d'Organisation Syndicale Représentative des exploitants agricoles sur le département de la Somme et plus particulièrement des exploitants agricoles impactés par la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe (CSNE).

Il convient de façon liminaire de positionner l'avis positif de la profession agricole quant à la réalisation de cet ouvrage : l'enjeu de la mobilité décarbonée, qui plus est pour des marchandises volumineuses ou pondéreuses, est un axe majeur pour l'agriculture en général, et l'agriculture de la Somme en particulier compte tenu de la typologie de ses productions, reposant (en amont et en aval) sur des échanges internationalisés. De ce fait, la profession agricole a été un partenaire constructif dans la phase de mobilisation foncière nécessaire à l'implantation de l'ouvrage.

Toutefois, et sans remettre en cause cette affirmation, nous formulons par la présente des éléments qui marquent notre insatisfaction sur plusieurs points figurant dans le dossier faisant l'objet de cette enquête publique.

D'ailleurs la FDSEA de la Somme signale son incompréhension de cantonner à un mois la durée d'enquête publique : il s'agit de la même durée que pour une éolienne ou une étable de 200 vaches portée par un éleveur, soit une disproportion anormalement favorable au pétitionnaire...

Le projet de CSNE consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut. D'une longueur d'environ 107 kilomètres, le CSNE s'étendra sur quatre départements situés en région Hauts de France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord. Les travaux de construction du canal Seine-Nord Europe ont été déclarés d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008., modifié à la suite de la reconfiguration du projet, par décret du 20 avril 2017, puis prorogé jusqu'en 2027 par décret du 25 juillet 2018.

La présente demande d'autorisation environnementale porte sur les secteurs 2, 3 et 4, dont les travaux s'étendent sur 88,7 km entre Passel et Aubencheul-au-Bac. D'autres dossiers de demande d'autorisation environnementale seront élaborés par les autres maîtrises d'ouvrage concernant l'aménagement des ports intérieurs, l'aménagement foncier et les rétablissements ferroviaires Amiens-Laon et Creil-Jeumont.

➤ *Sur les emprises foncières*

Les emprises définitives du projet représentent une surface totale de 3 010 ha, les emprises techniques des ouvrages de navigation (biefs, écluses et bassin de retenue) occupant 1 955 ha. A cette surface, vient s'ajouter les emprises des sites de dépôts définitifs (339 ha, hors modelés paysagers et comblement du canal du Nord) et les aménagements écologiques (794 ha). Environ 232 ha supplémentaires seront utilisés pour les dépôts mais ils seront restitués à l'agriculture et remis en culture. Dans la Somme, ces emprises représentent 1066 Ha dont 1/3 correspondant aux aménagements environnementaux et paysagers.

L'emprise du projet correspond :

- aux entrées en terre de l'ouvrage linéaire,
- aux dépôts définitifs des matériaux excédentaires,
- au bassin réservoir de Louette,
- et enfin aux ouvrages annexes tels que les dispositifs d'assainissement-drainage, les écluses avec leurs bassins d'épargne et voiries d'accès et les rampes des rétablissements de voiries.

Des emprises provisoires additionnelles nécessaires à la période temporaire du chantier, représenteront 352 ha comprenant notamment 312 ha de dépôts provisoires. L'emprise maximale d'intervention nécessaire à l'exécution des travaux s'étendra à 3 388 ha.

A cela s'ajoute la création de quatre ports intérieurs, situés tous les 25 kilomètres du tracé du canal. L'opération intègre la construction des quais et des arrières-quais et de leur assainissement. Le département de la Somme comprend la création de deux ports :

- Le port intérieur de Nesle : Situé entre les communes de Nesle et de Mesnil Saint-Nicaise, ce port intérieur de 75 ha environ disposera d'un parc logistique, d'une zone industrielle et d'une zone portuaire. Il est prévu d'aménager deux quais de 400 m de longueur attenants à cette plateforme. Ce port est encadré par les rétablissements de la voie ferrée Amiens – Laon au Sud et le rétablissement de la RD930c au Nord. Un raccordement sur le réseau ferroviaire sera possible.
- Le port intérieur de Péronne : Un quai d'environ 400 mètres sera réalisé. Il sera en liaison avec une plateforme industrielle et de logistique d'environ 45 ha.

Ces infrastructures risquent de générer de nouvelles compensations environnementales, nous sollicitons que celles-ci soient intégrées à l'intérieure de la plateforme.

Enfin, la réduction des superficies dédiées à l'agriculture entraîne une diminution de la superficie exploitable et perturbent le marché foncier.

➤ Sur la productivité agricole

L'ensemble des terrains agricoles concernés par les travaux sera exposé, durant les phases de dégagement des emprises et durant les phases de génie civil, aux risques d'effets directs et temporaires suivants :

- dépassements possibles des emprises sur des terres agricoles, par les engins de chantier,
- interruption d'accès aux parcelles agricoles et interruptions des cheminements agricoles,
- atteinte aux réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- problèmes d'assainissement (inondation, érosion de terres agricoles, ...).

Les rendements agricoles peuvent être diminués, particulièrement pendant la phase de travaux. Les dépôts de poussière engendrés par les terrassements peuvent altérer l'activité photosynthétique d'une plante ou pénétrer dans les tissus du végétal, causant une dérégulation de l'activité métabolique du végétal.

La compensation de ce préjudice n'est pas abordée dans l'enquête publique. Il conviendrait que le pétitionnaire puisse compléter cet aspect.

• *Réseaux d'irrigation et de drainage*

Les équipements nécessaires à l'agriculture tels que les forages d'irrigation et réseaux de drainage devront en priorité être déviés et/ou rétablis, dans des conditions équivalentes, par des entreprises spécialisées, de manière à offrir une fonctionnalité identique à l'actuelle et adaptée au nouveau contexte parcellaire et d'exploitation des cultures. Dans des cas très particuliers où la réfection du réseau et/ou des équipements associés s'avérerait impossible, leur perte fera l'objet d'une indemnité compensatoire définie en lien avec le réaménagement foncier, agricole et forestier.

• *Plan épandage*

Par son emprise foncière, le projet du CSNE impactera également une quinzaine de plans d'épandage d'effluents urbains, industriels et agricoles à des degrés divers. Le SATEGE de la Somme estime que 1 700 Ha la surface de terres agricoles impactées par le canal sont inclus dans un plan d'épandage (chiffres données 2022 – plans d'épandage impactés par la DUP). Plus largement, ce sont plus de 20 000 Ha de terrains agricoles inscrits dans le périmètre d'AFAGE de la Somme qui sont concernés par un plan d'épandage. Toutes modifications d'un parcellaire inscrit dans un plan d'épandage autorisé doit faire l'objet d'un porté à connaissance de l'administration et une nouvelle instruction du plan d'épandage peut s'avérer nécessaire en cas de modification substantielle du plan initial.

Nous demandons que les modifications de ces plans d'épandage et frais inhérents soient pris en charge intégralement par la société du CSNE et qu'une procédure exceptionnelle, collective et simplifiée, de régularisation des plans d'épandage impactés par les travaux du CSNE doit être mise en œuvre en lien avec les services de l'État.

- *Dégâts de gibier et d'espèces nuisibles*

Les nombreux aménagements paysagers et environnementaux risquent d'engendrer l'accroissement de la population de nuisibles (lapins, sangliers, renards, blaireaux...).

Comme aux abords de toutes infrastructures linéaires avec des zones d'intervention humaine rare, de nombreux dégâts aux cultures sont inévitables.

Nous demandons à ce que la société du CSNE réalise avant les travaux un relevé des pressions actuelles des nuisibles (point 0) et à ce que le gestionnaire du canal établisse annuellement un plan de chasse (pour les espèces chassables telles que le lapin) et de régulation (pour les espèces protégées telles que le renard et le blaireau) afin de garantir un impact nul de ce paramètre.

- *Pollution espèces exotiques envahissantes*

De même que l'accroissement des nuisibles, la profession agricole redoute la prolifération d'espèces exotiques envahissantes sur les terrains du canal tant pendant la phase travaux, sur les dépôts, que sur la phase exploitation, les berges. Le développement de cette flore indésirable sera nuisible à l'activité agricole et risquera d'impacter durablement la productivité des parcelles agricoles contiguës.

Nous demandons la définition d'une méthodologie pour l'entretien de ces zones à risque qui devra être mise en œuvre par la société du CSNE puis par VNF. L'entretien de ces zones devra être proposé en priorité aux agriculteurs locaux.

- *Rabattement de nappe*

En phase travaux, les opérations ayant un effet sur l'état des eaux souterraines, tant quantitatif que qualitatif, sont essentiellement les opérations impliquant un **rabattement de la nappe**. On note qu'au niveau des captages d'alimentation en eaux potables, l'incidence de ces travaux se traduira par un rabattement inférieur au mètre. Il sera donc mis en place un suivi quantitatif et qualitatif de plusieurs captages AEP : captages de Noyon, d'Ecuvilly, de Lagny et Candor, de Morchain, de Moislains, d'Etricourt-Manancourt, d'Equancourt, d'Hermies, d'Havrincourt, de Graincourt-lès-Havrincourt, de Sauchy-Lestrée et d'Oisy le Verger pendant toute la durée de travaux. Sur le captage de AEP de Moislains, une baisse du niveau piézométrique est susceptible d'apparaître lors de l'arrêt de la réalimentation de la nappe de la craie par les pertes du canal du Nord, de l'ordre de 0,4 à 1,4 m. Une baisse limitée de la productivité du captage est donc possible. **Cette baisse de productivité ne devra pas entraîner des conséquences sur les forages agricoles à proximité par une baisse de prélèvements ou même reprocher aux exploitants locaux une dégradation de la qualité de l'eau par l'effet d'une concentration.**

➤ Les sites de compensations

Les sites de compensation sont au nombre de 38. Elles sont de tailles très variables, de moins de 1 ha à 77 ha (en vallée de la Somme), et représentent une surface totale d'environ 794 ha. Pour la Somme, ce sont au moins 386 ha qui seront mobilisés au titre des sites de compensation.

Nous déplorons une absence de concertation sur le choix de la localisation et des mesures prises sur les sites de compensation. Nous tenons à réaffirmer que la profession agricole est déjà fortement mise à contribution pour la réalisation du CSNE par l'emprise du projet mais se voit également doublement impacter par la mise en place de compensation environnementale sur des terres agricoles. Le dossier de demande d'autorisation environnementale ne fait pas ressortir clairement le nombre d'hectares de terres agricoles consommées au titre de la compensation environnementale.

Nous demandons à la société du CSNE de nous communiquer ce chiffre.

Les sites de compensation feront l'objet d'une gestion sur une durée de 30 ans pour retrouver une fonctionnalité équivalente à la fonctionnalité perdue sur les sites impactés.

La vocation écologique à très long terme des sites de compensation sera garantie par la domanialité publique, pour tous les sites acquis par la SCSNE. Les sites seront intégrés au domaine de l'Etat, et protégés par les règles du code général de la propriété des personnes publiques. Pour les sites en acquisition, les modalités de gestion sont en cours de définition. L'objectif est de confier la gestion à un partenaire identifié à la suite d'un appel à projet, avec cession ou non du foncier auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique. Pour les sites en conventionnement, la gestion des sites sera assurée par les propriétaires du terrain.

Nous souhaiterions que les agriculteurs puissent se porter candidat pour la gestion des sites de compensation et en être financés par le biais de paiements pour services environnementaux.

Le dossier d'autorisation environnementale rappelle que seuls les impacts résiduels « significatifs » tels que la destruction ou l'altération des habitats d'espèces protégées déclenchent un mécanisme de compensation de manière à satisfaire une équivalence écologique entre les pertes dues aux impacts et les gains liés aux actions de compensation.

Nous déplorons l'utilisation de ratio multiplicateur pour la mise en place des mesures compensatoires, ce qui entraîne à nouveau une consommation importante de foncier majoritairement agricole.

Nous demandons que les surfaces d'habitats perdues soient compensées au maximum à hauteur de 100% (ratio de 1/1).

Grands types de milieux	Bilan des pertes (ha)	Bilan des gains (ha)	Ratio surfacique de compensation
Aquatique stagnant	8	58	7.0
Milieux ouverts humides	61	187	3.1
Milieux ouverts secs	103	173	1.7
Milieux bocagers et semi-ouverts	39	38	1.0
Milieux boisés humides	65	218	3.4
Milieux boisés non humides	129	360	2.8
Plantations	27	Milieux compensés par les milieux boisés	

Tableau 19 : Analyse de l'équivalence écologique sur le plan surfacique par grands milieux

- Zones humides

Le projet induit une destruction de 67,3 ha environ de zones humides, principalement associées à des systèmes alluviaux dépendants des vallées de l'Oise et de la Somme.

L'aménagement des berges lagunées et annexes hydrauliques tout le long du CSNE permet de recréer des habitats humides dont la surface et les gains fonctionnels sont comptabilisés en réduction dans l'évaluation des impacts résiduels. Cette réduction, évaluée à environ 14,6 ha, ramène l'impact résiduel à 52,7 ha environ.

Cependant, nous constatons que la surface totale allouée à la compensation est de 200,7 ha, se répartissant en 123,6 ha de restauration de zones humides existantes et 77,1 ha de réhabilitation de zones humides.

Nous regrettons à nouveau l'utilisation d'un ratio multiplicateur consommateur de foncier agricole. Nous souhaitons l'application d'un ratio 1/1.

- Défrichement

La demande d'autorisation de défrichement porte au total sur une surface de 83,01 ha.

Ces défrichements concerneront 31 communes se répartissant sur les départements de l'Oise (11,05 ha), de la Somme (58,67 ha) et du Pas-de-Calais (13,29 ha).

Ces compensations seront proportionnelles à la surface défrichée assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur déterminé par les Services de l'Etat.

Secteurs	Surface fiscale soumise à autorisation (en ha)	Surface de compensation correspondante (en ha)
S1	41,79	53,15
S2, S3, S4	87,79	non défini ⁶
TOTAL	129,58	non défini

Tableau 28 : Surfaces d'impact résiduel et de compensation

⁶ Sur les secteurs S2, S3 et S4, le besoin de compensation lié aux travaux de défrichement sera défini dans le cadre de l'instruction du dossier par les services de l'Etat.

Nous sollicitons que les futurs besoins de compensation ne soient pas orientés sur des terres agricoles mais soient en priorité dirigés sur de la restauration de boisement en souffrance.

- Compensation verticale

Les mesures de compensation environnementales proposées dans l'enquête publiques se font majoritairement par consommation de foncier agricole supplémentaire, ce qui est intrinsèquement antinomique avec l'application de la séquence Eviter Compenser Réduire issue de la loi de Reconquête de la Biodiversité de 2016. Or, il est possible de contenir l'impact de cette compensation en surface sans pour autant en réduire l'efficacité, en prenant en compte de manière privilégiée les implantations de haies.

A titre de repère, les haies figurant dans les parcelles agricoles sont reconnues au niveau de la PAC comme des éléments topographiques d'intérêt agroenvironnemental, et ce avec un coefficient d'équivalence de 200 m de haie pour 1 ha de surface d'intérêt agro-environnemental. Avec une bande d'implantation de 5 m (qui peut être ramenée à 4, voire 3 m selon les espèces et les usages), la surface mobilisée au sol est de 1000 m² par hectare, soit une réduction de 80% de la surface utilisée pour la préemption.

Par ailleurs, la compensation environnementale peut également être envisagée par des pratiques au champ spécifiques, telles que l'agriculture de conservation, dont les aménités positives sont avérées, comme la capacité de captation de carbone, la protection de l'avifaune par une couverture des sols plus importante en durée de présence et en biomasse, une réduction des phases de travail du sol, et un renforcement du bol alimentaire pour les pollinisateurs et les auxiliaires de culture.

Nous demandons donc la mise en œuvre de la compensation environnementale au maximum par des mesures non-consommatrices ou peu consommatrices d'espace agricole, telles que le financement de pratiques culturales renforçant la biodiversité ou l'implantations de haies, prioritairement dans le cadre de l'Aménagement Foncier, Forestier et Environnemental, mais également potentiellement au-delà de ce périmètre.

- Besoins supplémentaires de compensations

Compte tenu de l'ampleur du projet et de son caractère inédit, nous considérons qu'il est probable que des éléments non prévus initialement surviennent au cours de la phase de travaux et/ou d'exploitation.

Il est impératif de prévoir des clauses de revoyure des impacts environnementaux et de bonne adéquation des mesures de prévention et compensation. Toutefois, nous insistons également sur le fait que nous nous opposerons à toute demande de mesures compensatoires environnementales supplémentaires sur des parcelles agricoles.

- Besoin en eau du canal

Les besoins en eau du canal Seine-Nord-Europe sont estimés à 1,2 m³/s (p73 du document 4 de l'EI Globale – Description technique) pour la recharge (0.62 par infiltration, 0.34 par évaporation + marge 0.24). Ce niveau moyen correspond à un prélèvement annuel supplémentaire de 37, 8 millions de m³ / an, soit environ le double du remplissage initial !

Si sur ce volume, 50% est dédié à l'infiltration et doit donc à terme revenir à la nappe en circuit fermé, il reste la partie évaporation qui va entraîner un prélèvement sec de 0.34x3600x24x365 = 10.7 millions de m³/ an.

Ce besoin est comparable au prélèvement en eau souterraine pour l'irrigation des cultures industrielles de la Somme dans une année à faible besoin.

Nous considérons que l'étude aurait dû être approfondie sur ce point, et que soit traité le risque de concurrence et d'accès à l'eau (sans doute en trajectoire de croissance sur les prochaines décennies). L'adjonction de retenues collinaires peut certes répondre à cette inquiétude, mais ne constituera nullement une réponse suffisante à cet impact.

Document : Courrier enquête publique CSNE contributions enquête publique .pdf, page 8 sur 8

Conclusion :

Même si le dossier de demande d'autorisation environnementale ne remet pas en cause notre avis positif quant à l'utilité et à la pertinence de cet ouvrage, le dossier soumis à enquête publique nous apparaît insatisfaisant sur les points suivants :

- Réduction finale maximale de l'emprise foncière non garantie,
- Détérioration de la productivité agricole pendant la phase travaux (productivité agronomique, réseaux d'irrigation et de drainage, plan d'épandage ...),
- Gestion de la prolifération des espèces nuisibles faunistiques et floristiques occasionnant des dégâts au production agricole,
- Expansion non contrôlée des sites de compensations environnementales sur des terres agricoles,
- Implication des agriculteurs dans la gestion des sites de compensation environnementale,
- Consommation en eau souterraine pendant la phase d'exploitation et concurrence d'usage.

Pour l'ensemble de ces éléments, nous vous saurions gré de demander au pétitionnaire d'apporter les éléments de réponse nécessaires à ces réserves.

Vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre demande,
Et vous souhaitant bonne réception de la présente,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en l'assurance de notre considération respectueuse.

Le Président de la FDSEA de la Somme



Denis BULLY

@552 - Bellée Yannick - Amiens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:31:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sentiment dubitatif sur l'utilité du projet CSNE

Contribution :

Auparavant j'étais plutôt favorable au projet car il devait reporter le trafic routier des camions vers le fluvial. Mais en y regardant de plus près les chiffres de report sont très bas. Avec le réchauffement climatique, la question hydraulique prend une nouvelle tournure. Sera-t-il possible d'assurer la circulation fluviale de façon pérenne sans que cela soit au détriment des agriculteurs et la Nature ? De même, la préservation des terres agricoles de plus de très bonne qualité est indispensable pour notre sécurité alimentaire. Quelle est l'utilité d'un projet gigantesque et coûteux comme le CSNE alors qu'il existe une alternative naturelle et nettement moins onéreuse pour les finances publiques déjà fortement endettées qui est la Seine pour acheminer les containers vers Paris principalement ? De plus un projet comme le CSNE va privilégier davantage un port étranger comme Anvers/Bruges au détriment du Havre. Ce qui pose une question de souveraineté nationale. Oui au fluvial mais à partir de l'existant sans sacrifier nos riches terres agricoles de Picardie

@553 - Groothaerd Laura - Bailleul-sur-Thérain

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:32:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mon opposition au projet du Canal Seine Nord Europe

Contribution :

Je m'appelle Laura, je suis une étudiante de 22 ans en anthropologie, et j'habite dans la commune de Bailleul sur Thérain. Après m'être correctement renseignée sur ce projet de canal, je souhaite m'y opposer pour diverses raisons : je le trouve par exemple difficilement rentable, d'un autre-temps, menaçant pour la vie locale et menaçant également pour la biodiversité. C'est en effet sur ce dernier point que je souhaite argumenter : MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ • Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne le seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). • Les déclarations de la Société du CSNE concernant le traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE) ne sont pas crédibles. En effet, les engagements qu'elle avait pris de traiter en 2016 certains secteurs contaminés (renouée du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initialisés. Ce qui rend peu crédibles ses nouvelles déclarations. • Le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques. • Indéniablement, la quantité d'eau détournée de son rôle d'origine pour le fonctionnement du CSNE provoquerait une perturbation du cycle de l'eau. • Le chantier générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux.

E554 - Jean-Michel Schwarz

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:36:09

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Essences d'arbres, haies paysagères...

Contribution :

Bonjour, Dans le cadre du réchauffement climatique, des essences d'arbres adaptés sont à mettre en place. Tilleul par exemple Liquidambar, Certains types de bouleau Pour les haies de masquage, il faut privilégier des essences sans travail de coupes. Tels que, Euonymus red cascades Osmanthus Abelia x grandiflora Escallonia Bien cordialement Jm Schwarz Diplômé en aménagement paysager. Institut de genech

@555 - Gaetan - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:38:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ressenti et opposition vis à vis du CNSE

Contribution :

Madame, Monsieur, Je ne sais si cet avis sera lu ou non, il me semble néanmoins importer de l'exprimer. J'ai 20 ans. J'ai vécu dans la région de villers coterets et de compiegne toute ma vie. J'ai une famille qui vient de la terre, des agriculteurs, et je souhaite désormais m'investir dans des domaines qui ont du sens pour moi, spécifiquement la construction et la rénovation de bâtiment écologiques. Il est rare pour moi de mêler plusieurs choses qui me tiennent à cœur: écologie, monde paysan, haut de France, patrimoine... ce canal me permet cependant de le faire! Il me semble que la construction d'une telle infrastructure soit inquiétante non seulement pour le territoire des hauts de France, mais pour toute la France. Comment un projet d'une telle ampleur et d'un tel non sens peut il encore voir le jour? J'aimerais dire cela avec une forme de mauvaise foi, mais c'est une affirmation malheureusement bien pragmatique. Quelques chiffres semblent notables: - plus de 700 ha d'habitat naturel concerné par le projet et l'équivalent de 4000 terrains de foot artificialisés. Un projet a contre courant total de la loi ZAN et de tout ce que prône les scientifiques depuis maintenant bien des années. Les "compensations" présentées comme solution miracle, or nombre d'acteurs ont montrés que celles ci ne fonctionnent ps (des recherches d'AgroPariTech [pourtant bien loin d'être des écolo endurcis], du muséum d'histoire naturel, d'Aurelien Barrau, Francis Hallé et d'autres encore). - Je souhaite également soulever la question de l'eau, ici centrale. Une bassine de 14 millions de mètre cube dans une région avec deux bassins versants sous tension (une région qui fut en alerte sécheresse entre avril et octobre dernier, soit dis en passant), ressemble plus à la mauvaise blague qu'au véritable projet cohérent. D'autant que rien n'a été pris en compte pour anticiper les évolutions climatiques à venir et la raréfaction de l'eau (eh oui, même dans le Nord!). Tout cela, dans une région avant tout agricole s'il vous plaît... Je n'irai pas plus loin dans cet avis. Si le ton semble tantôt ironique, tantôt agacé, c'est qu'il me semble que les avis de cette consultation ne seront que moyennement important. Je crains que les pressions économique européenne soient trop grande pour que quiconque puisse faire quoi que ce soit. Je vous remercie pour votre lecture, vous souhaite du courage dans la lecture de ces messages et espère que l'ensemble des arguments sérieux mis en avant par bien des gens seront pris en compte. Bien cordialement,

@556 - Groupe écologiste du Nord - Lille

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:48:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du groupe écologiste au Département du Nord concernant l'enquête publique CANAL SEINE-NORD EUROPE

Contribution :

Contribution du groupe écologiste au Département du Nord concernant l'enquête publique CANAL SEINE-NORD EUROPE – ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL À AUBENCHEUL-AU-BAC Le groupe écologiste souhaite exprimer un avis défavorable à la réalisation du projet de Canal Seine-Nord Europe tel qu'il nous est aujourd'hui présenté, pour les 2 raisons suivantes : Insuffisante prise en compte des conséquences du changement climatique, en particulier des pressions sur la ressource en eau dans un contexte possiblement à +4 degrés ; Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet. En préambule à cette contribution, nous tenons également à exprimer nos plus grands doutes sur la réussite économique de ce projet, si d'autres conditions ne sont pas réunies. Nous sommes en effet favorables au transport par voie fluviale comme au transport par voie ferroviaire, tous deux moins polluants que le transport routier qui pèse actuellement trop lourdement dans notre région. Cependant, le report modal vers le transport fluvial ne sera réellement possible qu'à partir du moment où des freins seront posés au développement du transport routier par la mise en place d'une redevance kilométrique poids-lourds ambitieuse, et par l'amélioration des inter-connections entre le fret ferroviaire et le fluvial (cf rapport de l' ESSEC pour l'ADULM 2022). Par ailleurs, nous soutenons la reconnaissance de la batellerie comme élément patrimonial majeur dans la culture et l'histoire sociale et économique de notre région. Il ne faudrait pas que ce patrimoine, et les acteurs locaux qui le font vivre, fassent les frais d'un projet qui privilégie le gigantisme d'un modèle international standardisé. Cette dimension patrimoniale, sociale et culturelle ne doit pas être oubliée et nous invitons le porteur du projet "Canal Seine-Nord Europe" à s'en saisir davantage. Nos interrogations à l'égard de la présente enquête environnementale motivant notre avis défavorable : Insuffisante prise en compte du changement climatique. Notre région a connu plusieurs années de sécheresses consécutives et cet hiver de graves inondations. Notre territoire présente une grande vulnérabilité face aux conséquences du changement climatique. Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires recommande désormais d'envisager les politiques d'adaptation des territoires dans l'hypothèse d'une augmentation des températures de +4 degrés, avec des phénomènes climatiques plus extrêmes et plus récurrents. Cet état de fait est ignoré dans l'étude d'impact de l'infrastructure du canal Seine-Nord, dont "l'actualisation" consiste principalement en la compilation d'études d'impacts sectorielles plus récentes. Il nous semble donc imprudent de valider cette enquête environnementale sans une véritable étude d'impact actualisée tenant compte des connaissances scientifiques actuelles sur le changement climatique. Nous recommandons que cette étude d'impact puisse être menée par une expertise indépendante et tienne compte des travaux du CESER sur la ressource en eau. Nous regrettons par ailleurs que la démarche de "COP régionale", telle que recommandée par Madame Borne quand elle était Première Ministre, n'a pas permis de conduire, en Hauts-de-France, des travaux utiles à l'analyse des impacts du canal Seine-Nord Europe. Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet. Les mesures de compensations prévues, obligatoires depuis la démarche ERC (Eviter - Réduire - Compenser) sont bien présentées dans le dossier d'enquête publique. Elles ne doivent cependant pas faire oublier qu'elles ne répareront jamais les dégâts colossaux de ce chantier : la gestion de matériaux excédentaires du chantier représente un volume record de terres excavées, dont le niveau de pollution réel n'est à ce jour pas connu (cette information est bien indiquée dans le dossier); Au moins 82 espèces protégées vivent sur le trajet du canal, l'emprise du projet est constituée d'espaces naturels ou agricoles dont des zones Natura 2000, des sites de reproduction et d'habitat d'espèces protégées. Or, nombre d'études montrent que la plupart des opérations de compensation n'évite pas la perte de diversité, la richesse et la qualité des écosystèmes étant corrélées à leur ancienneté. Les perspectives sur le long terme, tant en observation qu'en gestion après le chantier, ne sont pas envisagées ou sont renvoyées à des concertations futures. Par exemple, il est prévu la restitution au monde agricole des terres de

remblais. Au-delà du fait que cela ne tient pas compte de l'hypothèse de forte pollution de ces terres, quel type d'agriculture sera réellement possible dans un territoire souffrant de pénurie d'eau ? Renvoyer cette question à de futures concertations avec le monde agricole sans plus de précisions n'est pas responsable. Nous dénonçons donc la "légèreté" du dossier d'enquête publique sur ce point et demandons un rapport d'analyse complémentaire, avec des recommandations précises sur les pratiques agricoles qui seront envisageables ou pas, après le chantier du canal. En tout état de cause, les formes d'agriculture nécessitant des compléments d'irrigation seront à proscrire, car elles viendraient nécessairement en contradiction avec les hypothèses "Eviter - Réduire - Compenser" présentées dans ce rapport.

Document : Groupe écologiste au Département du Nord - Contribution enquête publique CSNE.pdf, page 1 sur 2



Contribution du groupe écologiste au Département du Nord concernant l'enquête publique

CANAL SEINE-NORD EUROPE – ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL À AUBENCHEUL-AU-BAC

Le groupe écologiste souhaite exprimer un avis défavorable à la réalisation du projet de Canal Seine-Nord Europe tel qu'il nous est aujourd'hui présenté, pour les 2 raisons suivantes :

1. Insuffisante prise en compte des conséquences du changement climatique, en particulier des pressions sur la ressource en eau dans un contexte possiblement à +4 degrés ;
2. Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet.

En préambule à cette contribution, nous tenons également à exprimer nos plus grands doutes sur la réussite économique de ce projet, si d'autres conditions ne sont pas réunies. Nous sommes en effet favorables au transport par voie fluviale comme au transport par voie ferroviaire, tous deux moins polluants que le transport routier qui pèse actuellement trop lourdement dans notre région. Cependant, le report modal vers le transport fluvial ne sera réellement possible qu'à partir du moment où des freins seront posés au développement du transport routier par la mise en place d'une redevance kilométrique poids-lourds ambitieuse, et par l'amélioration des inter-connections entre le fret ferroviaire et le fluvial (cf rapport de l'ESSEC pour l'ADULM 2022).

Par ailleurs, nous soutenons la reconnaissance de la batellerie comme élément patrimonial majeur dans la culture et l'histoire sociale et économique de notre région. Il ne faudrait pas que ce patrimoine, et les acteurs locaux qui le font vivre, fassent les frais d'un projet qui privilégie le gigantisme d'un modèle international standardisé. Cette dimension patrimoniale, sociale et culturelle ne doit pas être oubliée et nous invitons le porteur du projet "Canal Seine-Nord Europe" à s'en saisir davantage.

Nos interrogations à l'égard de la présente enquête environnementale motivant notre avis défavorable :

1. Insuffisante prise en compte du changement climatique.

Notre région a connu plusieurs années de sécheresses consécutives et cet hiver de graves inondations. Notre territoire présente une grande vulnérabilité face aux conséquences du changement climatique. Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires recommande désormais d'envisager les politiques d'adaptation des territoires dans l'hypothèse d'une augmentation des températures de +4 degrés, avec des phénomènes climatiques plus extrêmes et plus récurrents. Cet état de fait est ignoré dans l'étude d'impact de l'infrastructure du canal Seine-Nord, dont "l'actualisation" consiste

Document : Groupe écologiste au Département du Nord - Contribution enquête publique CSNE.pdf, page 2 sur 2

principalement en la compilation d'études d'impacts sectorielles plus récentes. Il nous semble donc imprudent de valider cette enquête environnementale sans une véritable étude d'impact actualisée tenant compte des connaissances scientifiques actuelles sur le changement climatique. Nous recommandons que cette étude d'impact puisse être menée par une expertise indépendante et tienne compte des travaux du CESER sur la ressource en eau. Nous regrettons par ailleurs que la démarche de "COP régionale", telle que recommandée par Madame Borne quand elle était Première Ministre, n'a pas permis de conduire, en Hauts-de-France, des travaux utiles à l'analyse des impacts du canal Seine-Nord Europe.

2. Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet.

Les mesures de compensations prévues, obligatoires depuis la démarche ERC (Eviter - Réduire - Compenser) sont bien présentées dans le dossier d'enquête publique. Elles ne doivent cependant pas faire oublier qu'elles ne répareront jamais les dégâts colossaux de ce chantier :

- la gestion de matériaux excédentaires du chantier représente un volume record de terres excavées, dont le niveau de pollution réel n'est à ce jour pas connu (cette information est bien indiquée dans le dossier);
- Au moins 82 espèces protégées vivent sur le trajet du canal, l'emprise du projet est constituée d'espaces naturels ou agricoles dont des zones Natura 2000, des sites de reproduction et d'habitat d'espèces protégées. Or, nombre d'études montrent que la plupart des opérations de compensation n'évite pas la perte de diversité, la richesse et la qualité des écosystèmes étant corrélées à leur ancienneté.

Les perspectives sur le long terme, tant en observation qu'en gestion après le chantier, ne sont pas envisagées ou sont renvoyées à des concertations futures. Par exemple, il est prévu la restitution au monde agricole des terres de remblais. Au-delà du fait que cela ne tient pas compte de l'hypothèse de forte pollution de ces terres, quel type d'agriculture sera réellement possible dans un territoire souffrant de pénurie d'eau ? Renvoyer cette question à de futures concertations avec le monde agricole sans plus de précisions n'est pas responsable.

Nous dénonçons donc la "légèreté" du dossier d'enquête publique sur ce point et demandons un rapport d'analyse complémentaire, avec des recommandations précises sur les pratiques agricoles qui seront envisageables ou pas, après le chantier du canal.

En tout état de cause, les formes d'agriculture nécessitant des compléments d'irrigation seront à proscrire, car elles viendraient nécessairement en contradiction avec les hypothèses "Eviter - Réduire - Compenser" présentées dans ce rapport.

@557 - Patoux Francine - Noailles

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:52:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Décarbonations en question

Contribution :

LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST PAS RÉALISTE Le CSNE est censé permettre la réduction du transport routier sur l'autoroute A1. Or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'étayer cette hypothèse. • Le rapport Massoni-Lidsky de 2013 sur le projet CSNE évalue à 3 % seulement la quantité de fret routier susceptible d'emprunter le mode fluvial. Car les marchandises qui transitent par l'A1 ne sont pas du type de celles qui peuvent être transportées par gros bateaux (matériaux de construction, céréales en vrac...). • Ce même rapport affirme que 40% du trafic du canal viendrait du rail et fragiliserait surtout le mode ferroviaire, pourtant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. • Évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'A1 ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendraient la place vacante. • Le CSNE prétend pouvoir transporter des conteneurs depuis les ports du nord de l'Europe jusqu'à Paris. On sait que sur cette longue distance de plus de 500 km, le transport fluvial n'est rentable qu'avec 3 hauteurs de conteneurs sur les bateaux. Or, si le projet CSNE comporte bien des ponts assez hauts pour ces 3 hauteurs, il n'en va pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts sont trop bas, et les 2 milliards d'€ de leur reconstruction ne sont pas prévus dans le projet CSNE. • De plus, contrairement à ce que prétend la société du canal, la massification des flux aurait pour conséquence une augmentation des GES, et non leur réduction, puisqu'il y aurait potentiellement plus de produits importés/exportés. Ce phénomène (effet rebond) est systématiquement observé dans toutes les situations similaires. • L'argument n° 1 du canal, son impact positif en matière d'émission de GES, est trompeur, car il est fondé sur la diminution illusoire de la circulation des camions.

E558 - BRADECHARD Jeanne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:54:34

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution du groupe écologiste du Département du Nord

Contribution :

Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-joint la contribution du groupe écologiste du Département du Nord à l'enquête publique environnementale sur la section de Passel à Aubencheul-au-Bac. En vous souhaitant bonne réception, Cordialement, BRADECHARD Jeanne, Chargée de mission au sein du groupe écologiste Numéro de téléphone : 06 51 87 07 02



Document : Groupe écologiste au Département du Nord - Contribution enquête publique CSNE.pdf, page 1 sur 2



Contribution du groupe écologiste au Département du Nord concernant l'enquête publique

CANAL SEINE-NORD EUROPE – ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL À AUBENCHEUL-AU-BAC

Le groupe écologiste souhaite exprimer un avis défavorable à la réalisation du projet de Canal Seine-Nord Europe tel qu'il nous est aujourd'hui présenté, pour les 2 raisons suivantes :

1. Insuffisante prise en compte des conséquences du changement climatique, en particulier des pressions sur la ressource en eau dans un contexte possiblement à +4 degrés ;
2. Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet.

En préambule à cette contribution, nous tenons également à exprimer nos plus grands doutes sur la réussite économique de ce projet, si d'autres conditions ne sont pas réunies. Nous sommes en effet favorables au transport par voie fluviale comme au transport par voie ferroviaire, tous deux moins polluants que le transport routier qui pèse actuellement trop lourdement dans notre région. Cependant, le report modal vers le transport fluvial ne sera réellement possible qu'à partir du moment où des freins seront posés au développement du transport routier par la mise en place d'une redevance kilométrique poids-lourds ambitieuse, et par l'amélioration des inter-connexions entre le fret ferroviaire et le fluvial (cf rapport de l'ESSEC pour l'ADULM 2022).

Par ailleurs, nous soutenons la reconnaissance de la batellerie comme élément patrimonial majeur dans la culture et l'histoire sociale et économique de notre région. Il ne faudrait pas que ce patrimoine, et les acteurs locaux qui le font vivre, fassent les frais d'un projet qui privilégie le gigantisme d'un modèle international standardisé. Cette dimension patrimoniale, sociale et culturelle ne doit pas être oubliée et nous invitons le porteur du projet "Canal Seine-Nord Europe" à s'en saisir davantage.

Nos interrogations à l'égard de la présente enquête environnementale motivant notre avis défavorable :

1. Insuffisante prise en compte du changement climatique.

Notre région a connu plusieurs années de sécheresses consécutives et cet hiver de graves inondations. Notre territoire présente une grande vulnérabilité face aux conséquences du changement climatique. Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires recommande désormais d'envisager les politiques d'adaptation des territoires dans l'hypothèse d'une augmentation des températures de +4 degrés, avec des phénomènes climatiques plus extrêmes et plus récurrents. Cet état de fait est ignoré dans l'étude d'impact de l'infrastructure du canal Seine-Nord, dont "l'actualisation" consiste

Document : Groupe écologiste au Département du Nord - Contribution enquête publique CSNE.pdf, page 2 sur 2

principalement en la compilation d'études d'impacts sectorielles plus récentes. Il nous semble donc imprudent de valider cette enquête environnementale sans une véritable étude d'impact actualisée tenant compte des connaissances scientifiques actuelles sur le changement climatique. Nous recommandons que cette étude d'impact puisse être menée par une expertise indépendante et tienne compte des travaux du CESER sur la ressource en eau. Nous regrettons par ailleurs que la démarche de "COP régionale", telle que recommandée par Madame Borne quand elle était Première Ministre, n'a pas permis de conduire, en Hauts-de-France, des travaux utiles à l'analyse des impacts du canal Seine-Nord Europe.

2. Insuffisantes garanties sur les compensations environnementales du projet.

Les mesures de compensations prévues, obligatoires depuis la démarche ERC (Eviter - Réduire - Compenser) sont bien présentées dans le dossier d'enquête publique. Elles ne doivent cependant pas faire oublier qu'elles ne répareront jamais les dégâts colossaux de ce chantier :

- la gestion de matériaux excédentaires du chantier représente un volume record de terres excavées, dont le niveau de pollution réel n'est à ce jour pas connu (cette information est bien indiquée dans le dossier);
- Au moins 82 espèces protégées vivent sur le trajet du canal, l'emprise du projet est constituée d'espaces naturels ou agricoles dont des zones Natura 2000, des sites de reproduction et d'habitat d'espèces protégées. Or, nombre d'études montrent que la plupart des opérations de compensation n'évite pas la perte de diversité, la richesse et la qualité des écosystèmes étant corrélées à leur ancienneté.

Les perspectives sur le long terme, tant en observation qu'en gestion après le chantier, ne sont pas envisagées ou sont renvoyées à des concertations futures. Par exemple, il est prévu la restitution au monde agricole des terres de remblais. Au-delà du fait que cela ne tient pas compte de l'hypothèse de forte pollution de ces terres, quel type d'agriculture sera réellement possible dans un territoire souffrant de pénurie d'eau ? Renvoyer cette question à de futures concertations avec le monde agricole sans plus de précisions n'est pas responsable.

Nous dénonçons donc la "légèreté" du dossier d'enquête publique sur ce point et demandons un rapport d'analyse complémentaire, avec des recommandations précises sur les pratiques agricoles qui seront envisageables ou pas, après le chantier du canal.

En tout état de cause, les formes d'agriculture nécessitant des compléments d'irrigation seront à proscrire, car elles viendraient nécessairement en contradiction avec les hypothèses "Eviter - Réduire - Compenser" présentées dans ce rapport.

@559 - Jean-Bernard - Bailleul-sur-Thérain

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:56:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition CSNE

Contribution :

Je suis un habitant de l'Oise qui souhaite faire part de son opposition au projet du Canal Seine-Nord Europe : CHANGEMENT CLIMATIQUE : DES HYPOTHÈSES INSUFFISANTES La vulnérabilité du CSNE à l'égard du changement climatique n'est pas prise en compte de façon sérieuse dans l'étude d'impact. • Dans ses études, la Société du CSNE considère que l'impact du réchauffement climatique serait le suivant : « doublement des vagues de chaleur, réduction des jours de gel, élévation de la température moyenne de près de 1,4 °C ». Or le réchauffement climatique mondial actuel est déjà de +1,5 °C, et l'augmentation de température spécifiquement pour la France est de +2,7 °C (données du ministère de la Transition écologique). De plus, la dernière consigne du ministre de la Transition écologique est de nous adapter à + 4 °C, ce qui n'est absolument pas l'hypothèse retenue par la société du CSNE. • Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir les barges à flot, quitte à accaparer l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses. • Le projet du CSNE semble bien être un projet accélérant le dérèglement climatique plus qu'un projet visant à le ralentir. Incidemment, la santé de la population s'en trouve menacée.

@560 - Delepouve Dominique - Blendecques

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 19:59:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Questions sur le budget pour l'entretien

Contribution :

Bonjour Monsieur Madame Pourriez vous m'indiquer quel sera le budget pour l'entretien..... et si une révision du projet est prévue au vue des dernières inondations Ce qui me semble serai plus que souhaitable Avant de concevoir un nouvel ouvrage il faudrait ENTRETENIR LES ANCIENS CANAUX EN SERVICES Bien cordialement

@561 - Micheline - Bailleul-sur-Thérain

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:01:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition CSNE

Contribution :

Je m'oppose au projet de ce (méga) canal nord-seine Europe, et à la méga-bassine qui l'accompagne. PRESERVATION DES SOLSLe Méga-Canal : un projet qui accroîtrait l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts. • Le CSNE aurait une emprise de plus de 3000 ha sur de nombreux sites naturels et sur l'une des meilleures terres agricoles de France, à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire. • Alors que la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) s'applique à de tout petits projets, le projet du CSNE n'est pas soumis à cette loi. Comment expliquer cette dérogation, alors qu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur qui devrait donc le plus concerné par la loi ZAN ? • Véritable « chantier du siècle », le CSNE déplacerait 78 millions de m³ de déblais. L'équivalent de 1m³ par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu : quel impact sur le sol vivant ? • Le projet CSNE nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens de près de 200 espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées et ont déjà commencé à être atteintes par des travaux de préparation aux chantiers. • Des millions de mètres cubes de terres végétales seraient excavées. • Le projet, et des travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement irraisonné, d'arbres abattus. On connaît aujourd'hui l'importance de la végétation pour atténuer l'impact des canicules, qui seront à l'avenir de plus en plus fréquentes. Alors pourquoi détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbeur de CO₂ ?

@562 - JEANNEROT Michel - Jaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:13:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Etude de marché

Contribution :

Entendu à la grande réunion de concertation de 2005 à Amiens: "C'est l'offre qui crée la demande" Facile de raisonner ainsi avec l'argent public. En réalité, on ne sait pas ce que l'on va transporter. Avec la faible hauteur des ponts du secteur MAGEO, il y a à parier que l'on transporterait essentiellement des pondéreux (Granulats, céréales) "Tout ça pour ça"

@563 - Meresse Thierry - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:18:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce beau projet du Canal Seine Nord

Contribution :

Un grand projet, structurant comme il en existe une fois par siècle au bénéfice de la région des Hauts-de-France et de ses habitants. Il contribue pleinement au combat à mener sur l'environnement avec un souci prononcé de protection de la nature. Il participe au développement économique de nos territoires et se soucie de contribuer au plein-emploi notamment vis à vis de publics qui en sont très éloignés. Je soutiens ce beau projet et je suis fier de le voir se mettre en œuvre sous nos yeux, aux profits de nos enfants et de nos petits-enfants. Thierry Meresse Membre du Rotary - Président de l'association CRL (lutte contre l'illettrisme - Président de l'asso "les rendez-vous du Compiègnois - Chargé d'étude des projets innovants au sein du réseau Entreprendre en Picardie - membre créateur de l'association "les investisseurs du territoire " - Co-président de la plate-forme "proch emploi" - Chargé de développement du mécénat dans le cadre du Festival des Forêts -

@564 - Saturné Julie - Margny-lès-Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:19:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable au projet de CSNE

Contribution :

Je suis contre le projet présenté. Le CSNE est un projet d'un autre temps, pensé dans un contexte totalement différent de celui d'aujourd'hui et qui ne prend pas en compte les enjeux actuels et futurs en matière de préservation de la ressource en eau, de lutte contre le changement climatique, de préservation des sols et de la biodiversité. Les hypothèses sur lesquelles s'appuient les études de la SCSNE en matière de réchauffement climatique sont de +1,4°C alors que des travaux menés par des chercheurs de Météo France et du CNRS indiquent que la France s'est déjà en moyenne réchauffée de 1,8 °C! Des quantités d'eau gigantesques seront utilisées pour assurer le remplissage et le fonctionnement du canal. La SCSNE affirme que l'eau ne sera pas puisée dans les nappes phréatiques et donc qu'il n'y aura aucun impact sur celles-ci et leur niveau, c'est totalement méconnaître le cycle de l'eau ! Celui-ci sera inévitablement perturbé par des prélèvements si importants. S'il était construit, le CSNE détruirait au moins 3 000 hectares de zones agricoles, d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens d'espèces protégées, de zones humides, de boisements. Alors que nous faisons face à une érosion de la biodiversité, des pénuries d'eau de plus en plus fréquentes et des risques pour assurer à l'avenir notre souveraineté alimentaire, ces terres doivent être préservées de l'artificialisation engendrée par le canal. Et ce ne sont pas les soi-disant « compensations » qui peuvent résoudre ce problème, celles-ci ayant depuis longtemps prouvées leur inefficacité, une zone humide, un boisement détruit n'est pas substituable/remplaçable, un écosystème est un système complexe que quelques plantations et installations de nichoir ne peuvent recréer. Ce projet est en plus basé sur des hypothèses économiques fantaisistes en matière d'emploi, de report modal ou de croissance économique. La SCSNE utilise aujourd'hui comme argument principal pour justifier ce projet l'hypothétique réduction des GES qu'entraînerait la construction du Canal. L'histoire nous prouve que toute construction de nouvelle infrastructure de transport ne conduit pas à une réduction des flux et du trafic mais à une augmentation globale de ceux-ci. On l'a pourtant compris depuis longtemps dans les villes, pour réduire le trafic routier et limiter les émissions de GES il ne suffit pas de proposer des transports alternatifs, il faut réduire les voies de circulation des transports les plus émetteurs de GES. A ma connaissance aucune réduction des voies de circulation sur l'A1 n'est prévue, la construction du Canal permettra donc seulement d'ouvrir des voies de circulation supplémentaires pour augmenter nos exportations et importations, c'est-à-dire une hausse des émissions des GES. Aucune étude sérieuse ne permet d'étayer les prévisions de réduction du trafic autoroutier avancées par la SCSNE, prévisions qui s'appuient par ailleurs sur une croissance économique annuelle de 1,4%, que la réalité ne fait que démentir chaque année. J'ai par ailleurs appris que le projet de CSNE dans le cadre de sa DUP (décret no 2017-578 du 20 avril 2017) n'a pas respecté pas la loi sur les investissements publics (décret n° 2013-1211 du 23/12/2013). En tant que citoyenne il me semble de mon devoir de demander l'application de cette loi. Je trouve totalement irresponsable d'investir autant d'argent public (plus de 5 milliards annoncés à ce stade mais qui seront probablement bien supérieur puisque ce montant n'a pas été réévalué depuis plusieurs années malgré l'inflation importante que nous connaissons) pour financer un projet destructeur écologiquement, qui ne créera pas d'emploi localement puisqu'il est orienté vers un système d'agriculture industrielle et de tout logistique pauvre en emplois et ne servira en rien l'intérêt de la majorité de la population (même si nul doute qu'il sera profitable à un petit nombre). Non ce projet n'est pas d'utilité publique ! Il y a bien d'autres façons de dépenser plus utilement 5 milliards pour le développement économique et social de notre région, tout en préservant l'environnement.

@565 - Sophie - Caen

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:35:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : A quoi bon ?

Contribution :

Un chantier pharaonique qui détruit encore un peu plus la nature et le cadre de vie de ses habitants, de toutes espèces, y compris humaine. Stop au discours pseudo engagé des artisans de ce projet qui en vantent les bénéfices escomptés sans mettre en corrélation les destructions réelles et définitives d'un patrimoine commun : la terre. Stop à ces détournements et contournements de la pensée, de l'intelligence et du bon sens. Un pont est utile aux hommes éventuellement. Un canal n'est jamais utile qu'aux marchands, aux banques et à la finance. Même les promesses d'emploi sont faibles par rapport au futur commun lourd de pollutions et d'appauvrissement des ressources partagées. Stop au projet !

@566 - stoltz Gaëlle - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:36:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis contre le CSNE

Contribution :

Il est essentiel de remettre en question l'impact environnemental positif allégué par ce projet, à la lumière des conclusions détaillées exposées dans ces 15 000 pages. Faute de temps pour une lecture exhaustive, certains aspects ont éveillé chez moi des préoccupations profondes. Le principal argument en faveur de ce projet repose sur le concept des compensations. Toutefois, rien n'indique que les mesures envisagées puissent véritablement combler les lacunes constatées dans d'autres projets compensés. Une étude récente révèle qu'en France, dans 80 % des cas depuis 2012, il est impossible de restaurer la biodiversité à son niveau initial via ces mesures. Il est essentiel de rappeler qu'un arbre sur deux planté dans le cadre de ces politiques est déjà décédé. Les experts soulignent également l'impossibilité de quantifier la perte d'un seul arbre, compte tenu de la complexité du vivant. Pour ceux qui souhaitent approfondir la question, je recommande vivement la consultation d'ouvrages spécialisés. Ensuite, il est crucial d'examiner les proportions imposantes du projet : plus de 3000 hectares, dont 700 hectares de zones naturelles. À une époque où la préservation des espaces verts est devenue cruciale pour la sauvegarde de la biodiversité, la conversion de l'équivalent de plus de 4000 terrains de football en zones urbanisées est difficilement justifiable. Les dérogations accordées aux grands projets soulèvent une question fondamentale : comment peut-on attendre de la population qu'elle respecte les règles si celles-ci peuvent être contournées pour des projets jugés non essentiels ? Dans cette optique, il semble que ce projet soit superflu, d'autant plus que le canal existant, situé à quelques centaines de kilomètres seulement, est largement sous-exploité. De plus, aucune stratégie de transfert modal n'est envisagée, alors même que l'Union européenne envisage d'autoriser les méga-camions. Envisager une transition spontanée des camions vers le transport fluvial relève de l'utopie, alors que de nombreuses études démontrent que l'ouverture de nouvelles voies de transport entraîne généralement une augmentation du volume total transporté, alimentant ainsi l'effet rebond. Finalement, il convient de reconnaître que le transport fluvial offre indéniablement une alternative intéressante, à condition d'être intégré dans une vision politique d'ensemble et de valoriser les infrastructures existantes. Un aspect positif de ce projet réside dans la mise en lumière des ressources considérables dont disposent les instances pour soutenir une transition écologique équitable et démocratique. Avec une enveloppe budgétaire de 5 milliards d'euros, il serait envisageable de concevoir un changement significatif pour la région des Hauts-de-France, incluant une politique de transport diversifiée et des programmes de formation.

Page 708 / 893.

@567 - Titouan - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:43:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :La biodiversité est plus utile pour l'humain qu'un canal artificiel

Contribution :

Ce projet de CSNE constitue une barrière infranchissable par de nombreuses espèces et ce d'autant que de très nombreux chemins ou routes à très faible trafic ne sont pas rétablies. Cette situation de morcellement de l'habitat contribuera inévitablement à un appauvrissement de la biodiversité et donc à la disparition d'espèces protégées. Ces destructions ne peuvent intervenir que pour des projets à l'utilité majeure. Depuis 2015, l'absence de démonstration de l'intérêt économique de ce projet et d'une expertise indépendante pour en valider les conclusions, est d'une part non conforme au décret 2013-1211 du 23 décembre 2013 et d'autre part interdit la destruction de toute espèce. A ce titre l'autorisation environnementale au titre de la destruction des espèces protégée ne saurait être accordée.

@568 - LOUP Florence - Poissy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:48:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition forte au projet

Contribution :

Je SUIS TRES DEFAVORABLE à ce projet car :- il détruirait de très nombreux sites naturels y compris des sites Natura 2000 qui abritent environ 200 espèces protégées !!! faut arrêter de bétonner les sols !- il vient perturber le cycle de l'eau, avec le pompage de ressources importantes dans l'Oise,- le report modal de l'Autoroute A1 n'est pas démontré,- les compensations écologiques ne sont que des "pansements", des "alibis bonne consciences" qui ne compensent jamais à la hauteur des destructions.Alors que les rapports du GIEC se succèdent, que les effets du changement climatique sont manifestes, y compris en France, il est urgent d'arrêter ces grands projets qui impactent si fortement l'environnement.Je réitère mon opposition ferme au projet !

@569 - Nivoix Hélène - Quingey

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:55:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de suspension du projet CSNE pour cause d'absence de contre-expertise légale.

Contribution :

Bonjour, Je demande la suspension immédiate du projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'arrêt de ses travaux préparatoires, pour cause d'illégalité. Ce projet canal a vu sa première déclaration d'utilité publique (DUP) promulguée le 11 septembre 2008 (il y a plus de 15 ans). Depuis, les conditions économiques et climatiques ont complètement changé. À l'occasion de sa reconfiguration, le CSNE a été soumis en 2015 à une nouvelle enquête publique, qui aurait dû comprendre une contre-expertise selon la loi du 31 décembre 2012 sur la procédure d'évaluation des investissements publics. Cette contre-expertise aurait pu faire apparaître le caractère périmé des données sur lesquelles a été conçu le canal dans les années 1990. En raison de l'absence de cette contre-expertise légale, je demande l'annulation de la dernière DUP du CSNE promulguée le 20 avril 2017, ainsi que l'annulation de la prorogation, le 25 juillet 2018, de la première DUP de 2008.

@570 - DOUAY Céline - Beaumont-sur-Oise

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:57:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet du canal Seine-Nord

Contribution :

Projet inutile Gouffre financier aux dépens des finances publiques. Destruction de la biodiversité, de l'environnement. Pompage du fleuve de l'Oise et des nappes phréatiques déjà à sec.

@571 - Charlot Juliette - Conty

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:57:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposée au projet ecocide

Contribution :

Dévastateur et contre-productif. Projet non-adapté aux enjeux de demain. J'y suis défavorable.

@572 - NOM Monique - Fresnoy-en-Thelle

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 20:58:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet du canal Seine Nord

Contribution :

Gouffre financier, projet destructeur de l'environnement.

@573 - LETOURNEAU Fabien - Poissy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:02:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS FORTEMENT DEFAVORABLE

Contribution :

AVIS FORTEMENT DEFAVORABLE qui n'est plus en phase avec les enjeux du changement climatique car :- perturbe un cycle de l'eau déjà fragile,- détruit de nombreux écosystèmes, terres agricoles, sites Natura 2000...- promet des compensations écologiques qui ne sont qu'un leurre car les écosystèmes détruits accueillent une diversité qui ne se crée pas de toute pièce,- promet un report modal de l'Autoroute A1 alors que le type de marchandise n'est pas le mêmeRELISEZ (ou LISEZ) les rapports du GIEC ! Il est urgent de préserver les fragiles équilibres de notre environnement !

@574 - Fournié-Turquin Brigitte - Laon

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:06:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine Nord Europe

Contribution :

Je participe à cette consultation en tant que Conseillère Départementale écologiste de l'Aisne. Nous sommes concernés par la clause d'insertion pour les travaux. Mais aussi par les éventuels débouchés économiques créés. Je suis intervenue sur ce projet en Conseil Départemental. Ce canal assurera-t-il un report du trafic routier ? On peut en douter. Sans compter la crainte que le CSNE concurrence surtout le peu de ferroviaire existant (passé de 19,1 à 9,7% du fret entre 2002 et 2019), sans remplacer les camions trop nombreux et trop polluants sur nos autoroutes saturées pour certaines, et nos routes nationales. Avec à la clé un effet pénalisant sur le ferroviaire sans désengorger les routes. Le département de l'Aisne est très concerné par les nombreux canaux (Freycinet) qui zèbrent notre territoire et qui souffrent de leur non entretien. Leur mauvais état impacte le chargement et déchargement et rend moins compétitif économiquement ce mode de transport que le direct client par camion. Pour les carriers notamment dans l'Aisne vers Paris, alors que dans ce secteur d'activité, le transport fluvial est particulièrement efficace. Il faudrait donc d'abord entretenir ce réseau existant. De fait, le transport fluvial de marchandises a fondu en part modale de 3,1 à 2,4 entre 2002 et 2019. Une étude menée par l'ESSEC publiée en 2021 relatif au Canal Seine Nord Europe a fait ressortir des points de réflexion et dix préconisations pour éviter « le grand flop ». Il en ressort que ce projet est à l'échelle mondiale, que c'est un chantier énorme, que le fiasco des portiques écotaxe en France se fait cruellement ressentir. Le modèle économique qui a prévalu lors de l'élaboration de ce CSNE il y a des décennies, commence sérieusement à être remis en cause. Le « tout commerce de libre-échange mondial » grâce à ce canal de 54 mètres de large et profond de 4,5 mètres permettant de transporter 3 étages de containers sur des bateaux énormes (problème du dimensionnement des ponts...) remplis de produits manufacturés venant de Chine jusque chez nous depuis les grands ports de la mer du Nord, cela s'avère mortifère face : aux enjeux géo stratégiques, aux enjeux d'emplois locaux et de réindustrialisation de notre Région et de la France, aux enjeux climatiques et de biodiversité, aux enjeux de raréfaction de la ressource en eau disponible pour tous les usages. La nécessaire transition écologique et énergétique est devenue consubstantielle à toute réflexion d'aménagement et plus encore pour les projets pharaoniques comme celui du CSNE. Sans parler du coût, alors que les collectivités sont au bord de la rupture financière, et n'arrivent pas à honorer ne serait-ce que leurs compétences obligatoires, mais aussi que l'État français doit réaliser des milliards d'économie budgétaire.... Tout cela rend ce projet absolument surdimensionné. Il faut revoir tout cela. Oui au transport fluvial et à la création de nouveaux canaux, à condition d'entretenir les existants, mais pas avec ce CSNE tel qu'il est surdimensionné. Brigitte Fournié-Turquin

@575 - Edwards-May David - Grenoble

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:18:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS FAVORABLE A L'ACHEVEMENT DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT, PROJET EUROPEEN

Contribution :

Défenseur, observateur et parfois acteur (pour la communication) du projet de liaison Seine-Escaut, ancien président de l'association Inland Waterways International, je suis mandaté par le Conseil d'Administration de notre association pour apporter en son nom un avis résolument favorable à la réalisation de l'ensemble du Canal Seine-Nord Europe selon les projets présentés aujourd'hui au public. Nous sommes convaincus des qualités environnementales du projet, dont la première est évidemment le transport de grands volumes de marchandises – vracs, conteneurs, liquides et colis lourds – entre le bassin de la Seine et le Nord de la France, avec un bilan carbone déjà très favorable aujourd'hui, tandis que le différentiel d'émissions de CO2 par rapport aux autres modes ne fera qu'augmenter avec le développement des énergies renouvelables et propres, plus facilement déployées dans les grandes unités fluviales que dans les poids-lourds routiers. Le label de « haute qualité environnementale » peut être décerné au projet pour trois autres aspects qui sont bien détaillés dans les études d'avant-projet détaillé : – les modalités d'exécution des travaux, pour réduire au minimum l'impact sur la nature, – le corridor de biodiversité qui en résultera sur le linéaire de 107 km (exploitant à cet effet – en partie – le tracé actuel du Canal du Nord), – la gestion de l'eau extrêmement prudente. La conception des secteurs II, III et IV du canal suit les mêmes principes que celle du premier secteur, où les travaux sont en cours depuis deux ans suite à l'avis favorable apporté par la commission suite aux à l'enquête publique approfondie de 2020. Nous relevons aussi la volonté de créer des zones portuaires novatrices, intégrant des « respirations » naturelles. Vous saurez filtrer les avis déposés au registre, évalués à l'aune des lois votées et de leurs décrets d'application, et conscients des multiples enjeux d'intérêt régional, national et européen de l'achèvement de ce chantier. Le scandale – s'il y en a un – c'est que cette liaison fluviale n'ait pas été réalisée déjà depuis longtemps. Les attermoissements de gouvernements successifs expliquent ce retard, qui nuit au dynamisme économique d'un cinquième du territoire national, voire davantage, par les impacts indirects. Nous saluons le fait que le projet ne devrait plus subir aucun à-coup, tant les acteurs publics sont d'accord sur l'urgence de le mener à son terme. Nous relevons que des industriels, notamment impliqués dans la transition énergétique, font aujourd'hui des choix d'investissements lourds qui dépendent du transport fluvial pour la réception de leurs matières premières comme pour l'expédition des produits finis. Les attentes dans tous les territoires concernés sont énormes. Merci de votre diligence.

@576 - DEFORGE Mathieu - Caen

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:19:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Canal Seine-Nord Europe, un projet du XIXème siècle, un projet inadapté aux défis du XXIème

Contribution :

1/ Ce projet rime avec bétonnage massif, artificialisation maximale, barrages, méga-retenues : le Nord n'a-t-il pas suffisamment de problèmes de gestion de l'eau comme cela ? C'est un projet gigantesque qui repose sur des modèles climatiques du passé, un projet dont la viabilité et le sérieux sont pour le moins critiquables : on fait comme si les aléas (sécheresses / tempêtes) n'allaient pas être plus nombreux et plus violents ; on fait comme si ce changement climatique n'allait pas exacerber les conflits d'usage autour de l'eau (qui devra se serrer la ceinture quand il n'y en aura pas dans le canal ?) et démultiplier les risques liés aux écoulements. Bref, on ignore très largement la plus grande variable de changement qui est en cours. Absurde. 2/ Toujours transporter & commercer davantage ! A quand un changement des modes de vie, de production, de consommation ? Toute l'histoire des réseaux de transport montre que leur multiplication ne réduit pas les flux, mais les augmente par effet cumulatif ! La voie fluviale délesterait pas la route, elle s'y ajoutera. Nous sommes à un tournant de l'histoire de l'humanité, et vous nous proposez encore de démultiplier les flux et les transports. 3/ Et la menace sur la biodiversité ? On en fait quoi ? Rien ? C'est du délire. On continue de flinguer la faune et la flore sans aucun état d'âme...et l'on scie la branche sur laquelle nous reposons. A ce titre, c'est un projet criminel.

@577 - DECOCQ Christian - Wasquehal

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:20:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Report modal" de la route au canal"

Contribution :

La réalisation du Canal fera sans nul doute partie des grands projets qui marqueront l'histoire de la Région des HdF. Pourtant le plus grand défi est devant nous! Comment réussir la réduction des nuisances du tout routier en utilisant le fluvial? depuis plusieurs années de nombreux acteurs économiques, après avoir soutenu le projet Canal préconisent la mise en place sur la Plateforme de MARQUION d'un terminal d'EUROTUNNEL permettant l'embarquement des camions directement dans des navettes dédiées (shuttle) pour rejoindre le Royaume Uni en utilisant le tunnel qui dispose encore d'une capacité d'utilisation importante, faire de MARQUION un "COQUELLES BIS" c'est le projet innovant et visionnaire qui permettra de désengorger nos autoroutes régionales!

@578 - Juliette - Paris

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:26:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet aberrant

Contribution :

comment peut-on affirmer que ce projet aura des conséquences positives pour l'environnement, au regard du bilan qui est détaillé tout au long de ces pages (beaucoup trop de pages d'ailleurs)- grand projet inutile, le canal existant, situé à quelques centaines de km du nouveau, n'étant pas utilisé. - Aucune politique de report modal n'est prévue- Une structure inutile qui emploiera seulement 3000 individus sur une période de temps limitée (5 milliards d'euros permet de financer au - 10 000 emplois au SMIC pendant 10 ans)

@579 - Barbulescu Cristi - Senlis

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:28:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au canal

Contribution :

ACCAPAREMENT DE L'EAU• La Terre se réchauffe, nous serons en sécheresse et vous voulez détourner 14 millions de m3 d'eau ?

@580 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:30:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre-expertise légale : question à poser par les commissaires enquêteurs au maître d'ouvrage

Contribution :

Je prie les commissaires enquêteurs de bien vouloir poser les questions qui suivent au maître d'ouvrage et d'inclure ses réponses dans leur rapport d'enquête. Introduction :La loi du 31 décembre 2012 (décret d'application 2013-1211 du 23 décembre 2013) instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commandée à des experts indépendants par le Secrétariat général pour les investissements (SGPI). Questions à poser au maître d'ouvrage :Une contre-expertise à l'évaluation socio-économique du CSNE (en 2015 ou en toute autre année)1. a-t-elle été commandée ?2. a-t-elle été réalisée ?3. a-t-elle été publiée par les contre-experts ? À quelle date ?4. a-t-elle donné lieu à un avis du SGPI ? À quelle date ?5. Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015 ?

@581 - Barbulescu Cristi - Senlis

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:31:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au canal

Contribution :

MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ• A quel moment ces individus (car oui, les animaux ce sont des individus) des 170 espèces qui ne seront plus protégées ont-ils donné leur accord ? Leur imposer ce changement c'est une violence de plus de la part des humains qui se croient tout permis, qui croient que tout leur appartient

@582 - Céline - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:32:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet absurde et destructeur

Contribution :

Bonjour, Pour moi le projet de canal Seine-Nord Europe est un projet destructeur et insensé qui ne tient pas compte de la réalité de notre époque. J'habite la région et je suis hostile à ce projet car il va artificialiser des terres agricoles et des espaces naturels, menacer la ressource en eau et n'aura jamais l'impact qui nous est vendu en matière de baisse du trafic routier. Si on voulait rapidement baisser le trafic routier, on s'y prendrait autrement. J'ai l'impression que ce canal n'est qu'un prétexte à faire travailler la filière BTP. D'ailleurs, c'est bien comme cela qu'on nous le vend : le plus grand chantier du 21ème siècle. En espérant que ce projet absurde, coûteux et d'une autre époque ne verra jamais le jour. Bien à vous, Céline A.

E583 - Mega Canal Non Merci

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:32:54

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution à l'enquête environnementale

Contribution :

Madame, Monsieur, Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous, via le lien mentionné en fin de texte, l'argumentaire du Collectif Méga Canal Non Merci contre le projet de Canal Seine Nord Europe. Cet argumentaire dépasse certes le seul périmètre de contribution attendu dans le cadre de l'enquête en cours, mais il nous semble totalement légitime d'élargir le débat, celui-ci n'ayant jamais eu lieu dans les conditions qu'un projet de cette ampleur nécessiterait. Nous vous remercions par avance pour l'attention que vous porterez à ces éléments. <https://tr.ee/Qvf9yChreK> Bien à vous, Les membres du collectif

@584 - Fred - Noyon

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:45:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Irrégularités dans le projet de CSNE

Contribution :

Au-delà du désastreux impact du CSNE sur l'environnement (dégradation d'espaces naturels, artificialisation des sols, production de déchets inertes dont on ne sait visiblement que faire...), je comprends également que son amateurisme ne concerne pas que son incapacité à produire un bilan de GES rigoureux : sa déclaration d'utilité publique modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017. La DUP a bien été obtenue illégalement, en plus d'avoir été obtenue en catimini, dans une indifférence généralisée volontaire pour éviter tout réel débat public.

@585 - Vermersch Luc - Amiens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:47:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : report modal et agriculture

Contribution :

L'Union Euroseine a pour objectif de développer le transport fluvial de céréales et d'engrais à travers le projet de Languevoisin. L'Union est créée depuis 2012 et regroupe les coopératives du nord de la France (Noriap, Ceresia, Invivo, Natup, Sanaterra, Agora, Vivescia, Calipso) et les Grands Ports Maritimes (Senalia Rouen, Nord Céréales Dunkerque). Le développement de la plateforme agro-industrielle de Languevoisin-Euroseine vise à élargir sur environ 40 HA le site actuellement en exploitation depuis 1971 le long du canal du Nord et à proximité du contournement Nord de l'Île-de-France et des autoroutes A1 et A29. Ces nouvelles zones sont destinées à l'accueil et/ou au développement d'activités agro-industrielles et vrac à partir de 2026. Le site bénéficie d'une situation privilégiée à l'interface entre le canal du Nord et le futur Canal Seine Nord Europe (CSNE) et au barycentre du futur réseau Seine-Escaut à équidistance de Rouen et Dunkerque, de Paris et de Lille. Les synergies avec le futur port public de Nesle sont actées dans le cadre d'une convention de développement conjoint entre le groupement industriel (euroseine) piloté par Noriap et la Communauté de Communes de l'Est de la Somme en charge du développement du futur port de Nesle sous l'égide du Conseil régional des Hauts de France. Les activités agro-industrielles déjà présentes sur le site de Languevoisin génèrent 130 000t de trafics. L'arrivée du canal à grand gabarit va permettre d'augmenter le report modal sur la voie d'eau. La proximité (env.500m) entre les quais de Languevoisin et le CSNE facilitera le report modal pendant la phase de construction. Au-delà du verdissement des chaînes logistiques des activités économiques des membres d'Euroseine, le canal seine nord europe et ses plateformes publiques et privées va permettre de réduire les coûts de la logistique agricole. Ces économies d'échelle se transformeront en création de valeur pour le monde agricole, pour les agriculteurs. L'Union Euroseine est donc favorable à l'arrivée du Canal Seine Nord Europe et fonde de grands espoirs sur le développement économique (plateforme de Languevoisin, bateaux multiregio, etc.) qui doivent permettre d'accélérer le report modal sur la voie d'eau tant sur le grand gabarit (CSNE) que le gabarit intermédiaire.

E586 - Pascaline ROTGER

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:49:55

Lieu de dépôt : Par email

Objet : contribution de la FDSEA du Pas de calais à l'enquête publique environnementale du canal seine nord Europe

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de la FDSEA du Pas de Calais concernant l'enquête publique environnementale du canal seine nord Europe. Restant à votre disposition, Cordialement, Madame DELBARRE Présidente de la FDSEA du Pas de Calais



Pascaline ROTGER
Juriste

FDSEA DU PAS DE CALAIS
54/56 Avenue Roger Salengro
62054 SAINT LAURENT BLANGY
03.21.60.57.13 / 06.22.35.34.96





Document : contribution fdsea62 enquête publique CSNE.pdf, page 1 sur 3



54-56, Avenue Roger Salengro
BP. 136
62054 ST-LAURENT-BLANGY CEDEX

Pôle FD CONSEILS
☎ 03 21 60 57 13

FEDERATION DEPARTEMENTALE DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES DU PAS-DE-CALAIS

Monsieur le Président de la Commission
d'Enquête

Monsieur Jean-Marie ALLOUNNEAU
3 place du Commandant Louis Daudre
80200 PERONNE

Objet : enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale du Canal Seine Nord Europe

A Saint Laurent Blangy,

Le 2 avril 2024

Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête,

En notre qualité d'organisation syndicale représentative des exploitants agricoles sur le département du Pas de Calais, et notamment des exploitants agricoles impactés par la mise en œuvre de canal Seine Nord Europe, nous souhaitons apporter notre contribution et vous faire part de nos observations ainsi que de nos préoccupations quant à la présente enquête publique.

L'autorisation environnementale porte sur les secteurs 2, 3 et 4, dont les travaux s'étendent sur 88,7 km entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

L'autorisation environnementale sollicitée couvre différents domaines réglementaires nécessitant une autorisation préalable, aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation (une autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, une dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées, une autorisation de défrichement...)

Tous d'abord, la durée de 30 jours d'enquête publique est la même pour un projet d'implantation d'une éolienne que pour ce projet, traversant 52 communes et dont l'emprise foncière est de plus de 3000 ha.

Il est regrettable, au vu de l'importance, de la complexité du dossier et du volume de ce dernier que le délai de l'enquête publique n'ait pas été prorogé.

1) Les emprises foncières

Les emprises définitives du projet représentent une surface totale d'environ 3000 ha (emprises techniques, dépôts définitifs, aménagements écologiques...).

Document : contribution fdsea62 enquête publique CSNE.pdf, page 2 sur 3

Dans le Nord Pas de Calais, le secteur 4 de travaux (territoire Artois Cambrasis), contribue à hauteur de 960 ha de surfaces d'emprises définitives pour le Canal Seine Nord Europe.

Cependant, à la lecture du dossier et de l'ensemble des pièces, nous constatons des différences dans le chiffrage des emprises.

C'est pourquoi, nous nous interrogeons quant à la réelle prise en compte de l'impact sur le foncier agricole et de l'activité agricole.

Nous demandons un éclaircissement sur les emprises définitives réelles sur les surfaces agricoles.

2) Les dépôts

La localisation des dépôts définitifs a fait l'objet d'une concertation entre la société du canal et la profession agricole afin que ces derniers soient le moins pénalisant pour l'activité agricole.

La mise en dépôts de terre s'accompagne très régulièrement de prolifération d'une flore indésirable et nuisible pour l'activité agricole.

Nous demandons qu'un entretien régulier des terres mises en dépôt soit mis en place afin de limiter la prolifération et la propagation de cette végétation.

3) Sur la compensation environnementale

38 sites de compensation ont été répertoriés dans le dossier d'autorisation. Pour les départements du Nord et du Pas de Calais, nous recensons 5 sites de compensation écologique sur 240 hectares, outre les berges lagunées (3 km) et les deux annexes hydrauliques (environ 2,4 hectares).

Tout d'abord, il est regrettable qu'aucune concertation n'ait eu lieu avec la profession agricole quant à l'emplacement et à la mise en œuvre des mesures de compensation.

Bien que les sites de compensation écologique se trouvent en majorité dans la bande de DUP ; ou sur des parcelles en réserve SAFER ou propriété de la SCSNE, un échange avec la profession agricole était néanmoins indispensable.

Nous ne pouvons que constater que nos multiples demandes d'éviter le parcellaire agricole n'ont pas été prises en considération.

De plus, Nous déplorons l'utilisation de ratio multiplicateur pour la mise en œuvre des mesures de compensation.

En effet, le tableau 19, pièce 7A p90, établit des ratios surfaciques de compensation pouvant aller jusqu'à 7 pour 1 notamment pour les milieux aquatiques stagnants.

Cette surface supplémentaire de 240ha, due notamment au ratio, est la double peine pour la profession agricole.

Grands types de milieux	Bilan des pertes (ha)	Bilan des gains (ha)	Ratio surfacique de compensation
Aquatique stagnant	8	58	7.0
Milieux ouverts humides	61	187	3.1
Milieux ouverts secs	103	173	1.7
Milieux bocagers et semi-couverts	39	36	1.0
Milieux boisés humides	65	210	3.4
Milieux boisés non humides	129	360	2.8
Plantations	27	Milieux compensés par les milieux boisés	

Tableau 19 : Analyse de l'équivalence écologique sur le plan surfacique par grands milieux

Document : contribution fdsea62 enquête publique CSNE.pdf, page 3 sur 3

Nous demandons que ce ratio soit de 1 pour 1 pour l'ensemble des types de milieux.

Le dossier d'autorisation porte uniquement sur les besoins du CSNE. **Nous demandons que pour toutes autres projets nécessitant de nouvelles mesures de compensation notamment le port intérieur, celles-ci devront s'effectuer à l'intérieur de l'infrastructure.**

La profession agricole n'acceptera pas de compensation sur du foncier agricole.

4) Sur la gestion et l'entretien des sites de compensation

A la lecture du dossier, les sites de compensation feront l'objet d'une gestion sur une durée de 30 ans pour retrouver une fonctionnalité équivalente à la fonctionnalité perdue sur les sites impactés.

Cette gestion financée par le maître d'œuvre sera confiée à un partenaire qualifié recruté par appel à projet ou passation d'un marché public.

Le monde agricole s'est organisé depuis quelques années afin de pouvoir répondre à cette demande.

Nous souhaitons que les exploitants agricoles puissent se porter candidats pour la gestion des sites de compensation et que ces derniers puissent être rémunérés pour l'accomplissement de prestations de service environnemental.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre demande.

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous nous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en l'expression de nos sincères salutations.

Madame DELBARRE Lucie

Présidente de la FDSEA



@587 - kelnerd LAURENT - Arras

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:55:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Respect de la loi

Contribution :

Le projet ne respecte pas la loi:La loi du 31 décembre 2012 (décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013) instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€.Or la Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas.

@588 - Charles - Aubencheul-au-Bac

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:56:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS

Contribution :

J'habite à côté d'Aubencheul-au-Bac et j'ai l'habitude de faire des balades en fin de semaine avec mon enfant sur le tracé du futur CNSE. Je suis atterré par ce projet qui va détruire les écosystèmes et qui ne respecte en rien la loi sur les investissements publics. Après m'être intéressé au sujet, j'ai constaté que la loi du 31 décembre, dont le décret d'application 2014-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. Or, la déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ? à quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ? Rien de moins certain, et c'est l'une des nombreuses raisons de stopper le projet.

@589 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 21:59:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Questions à poser au maître d'ouvrage sur la consommation électrique du CSNE

Contribution :

Je prie les commissaires enquêteurs de bien vouloir poser les questions qui suivent au maître d'ouvrage et d'inclure les réponses de celui-ci dans leur rapport final. Introduction Dans la pièce 07E du dossier d'enquête environnementale, page 43, il est écrit : "à saturation du CSNE en écluse simple, le trafic s'élèvera à 19 millions de tonnes. Sur la base de 20 éclusées par jour, la consommation des pompages d'écluses s'élèvera à 73 GWh." Question 1 : dans ces conditions, quelle sera la consommation électrique annuelle totale du canal, comprenant non seulement les pompages théoriques d'éclusées, mais également les pompages de compensation d'évaporation et d'infiltration ? Question 2 : à quelle hypothèse de trafic en tonnes-km correspond l'hypothèse de 20 éclusées par jour et 19 millions de tonnes transportées ? Rapportée à la consommation électrique annuelle totale du canal, cette évaluation en tonnes-km permettra de connaître la consommation électrique de pompage pour chaque tonne transportée sur 1 km. Remarque : on sait que, sur un canal de liaison de même gabarit et de même type – Main-Danube en Allemagne – la consommation de pompage est égale à la consommation du bateau lui-même (à laquelle elle s'ajoute), ce qui change complètement les raisonnements sur la prétendue sobriété énergétique du transport sur un canal interbassin. Question 3 : identique à la question 1, mais avec l'évaporation due à un réchauffement climatique de +4°C, auquel le ministre de la Transition écologique nous demande de nous préparer. Question 4 : quelle est la consommation électrique prévue pour le premier remplissage du canal et de son bassin réservoir, sur deux hivers ?

@590 - Ana - Clairoix

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:04:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LA DÉCARBONATION EST FAUSSE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST QU'UN PRETEXTE

Contribution :

Je suis scandalisée par ce projet horrible, qui va détruire les écosystèmes au nom d'une soi-disante décarbonation, complètement illusoire. Car oui, le CSNE est censé permettre la réduction du transport routier sur l'autoroute A1. Or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette de soutenir vraiment cette hypothèse. • Le rapport Massoni-Lidsky de 2013 sur le projet CSNE évalue à 3 % seulement la quantité de fret routier susceptible d'emprunter le mode fluvial. Car les marchandises qui transitent par l'A1 ne sont pas du type de celles qui peuvent être transportées par gros bateaux (matériaux de construction, céréales en vrac...). • Ce même rapport affirme que 40% du trafic du canal viendrait du rail et fragiliserait surtout le mode ferroviaire, pourtant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. • Évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'A1 ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendront aussitôt la place vacante. • Le CSNE prétend pouvoir transporter des conteneurs depuis les ports du nord de l'Europe jusqu'à Paris. On sait que sur cette longue distance de plus de 500 km, le transport fluvial n'est rentable qu'avec 3 hauteurs de conteneurs sur les bateaux. Or, si le projet CSNE comporte bien des ponts assez hauts pour ces 3 hauteurs, il n'en va pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts sont trop bas, et les 2 milliards d'€ de leur reconstruction ne sont pas prévus dans le projet CSNE. • De plus, contrairement à ce que prétend la société du canal, la massification des flux aurait pour conséquence une augmentation des GES, et non leur réduction, puisqu'il y aurait potentiellement plus de produits importés/exportés. Ce phénomène (effet rebond) est systématiquement observé dans toutes les situations similaires. • L'argument n° 1 du canal, son impact positif en matière d'émission de GES, est trompeur, car il est fondé sur la diminution illusoire de la circulation des camions. Bref, j'espère de tout coeur que ce projet sera arrêté.

@591 - Coriandre - Arras

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:10:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : A quel avenir pourrions-nous prétendre en HDF si ce projet est réalisé ?

Contribution :

Dans le contexte d'un des territoires les plus artificialisés et les plus fragmentés de France, ce projet pose une énième barrière de taille à la survie des habitats naturels et des espèces animales qui circulent (ou tentent de circuler) entre ces derniers. En effet, le dossier demeure incomplet pour évaluer l'impact non négligeable que peuvent avoir ces travaux sur l'approvisionnement naturel en eau de ces milieux ainsi que l'annihilation potentiel des divers réseaux du vivant lorsque les écosystèmes sont altérés en taille, fonctionnalités ou privés des espèces animales clés de voûte qui les composent (dont beaucoup sont aujourd'hui protégées en France et dont le projet a obtenu des dérogations multiples sans autre mesure). Pour rappel, si nous ne conservons pas à minima des zones fonctionnelles écologiquement, c'est tout notre système alimentaire et notre confort de vie climatique qui seront entraînés encore plus loin dans une boucle infernale d'événements désastreux à la chaîne (en langage barbe d'écologie scientifique on parle de vortex d'extinction). Depuis de nombreuses années, la chose est avérée et prouvée par de nombreuses publications, la chute de biodiversité entraîne encore et toujours plus loin le dérèglement climatique. En l'état actuel, les compensations environnementales proposées dans le dossier sont clairement insuffisantes et inadaptées d'un point de vue fonctionnel pour plusieurs des espèces protégées concernées. En plus de ces aspects d'écologie scientifique qui pourraient être encore largement développés et documentés avec les diverses ressources du territoire HDF (GON, Groupe mammologique du Nord, Conservatoire de Bailleul, MNHN,...), il n'en demeure pas moins que le cadre réglementaire n'a pas été respecté sur au moins un point crucial. La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas à priori car aucune contre expertise n'apparaît dans le dossier du projet. Pour finir, sur le plan humain, les quelques commerces locaux qui profiteront à l'arrivée d'ouvriers lors du chantier ne pallient pas aux énormes désagréments que causent ce projet sur les productions agricoles du secteur. Or, sauriez-vous dédommager DIGNEMENT des agriculteurs n'ayant plus accès à leurs parcelles durant les fouilles archéologiques et le temps qu'on leur donne de nouvelles parcelles à cultiver ? Sauriez-vous traiter avec rigueur l'attribution de parcelles d'échange avec une valeur EQUIVALENTE à celles retenues pour le projet ? Pour l'instant, rien ne le garanti et ce qui émerge d'après les agriculteurs concernés est un mépris profond de leur profession : - pour info, on ne cultive pas sur du remblais la première année, il faut du temps à un sol pour être dit fertile lorsqu'il est complètement dégradé- les installations du projet ne prennent jamais en compte la logistique de l'agriculteur pour la circulation des engins/animaux et la culture. Des aberrations émergent à tout point de vue sur l'ensemble du tracé. Les habitants des HDF sont peut-être clairsemés dans des petites communes mais ils ont une solidarité qui peut s'avérer dévastatrice pour des projets où les instances concernées n'ont pas respectés leurs terres et le peu de richesse qui leur reste.

@592 - Yoni - Bienville

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:11:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gaspillage d'argent public et peu de création d'emplois

Contribution :

Je suis profondément peiné par ce projet industriel pharamineux, qui est un vrai gaspillage d'argent public, et ne permettra aucune création d'emploi. En effet, l'annonce, que le canal permettrait la réindustrialisation des Hauts-de-France n'est qu'une spéculation et ne s'appuie sur aucun argument. • Tout d'abord, les produits qui transiteraient par le canal (vrac agricole et matériaux du BTP) ne sont pas des produits issus de l'industrie. Les conteneurs sont limités à 2 couches de part et d'autre du canal, alors que la rentabilité de ce moyen sur cette distance commence avec 3 couches. Le transport de produits industriels par conteneurs n'est donc pas rentable sur le CSNE. • Le service logistique, et le gain de transport annoncé de 4€/tonne, n'est pas de nature à retourner la situation et rendre miraculeusement profitable une industrie qui a été détruite par une mise en concurrence sauvage avec les pays low-costs. Il n'y a donc pas d'emplois industriels à attendre de cette autoroute fluviale. • Enfin, il n'y a eu aucune étude de marché permettant d'évaluer l'intérêt d'entreprises industrielles pour le CSNE. • Le CSNE serait surtout destiné à transporter des matériaux et des produits agro-industriels, activités très faiblement créatrices d'emplois. • L'étude économique s'appuie sur une hypothèse, irréaliste économiquement et irresponsable à l'égard du dérèglement climatique, de croissance de 1,6% par an jusqu'en 2070. La déclaration qui en découle, de la création de 50000 emplois en 2050, est mensongère et scandaleuse. • Par contre, à court terme, le CSNE détruira des emplois plutôt que d'en créer. Les artisans bateliers seront mis en concurrence avec des géants de la logistique, tandis que la quasi-totalité des éclusiers (actuellement 4 par écluse) seront remplacés par de l'automatisation. • La seule création d'emplois, concernera la construction du canal. Ainsi, à 5,1 milliards d'euros minimum investis pour créer 4 à 6000 emplois, forcément temporaires, cela revient à 1 million d'euro par emploi créé. Il y a bien d'autres manières de créer des emplois sans passer par ce niveau de gaspillage d'argent public. • Les seuls qui vont réellement profiter de l'investissement public, sont les actionnaires des entreprises du BTP, ceux-là même qui avaient décliné l'option de PPP (Partenariat Public Privé) en son temps, prétextant sa non rentabilité.

@593 - Magnan Flora - Issy-les-Moulineaux

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:11:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au canal Seine nord Europe

Contribution :

Je m'oppose à ce projet pour plusieurs raisons, entre autre, le NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS. La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ? à quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?

@594 - Welter Johanna - Tournan-en-Brie

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:11:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet CSNE

Contribution :

Je m'oppose au projet de CSNE non que je sois contre le transport fluvial, bien au contraire...c'est le gigantisme du projet que je réfute. Il va à l'encontre des précautions qu'il est urgent de prendre face au dérèglement climatique. Il me semble aberrant que l'Homme s'évertue à intervenir pour organiser à sa guise des sites naturels en l'occurrence, des rivières. Les terres déplacées, les terres artificialisées pour la création des ports, des routes, des berges... me semble complètement anachronique !!! Les problèmes de sécheresse et d'inondation que la France connaît et qui s'intensifie chaque année (cette année aura été bien dure pour le Nord de la France quant aux crues et inondations, nous montrent bien qu'artificialiser les sols est une hérésie. Développons et encourageons ce mode de transport à des échelles respectueuses de l'environnement et de la vie. Je suis très étonnée de voir ce projet pharaonique alors que lors d'une ballade à Saint Mammès dans le sud Seine et Marne, il est visible partout dans cette ville que l'activité des mariniers est en chute libre la vie que cette activité apportait à cette ville disparaît tristement à petit feu...c'est cette économie qu'il serait bon de soutenir et non des projets encore une fois complètement à côté des préoccupations urgentes qu'il nous faut affronter !!!!

@595 - Franck - Lille

Organisme : Université de Lille

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:13:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien de l'Université de Lille au projet de Canal Seine-Nord

Contribution :

La construction du Canal Seine-Nord Europe figure un des leviers majeurs du renouveau économique du territoire pour façonner les Hauts de France de demain. Cette infrastructure de très grande envergure a vocation d'accélérer la transition bas-carbone du secteur du transport de marchandise et de soulager le transport routier saturé. Labellisée démarche « Grand Chantier », ce projet a aussi pour ambition de rapprocher les entreprises et les actifs des gisements d'emplois directs et indirects que génèrent les grands projets structurants, à l'image du futur TER Express Métropolitain et de la stratégie d'implantation de quatre Gigafactories. En résonance avec cet enjeu, l'Université de Lille assume le rôle qui lui est confié dans le développement économique et social. Elle est non seulement partie prenante des grands projets de transformation économique du territoire, mais inspire également les espaces de convergence et de co-intelligence où se dessine l'avenir de la Région (pour ne citer que ces exemples, dans le cadre du Comité Grand Lille ou encore de la chaire pour les transitions métropolitaines - Metroforum- initiée par la Faculté des sciences économiques, sociales et du territoire et l'École nationale supérieure d'architecture et du paysage, qui fédère de nombreux acteurs publics et privés). Cette volonté s'est incarnée récemment dans le lancement de l'épisode pilote du grand événement « semaine des transitions » et de ses 80 manifestations destinées à explorer les nouvelles frontières de projets des territoires métropolitains et régionaux. Les orientations stratégiques qui guident ce grand projet du Canal Seine-Nord Europe (préservation de la biodiversité, logistique durable, circularité, priorité donnée à l'emploi local, renouvellement de la façon d'intégrer les citoyens et le tissu associatif à la démarche, ...) sont clairement en phase avec nos propres objectifs et activités. Nous sommes heureux de réaffirmer notre soutien à cette dynamique exemplaire, au service de tous les acteurs du territoire.

@596 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:17:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande à formuler par les commissaires enquêteurs au maître d'ouvrage sur l'avantage carbone du CSNE lié à la suppression de camions

Contribution :

Je prie le maître d'ouvrage de reprendre tous les calculs de gain de CO2 permis par le CSNE grâce à la diminution de circulation des camions en tenant compte de la réalité suivante : les objectifs fixés par la Commission européenne dans le cadre de la réglementation CO2 des véhicules lourds stipulent que les poids lourds devront être décarbonés (donc électrifiés) – en 2020, à 45 % – en 2040, à 90 %. Je remercie les commissaires enquêteurs de bien vouloir inclure la réponse du maître d'ouvrage dans leur rapport final.

@597 - BOUR Nicolas - Chéry-Chartreuve

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:18:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : UN PROJET STRUCTURANT POUR L'ECONOMIE du NORD DE LA FRANCE

Contribution :

Monsieur le Président, Mesdames et messieurs les Commissaires enquêteurs, Vous trouverez ci-joint la contribution d'ATIL Europe En vous en souhaitant bonne réception Nicolas Bour

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis NBourEECSNEsecteurs2à4.pdf, page 1 sur 3

Monsieur le Président, Mesdames et messieurs les Commissaires enquêteurs,

En tant qu'ancien Directeur de Projet du Canal Seine-Nord Europe entre 2004 et 2016 et gérant du GEIE Seine-Escaut entre 2005 et 2019, c'est avec un grand intérêt que j'ai pris connaissance des 15 000 pages du dossier d'enquête et de plusieurs centaines d'avis de Français, d'élus et d'entreprises qui s'intéressent au Canal Seine-Nord Europe.

Certains ont encore des doutes qui nécessitent des réponses précises que ce soit sur les thèmes de l'enquête ou sur les autres sujets abordés car certains n'ont pas pu participer à l'enquête d'utilité publique de 2007 ou son complément de 2017.

Huit ans après avoir transmis le projet de Canal à la Société du Canal Seine-Nord Europe, j'ai pu découvrir le travail accompli pour le développer et continuer à faire mûrir le projet, et les premiers travaux pour préparer son arrivée au cœur d'un territoire qui l'attend depuis trop longtemps.

En effet la vision de Jean Monnet et de Georges Pompidou, inspirée par les fondamentaux du développement économique de la France au lendemain de la seconde guerre mondiale s'était obscurcie pendant près de 50 ans, et notamment avec 30 ans de désindustrialisation en France.

Mon admiration va tout d'abord aux équipes de la Société du Canal Seine-Nord Europe qui ont su préparer son arrivée en étroite collaboration avec les acteurs du territoire pour en garantir les effets économiques, et ceci dans le respect des valeurs de modernité qui caractérisent la voie d'eau hier comme aujourd'hui : développement économique au cœur de la transition écologique et énergétique qui caractérisent la première moitié du XXIème siècle avec une précision remarquable du respect de la biodiversité, de la faune et de la flore, comme de la gestion raisonnée de l'eau, une ressource vitale avec la terre et l'énergie.

Elle va également aux collectivités qui ont su faire le pari de la croissance et de la modernité au sein d'un territoire atteint par la désindustrialisation et qui ont su s'appuyer sur la profession agricole dont le soutien n'a jamais failli depuis le premier jour, malgré le changement d'usage de plusieurs milliers d'hectares, car elle savait que c'était sa survie, la relocalisation en France de l'agro-industrie, le coût de production le plus bas pour les Français qui étaient en jeu et surtout un accélérateur pour toute l'économie des territoires des Hauts de France, comme des régions voisines du Grand Est, de l'Île de France et de la Normandie au sein du réseau Seine-Escaut.

J'ai par contre été surpris par le manque de vision de l'Autorité environnementale qui n'a pas su voir dans le Canal Seine-Nord Europe au sein du réseau Seine-Escaut les enjeux économiques et les dimensions multifonctionnelles de la voie d'eau en la réduisant à une infrastructure de transport linéaire, alors que ces enjeux avaient bien été identifiés par la mission de l'Inspection générale des Finances en juillet 2019, et que leur rapport mériterait d'être mieux connu.

Bien au contraire, le maillon manquant du Canal Seine-Nord Europe vient revitaliser, grâce à un réseau de quais et de ports intérieurs plus de 1000 km de voie d'eau en France pour lui redonner la vocation économique qu'elle avait su assumer au début du XXème siècle. Ce nouvel hinterland facteur de compétitivité pour les entreprises est aussi une formidable opportunité pour nos grands ports maritimes et pour rapatrier en France, avec des circuits plus courts les flux et valeurs ajoutées qui étaient partis vers les ports du Nord de l'Europe.

J'ai également été surpris par les oppositions entre le rail et la voie d'eau alors que ces deux systèmes de transport sont structurellement complémentaires comme le démontre l'accord signé entre Voies navigables de France et SNCF Réseau, et que c'est depuis longtemps une donnée prise en compte par tous les acteurs du fluvial et du ferroviaire. C'est ensemble qu'au sein

Document : Avis NBourEECSNEsecteurs2à4.pdf, page 2 sur 3

des ports intérieurs ces deux offres aux réseaux et aux destinations géographiquement complémentaires pourront élargir l'offre de transport alternative au camion que ce soit pour la longue distance ou pour pénétrer au cœur des agglomérations.

Cette nouvelle offre multimodale n'existe pas actuellement ni sur le Canal du Nord, ni sur la Seine et très peu sur le réseau du Nord de la France. C'est la raison essentielle du financement de l'Union européenne en passant progressivement son taux de financement de 20% en 2007 à 50% en 2013 lors de l'accord de Tallinn dans le cadre des projets prioritaires européens, Seine-Escaut étant un projet prioritaire du corridor multimodal européen Mer du Nord-Rhin-Méditerranée.

De la même façon les oppositions sur l'usage de l'eau, méconnaissent le rôle multifonctionnel de la voie d'eau et de ses annexes hydrauliques pour gérer aussi bien les crues que les périodes d'étiage, et le fait que grâce à son système d'étanchéité, le canal Seine-nord Europe va nécessiter pour son fonctionnement 2 fois moins d'eau que la Canal du Nord, et que le réservoir d'Allaines permettra la circulation des bateaux même en période d'étiage sévère de l'Oise, et que la conception des écluses avec ses bassins d'épargne évite le pompage complet de l'éclusée.

La voie d'eau étant un système de transport du temps long, mes commentaires complémentaires se concentreront d'une part sur les enjeux du système de transport et d'autre part sur l'anticipation des phases de la vie de ce jeune projet qui sera plusieurs fois centenaire :

Le système de transport du réseau Seine-Escaut avec l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe va modifier structurellement l'offre de transport fluvial non seulement sur les quelque 100 km du Canal Seine-Nord Europe, mais surtout sur les plus de 1000 km du réseau Seine-Escaut en France.

D'ailleurs le Ministère des Transports vient de lancer début 2024 une grande enquête pour préparer l'offre de transport et le développement des ports du réseau Seine-Escaut qui devra préciser les attentes des industriels et des logisticiens sur les plus de 1000 km du réseau Seine-Escaut et de son réseau capillaire et notamment pour :

- Les besoins de quais de stationnement et de zones de retournement puisque le volume de trafic, les modes d'exploitation et les origine/destination ne seront plus les mêmes dans un réseau maillé et relié au Nord de l'Europe par rapport au réseau actuel ;
- Les besoins des quais des ports multimodaux en outils de manutention et en zones de stockage mutualisés ;
- Les stations multi-énergie (HVO, bornes de recharge rapide, pour pouvoir accompagner le développement de la flotte française et sa transition énergétique ;
- La revitalisation du réseau capillaire au réseau Grand gabarit Seine-Escaut (gabarit intermédiaire et gabarit Freycinet) qui est un actif essentiel, voire vital pour la réindustrialisation du Nord de la France;
- Le développement d'énergies renouvelables le long des 1000 km du réseau Seine-Escaut, notamment les bioénergies, conformément à l'article 11 de la Loi « Industrie verte » du 23 octobre 2023 ;

L'anticipation dans la conception et la construction d'un tel ouvrage nécessite de se projeter sur plusieurs décennies, voire siècles pour s'assurer que les adaptations et évolutions du projet seront possibles.

Certaines sont déjà prévues dans sa conception actuelle lors de son ouverture pour au moins 50 ans, mais il devra fonctionner pour des siècles et doit permettre de s'adapter autant aux

Document : Avis NBourEECSNEsecteurs2à4.pdf, page 3 sur 3

évolutions climatiques qu'aux évolutions du réseau et de son mode d'exploitation prévisibles ou imprévisibles.

Dans l'ordre de prévisibilité de ces évolutions, il devra être possible de :

- a) Adapter sa capacité en fonction de la montée en puissance du trafic et donc permettre à moyen terme dans la conception des écluses leur doublement pour ne pas limiter son potentiel de trafic comme c'est déjà le cas sur la Seine et l'Oise et une partie du réseau du Nord-Pas de Calais, et comme prévu dans le dossier d'enquête d'utilité publique de 2007 ;
- b) Permettre à terme l'exploitation de façon automatisée des bateaux comme c'est déjà en expérimentation sur le Rhin et dans les ports du nord de l'Europe ;
- c) Augmenter progressivement et à moyen terme la hauteur des ponts sur l'Oise à 3 couches de conteneurs, notamment quand les écluses de CSNE auront été doublées du fait de la dynamique de développement du trafic que le CSNE aura permis d'enclencher ;

En vous en souhaitant bonne réception,

Nicolas Bour

ATIL Europe

Président

Ancien directeur des Liaisons européennes et de l'Innovation (VNF)

Ancien gérant du GEIE Seine Escaut (2005-2019)

@598 - edwin - Rouvroy-les-Merles

Organisme : Del

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:22:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : et nous on ne peut plus construire de maison?

Contribution :

Alors que la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) s'applique à de tout petits projets, le projet du CSNE n'est pas soumis à cette loi. Comment expliquer cette dérogation, alors qu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur qui devrait donc le plus concerné par la loi ZAN ?

@599 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:22:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Questions à poser au maître d'ouvrage sur la consommation électrique du CSNE

Contribution :

Je prie les commissaires enquêteurs de bien vouloir poser les questions qui suivent au maître d'ouvrage et d'inclure les réponses de celui-ci dans leur rapport final. Introduction Dans la pièce 07E du dossier d'enquête environnementale, page 43, il est écrit : "à saturation du CSNE en écluse simple, le trafic s'élèvera à 19 millions de tonnes. Sur la base de 20 éclusées par jour, la consommation des pompages d'écluses s'élèvera à 73 GWh." Question 1 : dans ces conditions, quelle sera la consommation électrique annuelle totale du canal, comprenant non seulement les pompages théoriques d'éclusées, mais également les pompages de compensation d'évaporation et d'infiltration ? Question 2 : à quelle hypothèse de trafic en tonnes-km correspond l'hypothèse de 20 éclusées par jour et 19 millions de tonnes transportées ? Rapportée à la consommation électrique annuelle totale du canal, cette évaluation en tonnes-km permettra de connaître la consommation électrique de pompage pour chaque tonne transportée sur 1 km. Remarque : on sait que, sur un canal de liaison de même gabarit et de même type – Main-Danube en Allemagne – la consommation de pompage est égale à la consommation du bateau lui-même (à laquelle elle s'ajoute), ce qui change complètement les raisonnements sur la prétendue sobriété énergétique du transport sur un canal interbassin. Question 3 : identique à la question 1, mais avec l'évaporation due à un réchauffement climatique de +4°C, auquel le ministre de la Transition écologique nous demande de nous préparer. Question 4 : quelle est la consommation électrique prévue pour le premier remplissage du canal et de son bassin réservoir, sur deux hivers ?

@600 - dartiguenave guillaume - Favières

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:22:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : résilience des écosystèmes

Contribution :

Monsieur le commissaire enquêteur, Ce type de projet est destructeur des écosystèmes qui jouxtent le tracé du cours d'eau. Ces zones humides et terres agricoles qui seront détruites remplissent des services écosystémiques qui ne pourront pas être restaurés. Or zones humides et sols sont deux points d'appui pour amortir le réchauffement climatique. Ce projet est d'un autre temps, il faut le stopper et développer des projets qui favorisent le stockage du C et le développement d'écosystèmes riches qui pourront profiter à tous. Cordialement, Guillaume Dartiguenave

@601 - fort michele - Arras

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:25:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet canal seine arguments écologiques

Contribution :

Je passe régulièrement à Marquion et j'ai vu une construction de béton au milieu de champs. J'ai appris que c'était une pièce du canal Seine Nord. Je me suis intéressée au projet, j'ai suivi une conférence de l'ingénieur en chef du projet à l'université pour tous d'Arras. J'ai été étonnée qu'un projet datant des années 60 voit le jour 60 ans plus tard. Beaucoup d'arguments de communication ont été avancés mais celui de la multimodalité train/camion/péniche est le moins évident. Ensuite les tonnages envisagés n'ont plus de réalité déjà en 2024, les problèmes d'eau sont persistants aussi dans notre région. La diversité risque d'être saccagée car une forêt ne peut pas être remplacée par un champ planté d'arbrisseaux, la faune de ces endroits : forêt, berges, désertera les lieux du canal. Ce canal à très grand gabarit sera connecté à des canaux de moindre dimensions donc le fret transporté sera transbordé en amont et en aval. Le lobby des camions n'a jamais mis les remarques sur des trains en France, il en sera de même pour les péniches. De plus il n'y a quasiment pas de péniches de ces grandes capacités en France.

E602 - Nicolas Fernet

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:26:02

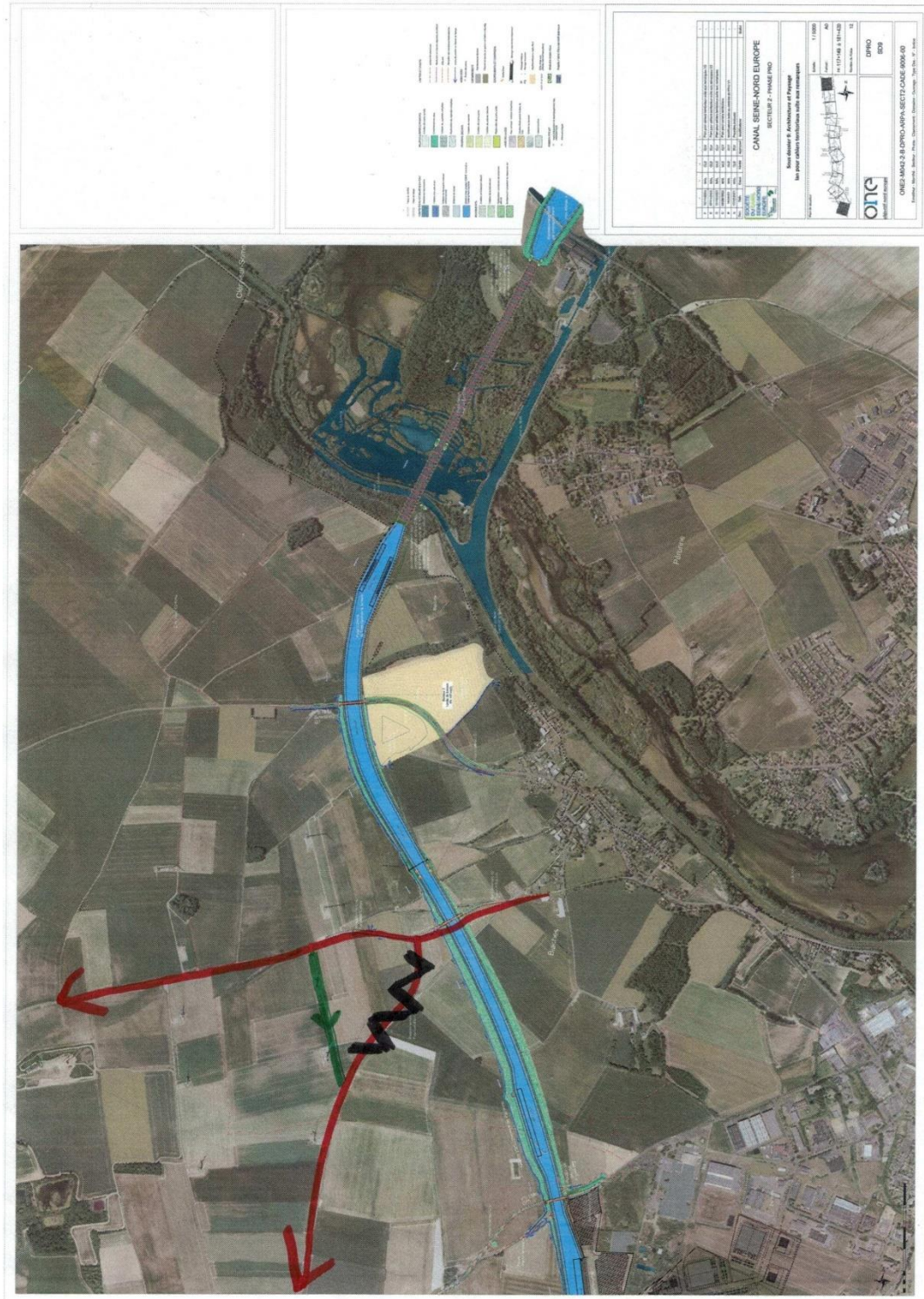
Lieu de dépôt : Par email

Objet : Avis enquête publique CSNE

Contribution :

Nicolas Fernet Agriculteur La Maisonnette 80200 Biaches Mon exploitation agricole se situe à 300m du futur canal, voici plusieurs inquiétudes sur ce projet : Comment seront aménagés les talus le long du canal ? Quelle mesures sont envisagées pour éviter la prolifération des lapins de garenne aux abords du canal (grillage fin, chasse) quelles sont les solutions pour que le gibier puisse traverser l'ouvrage ? Il y aura-t-il des chemins le long du canal qui pourront être empruntés par les agriculteurs ? Vu la profondeur (30m) de l'ouvrage à proximité de mon exploitation : quelles sont les solutions envisagées pour le franchissement de mon réseau d'irrigation ? Quel est le tracé officiel des routes reliant Biaches à Barleux et Biaches à Flaucourt ? (plusieurs projets existent : notamment reprendre le chemin des éoliennes, ce qui éviterait encore du gaspillage de terres agricoles. Le bloc de parcelles qui m'est attribué par les géomètres se retrouve coupé en deux dans la diagonale ?? (cf plan joint) Je constate des dépôts de terre sur des parcelles sujettes aux coulées de boues dans le village de Biaches : quelles solutions sont mises en place pour éviter la multiplication de ces phénomènes ? (proche du cimetière civil) Enfin je constate qu'il y a 40 km de bief sans porte : aucune sécurité pour les habitants des communes en contrebas de l'ouvrage. (notamment à proximité du pont canal ?) Merci de tenir compte de ces interrogations. Cordialement

Document : CCF02042024.pdf, page 1 sur 1



@603 - Laurent - Bailleulval

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:26:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PRESERVATION DES SOLS

Contribution :

Le csne est un projet qui augmente l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts. Je suis archéologue dans le préventif, et à ce titre, je constate de mes yeux l'artificialisation constante des sols de la région, car tout chantier fouillé devient ensuite une zone artificialisée. Le CSNE aura une emprise de plus de 3000 ha sur l'une des meilleures terres agricoles de France. La plus grande richesse du pays, et la moins renouvelable de toutes ! Cela semble aberrant à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire. Cela me semble aller également à l'encontre de la loi Zéro Artificialisation Nette... même si l'idée du canal est antérieure à cette loi, n'est-elle pas aussi d'utilité publique ?

@604 - Lucas Marie-Pascale - Péronne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:27:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique environnementale Canal Seine-Nord-Europe

Contribution :

Mesdames, Messieurs, Vous trouverez ci-joint, ma contribution. Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de ma grande considération. Marie-Pascale Lucas

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Enquête Canal Seine.pdf, page 1 sur 4

Mesdames, Messieurs,

Le chantier Canal Seine-Nord-Europe a été pensé dans les années 80 à une période où les questions en matière d'écologie étaient différentes. Dans ce grand projet du passé, fondé sur un accroissement massif du transport sur longues distances, il est beaucoup question de productivité, de concurrence, de performance, de massification des flux, de besoins du marché, peu d'intérêt public majeur.

Je pense qu'avant d'envisager de nouvelles liaisons très coûteuses et destructrices, il faut utiliser au mieux les réseaux existants, les travaux de modernisation de ce réseau ayant un coût minime par rapport au projet du canal SNE. Les nouvelles orientations gouvernementales incitent à exploiter l'existant en priorité et les régions concernées par le projet disposent déjà de multiples réseaux de transport de fret. Face à notre avenir incertain lié au réchauffement climatique, la sagesse est la sobriété en revoyant le projet pour aménager les ouvrages existants.

Les régions Ile-de-France et Hauts-de-France sont déjà desservies par plusieurs réseaux de transport complémentaires. Fluvial et rail. La navigation marchande le long des côtes qui représente une part importante du trafic de la zone est aussi à prendre en considération. Ces régions disposent aussi d'importantes plateformes d'échange entre modes (bimodales ou trimodales) comme Dourges, Longueau, Tergnier ou Longueuil-Sainte-Marie. Les infrastructures existent ! Un nouvel axe au coût démesuré bloqueraient les investissements nécessaires à la modernisation de ces réseaux notamment le chemin de fer comme l'ont fait nos pays voisins.

Le canal SNE rendrait possible la navigation de péniches à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas, ce que le canal du Nord, trop étroit, ne permet pas ?

Depuis sa construction en 1965, le canal du Nord est prévu pour un possible doublement de ses écluses en vue d'augmenter son débit. Elles sont automatisées et pourraient être doublées à peu de frais et avec beaucoup moins d'impacts environnementaux.

Le canal du Nord a un trafic non négligeable. Il transporte plus de 3 millions de tonnes par an, il pourrait transporter le double.

Son gabarit « intermédiaire » autorise les bateaux de 800 tonnes. Non accessible aux très gros transporteurs, il protège la batellerie artisanale en bloquant l'accès aux flottes industrielles des pays nordiques

Le projet européen Watertruck qui vise à remplacer la flotte Freycinet vieillissante par des barges motorisées ou poussées, combinables permet d'adapter les bateaux au gabarit du Canal du Nord. Leur modularité les rend particulièrement adaptées au gabarit intermédiaire du canal du Nord.

Le réseau fluvial régional est dense mais sous-utilisé. Pourquoi ne pas en tirer parti ?

Alors que le trafic fluvial a oscillé pendant 50 ans entre 3 et 5 millions de tonnes par an, sur une infrastructure non saturée, il y aurait un marché pour dix fois plus de marchandises avec un canal grand gabarit ! Il est même prévu un triplement du volume de transports tous modes confondus d'ici 2050. Je pense que c'est incompatible avec la loi sur la transition énergétique.

Le CSNE allégerait le trafic routier de la zone concernée et il permettrait de réduire le fret routier, particulièrement polluant. Peut-il contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique ?

Document : Enquête Canal Seine.pdf, page 2 sur 4

Certes le transport fluvial est bien moins producteur de gaz à effet de serre. Les bateaux à grand gabarit peuvent transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises chacun, soit l'équivalent de 220 camions, ils désengorgeraient l'autoroute A1. Si un convoi fluvial à grand gabarit équivalait bien à 220 camions, il ne les remplace pas. Et toutes les marchandises ne sont pas « fluvialisables ». Le canal réduira de très peu le nombre de camions sur l'A1, tant sont différents les types de marchandises, les origines et les destinations. La région Hauts-de-France est pourtant une des rares en France où le petit gabarit sert aux marchandises. Les petits canaux participent à la collecte locale, notamment des céréales. Les nécessaires travaux de modernisation de ce réseau auraient un coût minime par rapport au projet de grand canal.

Le risque est d'augmenter au contraire le flux de camions sur l'A1 vers le nord de l'Europe. Le chemin de fer est beaucoup plus ramifié et a moins besoin du camion. Or ce n'est pas le transport routier de l'A1 qui sera concurrencé par le canal mais le transport ferroviaire pourtant moins polluant que le transport fluvial. De nombreuses voies ferrées existent ainsi que les corridors ferroviaires européens sur le même tracé que le canal. Le train a un très bon bilan énergétique et CO2 : 1 kg d'équivalent-pétrole permet de déplacer 1 tonne sur 275 km en bateau ou 580 km en train électrique.

Et transporter quoi ? Puisque tous les secteurs s'organisent déjà autour du train ou du bateau (métallurgie, automobile, sidérurgie, vrac pondéreux, matériaux de construction, carrières, terre, engrais, ciment) ?
Reste les déchets, lesquels ?

La diminution des coûts de transport des céréales est mise en avant. Est-ce vraiment significatif et raisonnable au vu de la dépense publique et du coût sur l'environnement ? Car il faudra en plus, faire converger les céréales vers de grands silos au bord du canal. Cela ne peut que conduire à augmenter le transport par camions pour la collecte locale des céréales et leur acheminement vers de futurs grands silos fluviaux au bord du CSNE. Au risque de voir ces camions s'ajouter, pour quelques kilomètres, au trafic de l'autoroute A1 qui longe le canal.

Le projet parie sur la croissance des flux mondiaux de denrées alimentaires, mais c'est oublier les tendances à long terme : une part de plus en plus importante de la population et de ses responsables s'engage à un retour des circuits courts.

Et ce faisant, on néglige et on menace les moyens actuels de collecte par le train et par péniche sur les réseaux dits « capillaires ».

Pourquoi vouloir relier les 8 500 km des voies fluviales françaises au réseau nord-européen ?

VNF suggère que le CSNE ne trouvera son plein usage qu'au sein d'un futur réseau français à grand gabarit. Mais un tel réseau coûterait plus de 50 milliards d'euros, serait destructeur de l'hydrographie et des sols. Et surtout, il ne répond à aucun besoin de l'économie et de l'écologie du 21^e siècle.

Ces 8 500 km sont principalement à petit et moyen gabarit, ils n'attendent rien du projet CSNE. Ils sont déjà reliés depuis des décennies, à leur gabarit, au réseau nord-européen ! Le projet CSNE ne fait qu'ouvrir la Seine (quelques centaines de kilomètres navigables, et non pas des milliers) au réseau à grand gabarit nord-européen.

Les coûts écologiques en amont ?

Document : Enquête Canal Seine.pdf, page 3 sur 4

Le CNSE est peut-être le plus grand chantier de l'histoire de France, mais aussi la plus grande artificialisation de terres et la plus grande quantité de béton déversée. Or la filière ciment-béton contribue au réchauffement climatique. Secteur qui est responsable de 7% à 8% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Deuxième substance la plus consommée sur Terre, après l'eau et donc davantage que le pétrole. Je ne vois pas la prise en compte de cette pollution ni le coût écologique de l'accaparement de l'eau et des matériaux notamment le sable en amont du projet.

La construction du canal va nécessiter des quantités énormes de produits et matériaux couteux en gaz à effet de serre (béton, acier, matériaux, minerais, remblais ...),
Le CNSE, c'est 78 millions de m³ de terrassement, dont 30 millions de m³ de déblais à « caser » dans la nature. L'équivalent d'un cube de 427 mètres d'arête. Sa construction nécessitera la création de 62 ponts routiers et ferroviaires ainsi qu'un pont-canal de 1,3 km qui transporterait l'eau par-dessus la Somme.

Des écluses de près de 30 mètres de haut (record d'Europe). En comparaison, le canal de Panama a des écluses de 18 m au plus !

Prévu pour cela, les conteneurs de plus de trois étages ne pourront pas passer ; les ponts étant trop bas aux extrémités du canal ! Faut-il prévoir d'autres infrastructures non chiffrées ?

Le canal pose aussi question en matière de gestion de l'eau.

Son exploitation va consommer beaucoup d'énergie (pompages, maintenance, technologies hight tech...) et entraîner une perte en eau gigantesque (estimée à 20 millions de m³/an).

Pour assurer le niveau d'eau dans le canal, il est prévu de construire une bassin de 14 millions de m³. Je me souviens des restrictions ou d'interdictions préfectorales d'irrigation à destination des agriculteurs.

35 millions de m³ d'eau dans le canal et son bassin réservoir. Son alimentation va monopoliser 35 millions de m³ d'eau. 14 millions de m³ pour la retenue d'eau d'Allaines (Somme), qui permettra de réguler le niveau du canal et 21 millions pour le canal lui-même. Autre question : le niveau d'étanchéité est-il évalué à sa juste mesure ?

Un grand canal mobilise 60 fois plus d'eau qu'un petit. Il a un impact sur l'hydrographie, l'évaporation. S'y rajoutent : les pompages énergivores.

Eclusées petit gabarit :

39 x 5,20 x 2 m (400 m³)

Eclusée grand gabarit :

190 x 12 x 11 m (25 000 m³)

Moyennes établies sur l'ex-projet Rhin-Rhône.

Et dans les liaisons interbassins, le fluvial consomme autant d'énergie pour remonter l'eau des biefs que pour faire avancer les bateaux.

D'après la SCSNE, seule l'Oise alimentera le canal en eau. Il n'est pas question de puiser dans les nappes phréatiques, la pluie devant compenser les risques de sécheresse. Si le dérèglement climatique est déjà installé, et on tend vers une diminution de la ressource en eau même dans notre région. Et les pluies ne sont pas prévisibles.

Document : Enquête Canal Seine.pdf, page 4 sur 4

La quantité d'eau prévue va-t-elle suffire en cas de sécheresse ? Quelle eau la SCNE va-t-elle détourner pour maintenir le niveau du canal ? Les pompages vont se faire où, comment ?

Le CSNE a d'autres impacts climatiques.

Il a un impact direct sur la destruction de la biodiversité. En effet, il est prévu d'artificialiser 2500 ha de l'une des meilleures terres agricoles de France (au moment où il est urgent de relocaliser notre production alimentaire !). Le chantier va aussi détruire de nombreux « espaces protégés », dans lesquels vivent une multitude d'espèces protégées. Avec le plus grand cynisme, l'administration du chantier annonce compenser ces destructions par la plantation de champs d'arbres bien alignés, et la distribution de nichoirs aux riverains. Là encore, ce qu'ils appellent « compensation » est faux : un champ de monoculture d'arbres ne remplacera jamais une forêt sauvage, détruite à jamais.

Il est parfois difficile d'imaginer que la présence humaine peut perturber le rythme biologique de certaines espèces et dégrader la beauté des paysages par le bruit, les déchets et les aménagements touristiques, la consommation de biens et de services. Le tourisme a toujours une empreinte carbone, environnementale. L'artificialisation des espaces détériore toujours la nature.

Les activités touristiques prévues le long du canal auront peut-être des impacts bénéfiques pour les vacanciers et l'économie locale, mais elles auront un impact sur la nature ou seront néfastes pour la biodiversité. La construction de routes, d'infrastructures pèsera aussi sur les écosystèmes de la campagne. Elles généreront aussi des émissions de CO², principalement par les déplacements motorisés, des déchets.

La construction du canal mais aussi le développement des infrastructures touristiques contribueront ou accentueront la segmentation de la région (séparée par l'A1, les lignes TGV et le canal du Nord) et la séparation de l'habitat des espèces animales et végétales. Elles se retrouveront encore plus isolées par le gigantisme du CSNE, avec des difficultés à se déplacer et à se reproduire. La biodiversité de ces espaces va être perturbée ou dégradée.

En termes de loisir et de sport, si le CSNE se construit, les circuits de randonnée pédestre vont être impactés. Pour exemple, entre Moislains et Pargny, j'ai déjà compté 8 randonnées de la FFRP.

Ce n'est pas un projet à taille humaine. Sur le volet social, ce projet vise à transformer les Hauts-de-France en véritable "hub logistique" (pour reprendre les mots de son président, Xavier Bertrand), et ainsi développer un secteur bien connu pour ses impacts nocifs pour les travailleurs (comme les travaux du sociologue David Gaborieau l'ont montré). Par ailleurs, le canal Seine-Nord représente une menace pour la petite batellerie, en favorisant la mise en concurrence et l'ouverture du marché aux grands bateliers étrangers. Le fret ferroviaire serait également touché, tout comme les éclusiers suite à l'automatisation de leurs outils de travail.

Pour toutes ces atteintes à l'environnement, je ne suis pas d'accord avec le projet du Canal Seine-Nord-Europe.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de ma grande considération.

Marie-Pascale Lucas

@605 - claudine - Margny-lès-Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:38:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : impact du projet sur les ressources en eau

Contribution :

merci de revoir ce projet qui est devenu "has been" dans le contexte de changement climatique. Ce projet qui date des années où l'eau était une ressource abondante devient un projet mortifère par l'accaparement de l'eau au profit du canal au détriment de la population que ce projet implique. avis défavorable

@606 - AMMEUX Simon - Amiens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:40:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Participation à l'enquête publique environnementale secteurs 2 à 4 CSNE

Contribution :

Nos observations portent principalement sur :- l'emprise foncière du projet- les impacts sur la productivité agricole- la compensation environnementale

Pièce(s) jointes(s) :



Monsieur le Président de la Commission
d'Enquête

Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU

Mairie de Péronne

3 Place du Commandant Louis Daudre

80 200 PERONNE

Amiens, le 2 avril 2024

***Objet :** Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs n°2 à 4 de Passel (60) à Aubencheul au bac (59)*

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

En qualité d'Organisation Syndicale Représentative des exploitants agricoles de la région Hauts-de-France et plus particulièrement des exploitants agricoles impactés par la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe (CSNE), nous souhaitons vous faire part de nos observations et préoccupations dans le cadre de la présente enquête publique ainsi que, en premier lieu, de notre regret que le délai alloué pour l'enquête publique n'ait pas été prorogé, ce qui aurait permis à nos structures d'émettre un avis plus exhaustif au regard du volume et de la complexité du dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE) couvrant à la fois plusieurs départements et plusieurs champs de compétences.

Le projet de CSNE consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut. D'une longueur d'environ 107 kilomètres, le CSNE s'étendra sur quatre départements situés en région Hauts de France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord. Les travaux de construction du canal Seine-Nord Europe ont été déclarés d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008, modifié à la suite de la reconfiguration du projet, par décret du 20 avril 2017, puis prorogé jusqu'en 2027 par décret du 25 juillet 2018.

Depuis l'origine du projet, la profession agricole a largement anticipé et coopéré au projet du CSNE dès 2005 avec Voies Navigables de France (VNF) puis depuis 2017, avec la SCSNE. Le partenariat entre VNF puis la SCSNE et les Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) du Nord-Pas de Calais, de l'Oise, de la Somme et de la région Hauts-de-France elle-même est ancien. Il a été renouvelé, en janvier 2021, par la signature d'une convention-cadre de partenariat, par laquelle la profession agricole s'engage à proposer à la SCSNE de l'accompagner dans ses démarches d'information et de concertation des propriétaires et des exploitants agricoles. La concertation entre la SCSNE et la profession agricole est régulière. Par ce partenariat, l'objectif de la profession agricole est de limiter les emprises de l'ouvrage sur les espaces agricoles et les perturbations occasionnées aux filières agricoles dans l'esprit de la Loi d'Avenir pour l'Agriculture de 2014 qui introduit l'application du principe « Eviter – Réduire – Compenser » aux projets impactant l'économie agricole.

La présente demande d'autorisation environnementale porte sur les secteurs 2, 3 et 4, dont les travaux s'étendent sur 88,7 km entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

L'autorisation environnementale sollicitée couvre différents domaines réglementaires nécessitant une autorisation préalable, aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation :

- Une autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (article R.214-1 du code de l'environnement)
- Une dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées (article L.411-2 -4° du code de l'environnement)
- Une autorisation de défrichement (article L.341-3 du code forestier)
- Une notice d'incidences Natura 2000 (articles L.414-4 et suivants du code de l'environnement)
- La dérogation au respect des objectifs de la directive-cadre sur l'eau.

Sur les emprises foncières

Les emprises définitives du projet représentent une surface totale de 3 010 ha, les emprises techniques des ouvrages de navigation (biefs, écluses et bassin de retenue) occupant 1 955 ha. 70% de ces emprises concernent des terrains agricoles, soit 2 374 ha en Hauts-de-France, le secteur agricole est donc lourdement impacté par ce projet. Ce dernier chiffre n'étant toutefois pas mentionné dans la DAE, nous demandons la confirmation de la surface totale des emprises agricoles et l'engagement de contenir les emprises foncières du projet sur terrains agricoles aux surfaces ainsi annoncées.

A cette surface, viennent s'ajouter les emprises des sites de dépôts définitifs (339 ha, hors modelés paysagers et comblement du canal du Nord) et les aménagements écologiques (794 ha).

La profession agricole dénonce ce double prélèvement qui consiste à consommer des terres agricoles à la fois pour l'ouvrage lui-même et pour compenser son impact environnemental.

Environ 232 ha supplémentaires seront utilisés pour les dépôts mais ils seront restitués à l'agriculture et remis en culture.

Des emprises provisoires additionnelles nécessaires à la période temporaire du chantier, représenteront 352 ha comprenant notamment 312 ha de dépôts provisoires. L'emprise maximale d'intervention nécessaire à l'exécution des travaux s'étendra à 3 388 ha.

A cela s'ajoute la création de quatre ports intérieurs, situés tous les 25 kilomètres du tracé du canal. L'opération intègre la construction des quais et des arrières-quais et de leur assainissement.

Pour ces infrastructures, des dossiers de demande d'autorisation environnementale seront susceptibles d'être élaborés par les autres maîtrises d'ouvrage intervenant sur le projet et de nouvelles compensations environnementales risquent d'être prévues. La profession ne peut accepter que ces annexes consommation des espaces agricoles supplémentaires et nous sollicitons que celles-ci soient intégrées à l'intérieur des plateformes. Il en va de même pour les dossiers de demande d'autorisation environnementale concernant les rétablissements ferroviaires Amiens-Laon et Creil-Jeumont.

Nous demandons qu'à l'intérieur de ces zones d'activités, des engagements soient pris par les collectivités en charge de leur aménagement pour qu'une « charte d'aménagement des zones d'activités à l'intérieur des ports intérieurs visant à la densification de l'occupation des sols » soit établie et respectée en facilitant la surélévation des bâtiments et en privilégiant les scénarios d'aménagement permettant un taux d'occupation des espaces industriels et logistiques constructibles supérieur à 50 % des espaces cessibles. Ce taux n'est actuellement que de l'ordre de 40 % dans les scénarios d'aménagement les plus massifiés.

Enfin, la réduction des superficies dédiées à l'agriculture entraîne une diminution de la superficie exploitable et perturbent considérablement le marché foncier.

Sur la productivité agricole

L'ensemble des terrains agricoles concernés par les travaux sera exposé, durant les phases de dégagement des emprises et durant les phases de génie civil, aux risques d'effets directs et temporaires suivants :

- Dépassements possibles des emprises sur des terres agricoles, par les engins de chantier,
- Interruption d'accès aux parcelles agricoles et interruptions des cheminements agricoles,
- Atteinte aux réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- Problèmes d'assainissement (inondation, érosion de terres agricoles, ...).

Les rendements agricoles peuvent être diminués, particulièrement pendant la phase de travaux. Les dépôts de poussière engendrés par les terrassements peuvent altérer l'activité photosynthétique d'une plante ou pénétrer dans les tissus du végétal, causant une dérégulation de l'activité métabolique du végétal.

S'agissant des réseaux d'irrigation et de drainage, un groupe de travail a été constitué en juin 2023 pour convenir des principes opérationnels et du processus de gestion des installations d'irrigation et de drainage directement impactées par les travaux du CSNE en phase chantier et en phase définitive en collaboration avec les services de l'Etat. Il est impératif de maintenir le fonctionnement des réseaux pendant et après la phase de chantier. Ces équipements nécessaires à l'agriculture devront en priorité être déviés et/ou rétablis, dans des conditions équivalentes, à volume de prélèvement constant, par des entreprises spécialisées, de manière à offrir une fonctionnalité identique à l'actuelle et adaptée au nouveau contexte parcellaire et d'exploitation des cultures. Il va de soi que dans ce contexte, des demandes individuelles de nouveaux prélèvements ou de modification de volumes de prélèvement autorisés seront toujours possibles. Dans des cas très particuliers où la réfection du réseau et/ou des équipements associés s'avérerait impossible, leur perte fera l'objet d'une indemnité compensatoire définie en lien avec le réaménagement foncier, agricole et forestier.

Nous demandons qu'un suivi piézométrique périodique des forages d'irrigation existants et à venir soit entrepris et pris en charge par la SCSNE avant, pendant et après le chantier selon un mode opératoire et une périodicité à fixer en concertation avec les ingénieurs des chambres d'agriculture. Les résultats de ce suivi seront à comparer aux variations du niveau de la nappe au droit des piézomètres de références locaux ou à défaut dans des forages existants ou des piézomètres qui seront installés à cet effet.

Il ressort également du dossier de DAE que certains effets pervers du fonctionnement hydraulique du canal pourraient engendrer des effets ricochets sur les exploitations agricoles. En effet, nous notons que des rabattements de nappes pourraient avoir lieu. Si ces derniers venaient à dégrader la quantité et la qualité de l'eau, par endroit, nous serions vigilants à ce que la profession n'en soit pas pénalisée par une baisse des prélèvements agricoles ni jugée responsable des conséquences environnementales de cet ouvrage public.

S'agissant de l'entretien des zones de dépôt, nous tenons à préciser que la mise en dépôt de terre végétale ou de tout autre substrat pédologique, pendant ou après le chantier, conduira au développement, sur ces dépôts, d'une flore indésirable, nuisible à l'activité agricole et risquant d'impacter significativement et durablement la productivité des parcelles agricoles alentours. Une méthodologie assurant l'entretien régulier des terres mises en dépôt pour éviter le développement et la propagation de cette végétation sera définie avec la profession agricole. La SCSNE puis VNF veilleront et assureront sa mise en œuvre sur le terrain. Les agriculteurs locaux seront associés à l'entretien de ces zones de dépôts.

Par ailleurs, une attention particulière doit être portée au risque de prolifération à partir de ces sites et des nombreux espaces préservés qui vont être créés, d'espèces animales (sangliers, lapins, renards...), susceptibles d'engendrer des dégâts aux cultures ou des pertes de productivité des parcelles agricoles voisines. La société du canal doit anticiper et limiter ce risque dommageable pour l'activité agricole en établissant un plan d'actions concret en collaboration avec les acteurs du secteur allant jusqu'à la prise en charge des dégâts et de l'ensemble des préjudices occasionnés.

S'agissant des effets du projet sur les plans d'épandage urbains, industriels et agricoles, nous soulignons la circonstance selon laquelle, par son emprise foncière, le CSNE provoque la perte de près de 2 374 ha de terrains agricoles dans les Hauts-de-France. Rien que dans la Somme, le Service d'Assistance Technique à la Gestion des Effluents (SATEGE) alerte sur le fait que 15 plans d'épandage d'effluents urbains, industriels et agricoles risquent d'être impactés, à des degrés divers, par cette perte de surfaces potentiellement épandables.

En effet, l'épandage d'effluents fait l'objet d'autorisations administratives accompagnées d'un plan d'épandage qui matérialise précisément les parcelles sur lesquelles un épandage est autorisé. Dès lors, toutes modifications d'un parcellaire inscrit dans un plan d'épandage autorisé doit faire l'objet d'un porté à connaissance de l'administration et une nouvelle instruction du plan d'épandage peut s'avérer nécessaire en cas de modification substantielle du plan initial.

Il est impératif d'anticiper les modifications de plans d'épandage sur l'ensemble des départements touchés par le projet et que la SCSNE prenne en charge intégralement les coûts de ces modifications. Comme pour les forages d'irrigation, la mise en œuvre d'une procédure exceptionnelle, collective et simplifiée, de régularisation des plans d'épandage impactés par les travaux du CSNE est à rechercher en collaboration avec les services de l'État.

Les sites de compensations

Les sites de compensation sont au nombre de 38. Ils sont de tailles très variables, de moins de 1 ha, jusqu'à 77 ha, et représentent une surface totale d'environ 794 ha.

Nous tenons à réaffirmer que la profession agricole est déjà fortement mise à contribution pour la réalisation du CSNE par l'emprise du projet mais se voit également doublement impactée par la mise en place de compensation environnementale sur des terres agricoles. Le dossier de demande d'autorisation environnementale ne fait pas ressortir clairement le nombre d'hectares de terres agricoles consommées au titre de la compensation environnementale. Nous souhaitons pouvoir connaître plus précisément ce chiffre.

Les sites de compensation feront l'objet d'une gestion sur une durée de 30 ans pour retrouver une fonctionnalité équivalente à la fonctionnalité perdue sur les sites impactés.

La vocation écologique à très long terme des sites de compensation sera garantie par la domanialité publique, pour tous les sites acquis par la SCSNE. Les sites seront intégrés au domaine de l'Etat, et protégés par les règles du code général de la propriété des personnes publiques. Pour les sites en acquisition, les modalités de gestion sont en cours de définition. L'objectif est de confier la gestion à un partenaire identifié à la suite d'un appel à projet, avec cession ou non du foncier auprès d'une fondation reconnue d'utilité publique. Pour les sites en conventionnement, la gestion des sites sera assurée par les propriétaires du terrain.

La profession est soucieuse du respect de la séquence « éviter, réduire, compenser ». Il est ainsi important que seuls les impacts résiduels « significatifs » tels que la destruction ou l'altération des habitats d'espèces protégées déclenchent un mécanisme de compensation de manière à satisfaire une équivalence écologique entre les pertes dues aux impacts et les gains liés aux actions de compensation.

La compensation doit ainsi être proportionnée aux impacts et il ne doit pas y avoir de surenchère dans leur détermination et leur mise en œuvre. Il est impératif de modérer la consommation foncière des compensations environnementales en privilégiant l'entretien des espaces naturels dégradés existants et la fonctionnalité de ces milieux.

Nous déplorons l'utilisation de ratios multiplicateurs pour la mise en place des mesures compensatoires, ce qui entraîne à nouveau une consommation importante de foncier majoritairement agricole. En outre, la détermination de ces ratios paraît floue. Nous demandons que les surfaces d'habitats perdues soient compensées au maximum à hauteur de 100% (ratio de 1/1).

De surcroît, la présente demande d'autorisation environnementale est déjà largement consommatrice d'espace et il serait incompréhensible que de nouvelles compensations soient demandées à la suite de cette enquête.

Enfin, nous demandons que les surfaces agricoles prélevées conservent une activité agricole significative compatible avec les aménagements environnementaux et que les agriculteurs soient acteurs de la mise en œuvre de ces sites de compensation et puissent, à ce titre, se porter candidat pour leur gestion, en particulier par l'implantation de haies ou le maintien et l'entretien de prairies ou encore par la mise en place de pratiques agricoles favorables, par le biais de contrats de prestations environnementales et que leur situation soit pérennisée par des baux ruraux.

Nous demandons à être associés au comité de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de compensation environnementale.

Document : 2024_04_02 EPE CSNE contribution FRSEA HDF.pdf, page 6 sur 6

- Zone humide

Le projet induit une destruction de 67,3 ha environ de zones humides, principalement associées à des systèmes alluviaux dépendants des vallées de l'Oise et de la Somme.

L'aménagement des berges lagunées et annexes hydrauliques tout le long du CSNE permet de recréer des habitats humides dont la surface et les gains fonctionnels sont comptabilisés en réduction dans l'évaluation des impacts résiduels. Cette réduction, évaluée à environ 14,6 ha, ramène l'impact résiduel à 52,7 ha environ.

Cependant, nous constatons que la surface totale allouée à la compensation est de 200,7 ha, se répartissant en 123,6 ha de restauration de zones humides existantes et 77,1 ha de réhabilitation de zones humides. Nous regrettons à nouveau l'utilisation d'un ratio multiplicateur consommateur de foncier agricole. Nous souhaitons l'application d'un ratio 1/1.

- Défrichement

La demande d'autorisation de défrichement porte au total sur une surface de 83,01 ha.

Ces défrichements concerneront 31 communes se répartissant sur les départements de l'Oise (11,05 ha), de la Somme (58,67 ha) et du Pas-de-Calais (13,29 ha).

Ces compensations seront proportionnelles à la surface défrichée assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur déterminé par les Services de l'Etat.

Nous sollicitons que les futurs besoins de compensation ne soient pas orientés sur des terres agricoles mais soient en priorité dirigés sur de la restauration de boisement en souffrance.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre demande.

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en l'assurance de notre considération respectueuse.

Le Président de la FRSEA Hauts-de-France



Simon Ammeux

@607 - Vermersch Luc - Amiens

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:41:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : developpement economique et agricole

Contribution :

L'Union Euroseine a pour objectif de développer le transport fluvial de céréales et d'engrais à travers le projet de Languevoisin. L'Union est créée depuis 2012 et regroupe les coopératives du nord de la France (Noriap, Ceresia, Invivo, Natup, Sanaterra, Agora, Vivescia, Calipso) et les Grands Ports Maritimes (Senalia Rouen, Nord Céréales Dunkerque). Le développement de la plateforme agro-industrielle de Languevoisin-Euroseine vise à élargir sur environ 40 HA le site actuellement en exploitation depuis 1971 le long du canal du Nord et à proximité du contournement Nord de l'Île-de-France et des autoroutes A1 et A29. Ces nouvelles zones sont destinées à l'accueil et/ou au développement d'activités agro-industrielles et vrac à partir de 2026. Le site bénéficie d'une situation privilégiée à l'interface entre le canal du Nord et le futur Canal Seine Nord Europe (CSNE) et au barycentre du futur réseau Seine-Escaut à équidistance de Rouen et Dunkerque, de Paris et de Lille. Les synergies avec le futur port public de Nesle sont actées dans le cadre d'un protocole de développement conjoint entre le groupement industriel piloté par Noriap et la Communauté de Communes de l'Est de la Somme en charge du développement du futur port de Nesle sous l'égide du Conseil régional des Hauts de France. Les activités agro-industrielles déjà présentes sur le site de Languevoisin génèrent 130 000t de trafics. L'arrivée du canal à grand gabarit va permettre d'augmenter le report modal sur la voie d'eau (x2 à horizon 2027 et x4 après ouverture). La proximité (env.500m) entre les quais de Languevoisin et le CSNE facilitera le report modal pendant la phase de construction et nous sommes déjà sollicités pour d'autres activités dès à présent. Au-delà du verdissement des chaînes logistiques des activités économiques des membres d'Euroseine, le canal Seine Nord Europe et ses plateformes publiques et privées va permettre de réduire les coûts de la logistique agricole. Ces économies d'échelle se transformeront en création de valeur pour le monde agricole, pour les agriculteurs. L'Union Euroseine est donc favorable à l'arrivée du Canal Seine Nord Europe et fonde de grands espoirs sur le développement économique (plateforme de Languevoisin, bateaux multiregio, etc.) qui doivent permettre d'accélérer le report modal sur la voie d'eau tant sur le grand gabarit (CSNE) que le gabarit intermédiaire.

@608 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:44:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de canal CSNE, non à ses hypothèses de trafics déraisonnables

Contribution :

Je m'oppose au projet de canal CSNE pour la raison suivante : ses promoteurs le justifient par des hypothèses déraisonnables de croissance économique et d'inflation des volumes de transports. Des hypothèses qui sont : – complètement déconnectées de la réalité ; – en totale contradiction avec les objectifs de sobriété nécessaires à la lutte contre le dérèglement climatique.

@609 - Emmanuelle - Voyennes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:46:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs-ices, Je suis opposée à ce projet de Canal à grand gabarit, car à l'heure où les discours politiques tendent vers la souveraineté alimentaire de notre pays, à quoi servirait ce canal ? Par exemple la région alimentaire qu'est celle de la région Aquitaine qui exporte 70% de sa production de céréale en Tunisie, Maroc et Egypte, ne fournit aujourd'hui que 2% de la consommation alimentaire local au travers de ses agriculteurs. La faute au trop peu de place laissée au maraichers et autres productions. (A ce propos je vous conseil le visionnage de ce reportage d'investigation indépendant qui parle de ce sujet: mégabassines, histoire d'un mensonge d'Etat, publié par Off investigation et le média Reporterre.) Où est le circuit court dans ce genre de système ? Avec la surface globale d'emprise du projet du Canal Seine Nord Europe, qui s'approche des 3 000 hectares, il serait possible d'installer environ 1000 maraichers. En sachant qu'un producteur installé sur une surface de 2 hectares est en capacité de fournir en légumes 100 foyers par semaine sur l'année, cet autre vision de l'utilisation de la terre nourricière permettrait de parvenir à cette souveraineté alimentaire surement plus bénéfique pour la région. Créant en plus de l'emploi à long terme dans le secteur au lieu des quelques années de travaux pour le canal. De plus les compensations écologiques paraissent bien maigres au vue de l'ampleur du projet. Nous savons maintenant, par mainte enquêtes et publications que les jeunes plantations d'arbres mettent 30 ans avant d'atteindre le niveau de réserve écologique des arbres qui étaient déjà sur place. Comment prouver que les nappes phatiques ne seront pas impactées ? A Languuevoisin Quiquery, la source proche du village c'est tarie après la construction du canal du Nord. Cette région qu'est la Somme est une réserve humide encore quelque peu préservé. Travaillons concrètement à son maintien est non à sa destruction ! Il est prouvé que les zones humides seront notre voix de secours face à l'évolution climatique. Enfin, un argument que met en avant la société du canal est de rendre ce futur canal "vivant". Comment la nature peut elle s'appropriier un endroit bétonné, est ce réellement dans l'intérêt de la longévité du canal ? Des nichoirs pour les martins pêcheurs vont être installés pour conserver leur présence. Croyez-vous franchement que cet oiseau aussi susceptible sur la qualité de son environnement va venir s'installer sur les bords d'une autoroute fluviale ? Avez vous déjà vu la faune et la flore s'épanouir sur les bord des autoroutes ? Personnellement non. Merci pour votre lecture.

@610 - Rochais Mathilde - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:57:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution contre le CSNE

Contribution :

Je suis contre la construction d'un canal de Passel à Aubencheul-au-bac car je considère que c'est une aberration écologique et que les promesses du CSNE sont mal fondées et nous apparaissent donc ridicules. J'habite depuis maintenant 5 ans à Compiègne, donc depuis 2019, et n'ai entendu parler du CSNE qu'il y a deux ans alors même que je m'intéresse au projet de ma ville et de ma région. Ainsi, l'enquête public concernant Compiègne, en 2020, a été publiée sans la publicité publique nécessaire pour avoir une réponse citoyenne représentative de sa population. C'est pourquoi je participe aujourd'hui à cette enquête afin de faire entendre mon avis sur ce canal. La première promesse, l'enjeu de remplacer la circulation des camions sur l'A1, se veut écologique. Or, il est très facile de voir que cette ambition est mal fondée mais ne répond aussi pas aux enjeux écologiques : les marchandises transportées ne sont pas les mêmes que par camion, ainsi le rapport Massoni-Lidsky de 2013 sur le projet CSNE évalue à 3 % seulement la quantité de fret routier susceptible d'emprunter le mode fluvial. On voit aussi dans ce rapport que 40% du trafic du canal viendrait du rail et fragiliserait surtout le mode ferroviaire, pourtant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. De plus, ces peu de camions enlevés de l'A1 ne seront que remplacés par de nouveaux. La promesse de la création d'emploi est celle permettant de faire oublier les enjeux écologiques. Or, il n'y a aucun argument derrière cette promesse de réindustrialisation. Déjà, d'un point de vue marchandises, celles-ci ne seront pas des produits issus de l'industrie (vrac agricole et matériaux du BTP) et la rentabilité du transport est questionnable. Ces marchandises sont donc issues d'activités très faiblement créatrices d'emplois et la concurrence avec les pays low-costs rendent ce potentiel gain de transport dérisoire. La promesse est soutenue par une étude économique qui s'appuie sur une hypothèse irréaliste économiquement et irresponsable à l'égard du dérèglement climatique, de croissance de 1,6% par an jusqu'en 2070. En promettant avec ça la création de 50 000 emplois en 2050, on ne peut que voir une promesse mensongère et scandaleuse. Tout ce qu'on peut espérer concernera la construction du canal qui, avec l'argent investi, représente 1 million d'euros par emplois pour des emplois temporaires. On se demande donc s'il ne serait pas possible d'utiliser cet argent de manière plus effective. A court terme, on peut déjà entrevoir la destruction d'emplois que le CSNE amènera avec la mise en concurrence des artisans bateliers face aux géants de la logistique et le remplacement des éclusiers (4 par écluse) par de l'automatisation. C'est donc pourquoi je suis contre la création du canal Seine-Nord-Europe

@611 - Gérard Elisa - Champs-sur-Marne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 22:59:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce projet présente de nombreuses menaces sur la biodiversité !

Contribution :

Ce projet présente de nombreuses menaces sur la biodiversité ! Je suis contre ce projet car avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne le seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP) ! De plus, les déclarations de la Société du CSNE concernant le traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE) ne sont pas crédibles : les engagements qu'elle avait pris en 2016 devait traiter certains secteurs contaminés (renouée du Japon à Bienville, entre autres) ce qui n'a toujours pas été réalisé, rendant peu crédibles ses nouvelles déclarations. A l'évidence, le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques, qui sont des milieux déjà largement détruits et d'une grande importance pour la biodiversité ! Aussi, la quantité d'eau détournée de son rôle d'origine pour le fonctionnement du CSNE provoquerait une perturbation du cycle de l'eau. Enfin, le chantier va générer d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux... Je m'oppose donc à cet énorme projet qui nécessiterait 78 millions de m³ de terrassements, la perte de plus de 3 000 hectares de terres naturelles ou agricoles et qui ferait un appel massif à l'eau, alors même que cette eau a déjà manqué à la navigation fluviale européenne lors des épisodes de sécheresse ces dernières années. Prenez en compte l'environnement dans vos projets s'il vous plait.

@612 - Hubert - Compiègne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:06:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis contre le canal Seine-Nord Europe / il est encore temps de l'arrêter

Contribution :

Madame, Monsieur, Contrairement à ce que veulent faire croire les promoteurs du projet, on peut tout à fait arrêter le projet de canal Seine-Nord Europe. La marche arrière serait cassée ? C'est vrai dans un sens, vu que tout ce qui a déjà été déboisé, détruit sur le secteur 1 est perdu et ne pourra jamais être restauré. Mais il suffit d'appuyer sur la pédale de frein pour éviter d'aller dans le mur qui se profile. Stop au Mega canal Seine Nord Europe imposé à la population. Ce projet pharaonique, d'un autre temps, date des années 1980, à une époque où le réchauffement climatique était à peine évoqué. Alors que "l'effondrement climatique a commencé", pour reprendre les mots du Secrétaire Général des Nations Unies, il n'est pas acceptable d'embarquer les Hauts-de-France dans un tel projet alors que déjà tant de menaces pèsent sur nous :- l'effondrement du vivant (notamment par la destruction des habitats)- les problèmes d'eau et de sécheresse- l'artificialisation des terres agricoles et forestières, qui peine à être freinée, pouvant impacter à terme notre souveraineté alimentaire et détruisant nos îlots de fraîcheur. Le canal Seine-Nord ne ferait qu'aggraver toutes ces menaces du fait :- du permis de détruire des habitats d'espèces protégées et non protégées- de l'accaparement d'au moins 35 millions de m³ d'eau- de la dérogation au zéro artificialisation nette. Oui, on peut arrêter un méga canal, même en cours de construction. Ce fut le cas du grand canal Rhin-Rhône en 1997 ou encore du grand canal Danube-Oder-Elbe. Il est donc encore temps d'arrêter pour Seine-Nord Europe dont la construction à proprement parler n'a même pas commencé. Cordialement,

@613 - Guillaume - Voyennes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:08:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Mesdames, Messieurs les Commissaires Enquêteurs-ices, je tiens à attirer votre attention sur le non respect de la loi sur les investissements publics. En effet la loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, demande l'obligation d'une évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics ainsi qu'une contre-expertise indépendante de cette même évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 20 000 000 d'euros hors taxe. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée ? Bien à vous

@614 - Luisa - Suresnes

Organisme : Luisa

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:09:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre un projet pharaonique et décontextualisé lors de la crise écologique

Contribution :

Concernant l'utilité écologique de ce projet, en ce qui concerne le transfert modal vers le trafic fluvial, celui-ci ne concurrencera que le transport ferroviaire, car les produits transportés par les camions et par les péniches ne sont pas de même nature. Le canal réduirait d'à peine 3% le nombre de camions sur l'A1. Cela invalide l'argument d'un transport plus écologique, car c'est de loin le transport routier qui est le plus polluant. De plus, les 14 millions de m³ d'eau pompés dans les rivières, auront un effet sur l'hydrologie naturelle perturbant le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse. Enfin, la construction du canal nécessiterait la destruction de 3 000 hectares de zones agricoles (parmi les plus fertiles de France), d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens d'espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées, 5 millions de m³ de terre végétale seraient excavées, et le chantier en lui-même générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux. J'espère vivement que ce projet, inutile dépense d'argent public, sera abandonné.

@615 - Vermersch Luc - Ville-le-Marclet

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:10:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : eau energie agriculture

Contribution :

Agriculteur et élu de ma coopérative agricole (Noriap), j' ai eu l'opportunité de m' intéresser a ce projet depuis de nombreuses années, notamment sur les sujets énergie et eau. La contribution du Canal Seine-Nord Europe à la transition énergétique est triple : d'abord avec la réduction des consommations énergétique de l'industrie française par Tonne*km (consommations unitaires et circuits courts), ensuite avec le potentiel de développement d'énergie renouvelables bord à voie d'eau (maintenant dans la loi d'Industrie verte promulguée le 23 octobre 2023) et enfin avec le potentiel d'investissements industriels bord à voie d'eau de lignes de fabrication d'équipements de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, géothermie , pompes à chaleur, solaire thermique, panneaux photovoltaïque pour toitures industrielles) La filière Energie (Electricité, Gaz, chaleur) peu mobilisée autour de la voie d'eau va y trouver à la fois un relais de croissance contribuant à la réindustrialisation des territoires, un outil logistique permettant de distribuer largement ces équipements' dans le Nord de la France et enfin produire différents types d'énergie à proximité immédiate des utilisateurs industriels localisés le long de la voie d'eau. Sur l'eau, la conception de l'étanchéité du canal permet de diviser par 2 la mobilisation des ressources en eau par rapport au fonctionnement actuel du Canal du Nord alors que le trafic fluvial va être multiplié par plus de 10 par rapport aux trafics actuels du Canal du Nord, donc apportant une performance hydraulique exceptionnelle face aux contraintes et aux variabilités de la ressource en eau. Elle permet de ne pas impacter la nappe pour qu'elle soit exclusivement réservée aux autres usages (alimentation humaine, agriculture, trame bleue et trame verte pour la biodiversité). Par ailleurs les volumes importants déblais-remblais pourraient être mobilisés pour retenir/stocker l'eau durant les périodes de fortes précipitations pour réduire les crues et ainsi constituer des stocks pour l'irrigation agricole. Et aussi les excédents de « craie » résultants des excavations, pourraient être utilisés en agriculture pour le chaulage (apport de calcium) des sols agricoles ou la fabrication d'engrais. L'agriculture de notre région y verrait un retour des efforts consentis en terme de foncier pour ce beau projet.

@616 - LECERF Pierre - Verquin

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:13:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet du Canal Seine Nord Europe

Contribution :

Bonjour, Ce projet présente les incertitudes, voire les défauts contre-intuitifs suivants : - On priverait 5 Mds (potentiellement le double, sans compter l'entretien faramineux et les pompages de 8 à 14 m³ / seconde (!!!!) qui seraient une dépense d'énergie gargantuesque,cela pourrait être alloué pour la rénovation des 8000km déjà existants ou encore préserver le fret ferroviaire, plutôt que de les laisser mourir- Il n'y a pas d'étude de marché réalisée- Accapuration de l'eau pour encore enrichir les gros céréaliers et industriels- Les données d'entrée se basent sur un modèle à 2,2% de croissance, on n'y est plus- Le sud de la France n'est pas adapté au gabarit Européen- Les naturalistes pleurent toutes ces espèces perturbées, voire mises en danger, une liste longue comme le bras sur l'annexe préfectorale de recensement - On "compense" en plantant des essences qui crévent en un an ou deux des biotopes résilients et équilibrés- On aux agriculteurs de faire de la culture sur des remblais de 10 mètres, ça grogne de ce côté là)- Si Monsieur Bertrand gère cela comme les wateringues et la SNCF bonjour- On nous parle de faire cohabiter les gros gabarists avec bateaux de plaisance ????- On nous parle d'emplois, sur Chateau Pagny le Chateau ce sont 200 emplois pour 300 hectares artificialisés, gaspillage- Des villes/villages vont être coupés en deux- C'est un projet politicien pour embêter la CGT des dockers du HAVRE- Il semblerait que ce soit des ouvriers étrangers tirés au lance pierres sur les chantiers, elle est belle l'Europe da la coopération des nations surtout pour les intérêts des gros sous !

@617 - Salomé - Paris

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:16:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au projet de canal Seine nord europe

Contribution :

ACCAPAREMENT DE L'EAU• L'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne pas dans les nappes phréatiques. Cette eau, accaparée en surface, perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ?• L'étude d'impact n'a pas pris en compte d'autres projets en cours concernant l'utilisation de l'eau, entre autre par les agriculteurs.DESTRUCION DES ZONES HUMIDES ET DE LA BIODIVERSITE Le projet Canal Seine Nord Europe va venir artificialiser 3300ha de terres, ce qui est une aberration écologique contradictoire avec les objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des sols (objectif ZAN dans la loi du 22 août 2021).La destruction des zones humides ne devrait pas avoir lieu, dans un contexte de sixième extinction de la biodiversité. Les zones humides, écosystème déjà fragilisé leur disparition et dégradation à l'échelle planétaire abritent de nombreuses espèces qui y réalisent tout ou partie de leur cycle de vie. Or, la destruction et la fragmentation des habitats sont la principale cause du déclin de la biodiversité aujourd'hui. Nous n'avons plus d'autres choix que d'arrêter ce type de projets mortifères pour la biodiversité, à laquelle nous appartenons.

@618 - DEIANA Fabien - Lagny

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:19:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : favorable au CSNE

Contribution :

Habitant entre Noyon et Roye, défenseur déterminé de la cause climatique, je suis très favorable au projet du CSNE pour plusieurs raisons :1. le transport fluvial est à ce jour le moyen de transport le moins polluant si on compare la tonne transportée sur 100km.2. certes le contexte géo politique et socio économique a bien changé ces dernières années, pour autant le projet du CSNE est plus avant gardiste que jamais en offrant des possibilités de développement "douces" à nos territoires, à condition bien entendu que les territoires puissent saisir ces opportunités (ne pas imaginer des ports n'importe où, comme celui de Noyon qui lui sera consommateur de foncier pour un résultat qui reste à prouver (40ha..)=> un canal , est un axe de transport offrant de multiples possibilités à condition de chercher à connecter le territoire de façon plus diffuse mais pas forcément en version XXL (exemple, chercher à connecter les installations existantes, utiliser toutes les petites friches industrielles possible, sans chercher à créer de nouvelles plateformes (je répète surtout celle de Noyon qui sera isolée de tout report modal, et trop proche de Nesle qui elle en sera pourvue !3. certes le projet est consommateur de foncier agricole, mais peut être pas plus que les besoins cumulés de routes/autoroutes pour faire face au développement des flux de marchandises (car hélas tous les citoyens écologistes que nous sommes cliquent de plus en plus sur le e-commerce..., et plus utile que de raser forêts/champs pour installer des fermes photovoltaïques..4. Certes le projet consommera de l'eau, mais pas tant que ça, une fois mis en eau, le canal est un bassin fermé qui conservera 70 à 80% de son eau (les écluses pourraient d'ailleurs un jour devenir de véritables centrales hydro électriques,...., mais mieux que cela, le CSNE permettra de mieux maîtriser les crues (un gain de 30 à 50cm possible, il aura donc un effet protecteur sur nos territoires5. Certes le projet modifiera la géographie; justement mettons à profit ces futurs reliefs !! On peut être opposé à tout, c'est un réflexe de beaucoup de français, mais il est bien plus intéressant de chercher à optimiser les projets et de pousser le territoire à se les approprier.

@619 - CHRISTINE - Paris

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:22:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une nécessité pour le développement de la voie d'eau et d'un transport plus vertueux dans les échanges avec le Nord de l'Europe

Contribution :

Nous travaillons depuis de nombreuses années dans le transport fluvial et devons nous rendre à l'évidence que les bateaux de moins de 1000 to (type Freycinet, Canal du Nord, Spitz) sont de plus en plus rares. D'une part, les transporteurs aspirent à plus de confort, le logement d'un Freycinet fait entre 45-50m² là où un Chaland de Seine ou équivalent propose une surface habitable supérieure à 100m². Y habiter à 3, 4 ou 5 est tout de même plus agréable. La pyramide des âges fait que les départs en retraite ne sont pas ou peu remplacés et nous assistons à un manque de cale de ces gabarits alors que la demande persiste sur le petit gabarit et qu'elle augmente même entre le Nord de la France, le Bénélux et l'Île de France. Pour nous, le projet est nécessaire si nous voulons éviter que des flux basculent sur la route et empêche le développement alors que de plus en plus de chargeurs cherchent à massifier et optimiser leurs chaînes de transport. Lille et ses autoroutes alentours sont très chargées et difficilement accessibles alors que la voie d'eau est loin d'être saturée. Les émissions de GES et CO² sont plus faibles que sur la route et nous travaillons sur l'utilisation de carburants alternatifs afin d'améliorer encore le bilan carbone. Voir passer des bateaux sur un canal est bien plus agréable que des dizaines de camions qui se suivent en file indienne sur les autoroutes. Si nous voulons aujourd'hui répondre aux besoins des biens de consommation, nous ne pouvons pas nous priver d'un tel projet. Il créera des emplois, attirera tôt ou tard des logisticiens pour être au plus près de leurs clients. Nos voisins du Nord de l'Europe n'ont cessé de développer leurs voies navigables en créant des plateformes multimodales, en élargissant les voies, en approfondissant le tirant d'eau, et la part de marché du fluvial augmente en conséquence. Le CSNE aura les mêmes effets et nous saurons nous adapter à une concurrence plus grande et moderniser notre flotte pour répondre aux besoins des chargeurs tout en respectant les enjeux environnementaux le long du tracé. Avec tous les rebondissements que nous avons connu sur le dossier, bon nombre de chargeurs attendaient le 1er coup de pioche pour se projeter ! Aujourd'hui que les travaux ont démarré, ils sont prêts et envisagent des implantations et des investissements bord à voie d'eau le long du nouveau canal pour optimiser leurs trafics. Nous attendons de pieds fermes l'arrivée du Canal pour passer dans une aire nouvelle !!!!!

@620 - Richet Jessica - Montmacq

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:28:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Durée d'enquête publique trop courte

Contribution :

J'habite à Montmacq depuis peu. J'ai connu les espaces naturels qui bordaient la rivière, et un jour ils ont été rasés. Des tonnes de terre qui proviennent du champ derrière chez moi sont déplacées par des camions. Toutes ces destructions pour construire un canal, alors qu'il y a déjà un canal... je m'oppose évidemment à ce projet de construction d'un canal à côté d'un canal! Pourriez-vous allonger la durée de l'enquête publique? 1 mois pour consulter les documents, comparer les chiffres et avoir une vision précise de l'intérêt de projet c'est beaucoup trop court.

@621 - Salomé - Paris

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:31:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce projet est une aberration écologique et un accaparement de la ressource en eau.

Contribution :

ACCAPAREMENT DE L'EAU • L'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne pas dans les nappes phréatiques. Cette eau, accaparée en surface, perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ? • L'étude d'impact n'a pas pris en compte d'autres projets en cours concernant l'utilisation de l'eau, entre autre par les agriculteurs. DESTRUCTION DES ZONES HUMIDES ET DE LA BIODIVERSITE Le projet Canal Seine Nord Europe va venir artificialiser 3300ha de terres, ce qui est une aberration écologique contradictoire avec les objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des sols (objectif ZAN dans la loi du 22 août 2021). Les zones humides sont déjà fragilisées à l'échelle planétaire : elles disparaissent et sont dégradées et peinent à remplir des fonctions écologiques et biogéochimiques cruciales. Ces éponges naturelles favorisent le stockage et la restitution de l'eau, ce qui est particulièrement important dans un contexte d'intensification des catastrophes climatiques extrêmes, que nous connaissons déjà aujourd'hui. Le projet va venir impacter 170 espèces protégées sur son tracé. La destruction des zones humides ne devrait plus avoir lieu, dans ce contexte de déclin massif de la biodiversité bien documenté par l'IPBES. Ces dernières abritent de nombreuses espèces qui y réalisent tout ou partie de leur cycle de vie. Or, la destruction et la fragmentation des habitats sont la principale cause du déclin de la biodiversité aujourd'hui. Nous n'avons plus d'autres choix que d'arrêter ce type de projets mortifères pour la biodiversité, à laquelle nous appartenons.

@622 - Pierre - Brest

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:32:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre le csne

Contribution :

CHANGEMENT CLIMATIQUE : DES HYPOTHÈSES INSUFFISANTES La vulnérabilité du CSNE à l'égard du changement climatique n'est pas prise en compte de façon sérieuse dans l'étude d'impact. Dans ses études, la Société du CSNE considère que l'impact du réchauffement climatique serait le suivant : « doublement des vagues de chaleur, réduction des jours de gel, élévation de la température moyenne de près de 1,4 °C ». Or le réchauffement climatique mondial actuel est déjà de +1,5 °C, et l'augmentation de température spécifiquement pour la France est de +2,7 °C (données du ministère de la Transition écologique). De plus, la dernière consigne du ministre de la Transition écologique est de nous adapter à + 4 °C, ce qui n'est absolument pas l'hypothèse retenue par la société du CSNE. Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir les barges à flot, quitte à accaparer l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses. Le projet du CSNE semble bien être un projet accélérant le dérèglement climatique plus qu'un projet visant à le ralentir. Incidemment, la santé de la population s'en trouve menacée.

@623 - BENOIT - Montmacq

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:35:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition à la construction de ce canal

Contribution :

Le Canal, un projet écocidaire Alors que le Canal Seine-Nord Europe est présenté comme un projet « écologique », plusieurs points me laissent penser le contraire : a. L'accaparement de l'eau Pour parer aux pénuries d'eau saisonnières, la société du canal prévoit la construction d'une retenue d'eau de 14 millions de m³. Il s'agit donc d'une hyper-méga bassine qui serait construite à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau d'eau dans le canal. La SCSNE nous assure que le canal serait alimenté 90% du temps par pompage dans l'Oise, et que la retenue d'eau prendrait le relais dans les moments de plus faibles débits. Selon eux, cette hyper-méga bassine n'aurait pas d'impact sur la ressource en eau car la bassine serait alimentée par pompage dans l'Oise et non dans les nappes phréatiques. Au regard des quantités en jeu, cet argument me semble largement contestable, car « toute l'eau qui est maintenue en surface par le canal ne va pas dans les nappes phréatiques », et donc, cette eau accaparée en surface perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ? Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir les barges à flots, quitte à poursuivre l'accaparement de l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses. C EST POURQUOI JE M OPPOSE AVEC CONVICTION à la poursuite de la construction de ce Canal !

@624 - Richet Jessica - Montmacq

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:35:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Loi sur les investissements publics

Contribution :

Est-ce que l'évaluation socio-économique (imposée par la loi du 31/12/12) et la contre-expertise ont été faites? Serait-il possible de les consulter?

@625 - Jeanne - Pont-Sainte-Maxence

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:36:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus que l'argent public soit investi au bénéfice des entreprises de BTP, et des méga-transporteurs, au détriment de la biodiversité.

Contribution :

J'habite à Pont Sainte Maxence, au bord de l'Oise. Je m'oppose à ce que l'argent public (5 milliards prévus) soit dépensé pour l'agrandissement du transport fluvial, de marchandises provenant en majorité de Chine et transitant par le port d'Anvers sur des méga-bateaux polluants, avec un prélèvement d'énormes quantités d'eau stockée dans la plus méga des mégabassines de France, des écluses géantes, le creusement du lit de l'Oise, la destruction des Ponts et des berges et de leur biodiversité dépolluantes naturellement.Cet argent pourrait être utilisé pour la réfection des conduites d'eau potable, permettant de limiter les fuites de cette eau précieuse, l'irrigation de parcelles agricoles, le traitement et la ré-utilisation des eaux usées, l'intensification du transport fluvial existant, le déploiement du fret ferroviaire, la revégétalisation des berges de l'Oise, magnifique rivière, dans laquelle se baignaient mes grands-parents et que les Romains utilisaient déjà pour le transport de marchandises..

@626 - Richet Jessica - Montmacq

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:46:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Précisions sur la nappe prélevée

Contribution :

Je souhaiterais avoir des éclaircissement sur la nappe prélevée. Quelles sont les typologies des forages? Quels sont les captages BSS recensés à proximité utilisant la même nappe? Je souhaiterais consulter les cartes piezométriques de la nappe et sa fluctuation au cours des saisons, la modélisation sur la piezométrie de la nappe du pompage. Est-ce que des zones humides actuellement alimentées par cette nappe ne le sont plus s'il s'agit d'une nappe superficielle?

@627 - Richet Jessica - Montmacq

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:51:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de tierces expertises sur les études hydrauliques et hydrogéologiques

Contribution :

Est-ce que la commission d'enquête peut demander d'autres expertises financées par le porteur de projet sur les études hydrauliques et hydrogéologiques?

@628 - René - Loos-en-Gohelle

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:54:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet d'un coût démesuré pour un gain environnemental aléatoire

Contribution :

Le projet du CSNE pour un coût estimé de près de 5 Milliards repose sur des hypothèses de croissance qui sont particulièrement aléatoires au regard des dernières évolutions économiques. Faire de telles projections à horizon 2050 apparaît plutôt fantasque. Quand les pouvoirs publics se révèlent incapables de faire des prévisions crédibles sur une période inférieure à un an, quel crédit peut-on leur accordé sur une période aussi longue ? De plus, l'évolution climatique telle que le prévoit notamment le GIEC et par rapport aux périodes de sécheresse qui sont de plus en plus fréquentes devrait voir une étude d'impact sur les ressources hydrologiques sur les territoires concernés par le projet particulièrement détaillée. L'avis de l'autorité environnementale d'août 2015 indique que l'étude d'impact n'a pas été menée à la hauteur de ce que l'on pouvait attendre sur la DUP de 2008 et qu'il n'a pas été tenu compte du signalement d'alors pour le projet de DUP modifiée. Les enjeux environnementaux et l'impact du projet modifié sur ceux-ci ne peuvent être valablement appréciés. Il est simplement aberrant que sur un projet d'une telle ampleur, dans les conditions économiques et environnementales que nous pouvons actuellement connaître et dont nous pouvons présager les évolutions, des décisions puissent être prises avec une telle légèreté.

@629 - Florence LÉGER - Villeneuve-la-Garenne

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:55:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre ce projet

Contribution :

Bonjour Madame, Monsieur, Je suis absolument contre ce projet qui ne répond pas du tout aux enjeux de notre temps qui devraient - au vu de la crise écologique majeure actuelle - imposer à notre bon sens de protéger préserver à tout prix la biodiversité, les arbres, les zones humides, bref tous les espaces naturels et forestiers. Et ce ne sont pas les "compensations" prévues qui limiteront les dégâts, elles sont toujours largement insuffisantes, et bien souvent pas entièrement respectées... Par ailleurs, dans une visée de résilience alimentaire, la préservation de nos terres agricoles devrait également être 1 priorité absolue. Au lieu de cela, on nous impose ENCORE un énième projet pharaonique et délirant qui va coûter 1 fortune en argent public, dériver et contrarier l'écoulement naturel du fleuve (1 des causes des inondations), faire couler des tonnes de béton (matériau anti-écologique au possible...), tuer la batellerie artisanale... La gigantesque retenue d'eau prévue pour permettre la navigabilité permanente sur le canal constitue entre autre 1 accaparement inacceptable d'un bien commun de plus en plus menacé et précieux. Tout cela au profit (toujours et encore) des bénéficiaires et dividendes de gros groupes industriels, au profit de flux logistiques tentaculaire pour alimenter la sur-consommation (à l'heure d'une nécessaire sobriété) et pour viser une hypothétique concurrence avec les ports du Nord de l'Europe ?? Ce n'est pas la société dans laquelle j'aspire à vivre ! [DERNIERS JOURS] L'enquête publique environnementale pour le canal Seine-Nord Europe se termine mardi 2 avril à 23h59. Nous avons besoin de votre aide pour appuyer sur ce point : NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation et cette contre-expertise ont-elles été réalisées ? Publiées ? A quelles dates ?

@630 - Parreaux Pierre - Colombes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:57:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : 27 ans après l'abandon du grand canal Rhin-Rhône vers la fin du grand canal Seine-Nord ?

Contribution :

27 ans après l'abandon du grand canal Rhin-Rhône... vers la fin du grand canal Seine-Nord ? De 1977 à 1997, nous avons lutté contre un projet aussi inutile que destructeur : le canal Rhin-Rhône, qui prétendait remplacer une belle vallée par un ouvrage destiné à des bateaux de 4400 tonnes, sans justification économique. Après 20 ans de lutte, la sagesse a triomphé, le projet a été abandonné... et le grand canal ne manque à personne. Pour des raisons similaires, on peut souhaiter le même destin à Seine-Nord Europe, projet périmé des années 1980, dont la première déclaration d'utilité publique date de 2008. On espère seulement que cette fois, la sagesse ne mettra pas 20 ans à triompher. Un souhait du Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins (CLAC)

@631 - Michèle - Voyennes

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:58:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au canal Seine-Nord Europe / non respect de la loi sur les investissements publics

Contribution :

Je suis contre le projet de canal Seine-Nord car il n'y a pas de preuve que la loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 est paru le 23 décembre 2013, a été respectée. En effet il y a une obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics ainsi que d'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du canal Seine-Nord Europe de 2017 respecte-t-elle la loi du 31 décembre 2012? La contre-expertise a-t-elle été commandée et réalisée? A-t-elle été publiée par des contre-experts? Quel est l'avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)? Le cas échéant, cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015? Cordialement,

@632 - sauvage jean michel - Courcelles-le-Comte

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:58:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non respect de la loi sur les investissements publics

Contribution :

NON RESPECT DE LA LOI SUR LES INVESTISSEMENTS PUBLICS La loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'État ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commandée? A-t-elle été réalisée? A-t-elle été publiée par des contre-experts? A quelle date? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)? à quelle date? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015?

@633 - CHEVALIER EDITH - Torcy

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 23:58:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : question

Contribution :

- la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) s'applique à de tout petits projets, et donc par conséquence au projet du canal le projet du CSNE ne semble pas soumis à cette loi. Pouvez vous m'expliquer avec des mots clairs et précis en quoi ce projet destructeur au plus haut point ne devrait pas être concerné

R634 - Michel

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Première journée :

Le _____

1° Observations de M PUBLILEGAL

22 Mars 2024

contrôle registre

28 MARS 2024

CONTROLE REGISTRE

Vendredi 19 Mars 2024 11h30

Michel LAUSSE Maire de METZ-EN-COÛTURE a pu vérifier
dans le dossier Jorac la prise en compte par l'hydrogéologue
mandaté par le Canal Seine Nord Europe alimenté
essentiellement par l'ouze n'aura pas à priori d'effet
néatif sur la nappe phréatique alimentant le Jorac (Puits)
dédié à la distribution en eau potable du village.
Par ailleurs l'attrait touristique induit par cet équipement
fluvial dont la réalisation est essentiellement en deblai
sur notre secteur semble fort aléatoire...!

Pendant la durée de ce chantier il serait intéressant que les
élus concernés par celui-ci et en terme d'axes " périphériques "
puissent être rencontrés tous les 4 ou 6 mois pour partager
sur d'éventuels problèmes environnementaux ou de circulation
Une délibération du prochain Conseil Municipal qui se réunira
le lundi 8 Avril prochain devrait confirmer ces observations

Michel Lausse

Registre clos ce 7 Avril 2024 à 18h30

3

R635 - Vincent

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

objet: Compensation environnementale : sujetion

Afin de réduire la surface compensation
environnementale le long du Canal ne pourrait-on
pas transférer ces compensations ou tout au moins
une partie sur des terrains le long de la VC40
entre Ecourt St Quentin et Oisy-le-Verger étant
donné que cette route sera fermée prochainement
à la circulation des véhicules à cause du
pont qui est en très mauvais état, La commune
recupèrerait ainsi des renseignements

MC Jument
Delforge Vincent.

R636 - Ludovic

Date de dépôt : Le 27/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

CONTROLLE REGISTRE

Le 27 mars 2024 :

- Perte d'un bois avec cabane de charme sur la parcelle cadastrée Z 25 qui disparaît sous le canal et qui n'est pas compensé. Bois appartenant à l'indivision Legrand Suzanne. Nous souhaitons retrouver l'équivalent avec emplacement identique de même valeur. Etant agriculteur, cela a été signifié au géomètre lors des rencontres pour l'aménagement foncier.

- L'activité du canal SNE va englober la commune de Biaches et des terrains agricoles entre celui-ci et le canal du Nord et de la Somme. Cela aura une incidence sur les dragages. On le voit déjà un peu avec le canal du Nord qui fait ballier nivant l'activité des dragages, soit en déviant ou alors en bloquant les dragages sur la limite de la commune.

Legrand Ludovic

AF

3

R637 - Ludovic

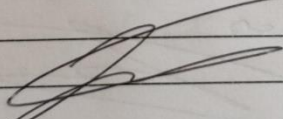
Date de dépôt : Le 28/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 28 mars 2024 :

Remarques de la commune de Biaches

- La commune est sujet à des inondations
du à du ruissellement lors d'orages. ~~Le~~
Ruissellement qui provient du lieu dit
La Maissonnette, des champs cadastrés
sur les parcelles AH : 45 AH 47 AH 87.
Phénomène de ruissellement accentué suivant
les cultures en place.
Plusieurs fois des tourteris d'eau ont coulés
sur de Barchux et sur une partie de la ROI.
Des maisons d'habitation, les routes, des
ferries ont été envahis de boue.
Jusqu'ici on ne voit rien de prévu pour
atténuer ce phénomène et qui pourrait même
être accentué avec l'arrivée du canal (buisson
bloquant les orages sur la commune).
- Lors de la phase des travaux : diminuer
au maximum les nuisances pour les habitants
de Biaches.

 Ludovic Legendre
Maire de Biaches

R638 - Ludovic

Date de dépôt : Le 28/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 28 mars 2024 Complément des remarques de la commune de Biaches.

La traversée du canal SNE en plein milieu du territoire de la commune aura des conséquences sur la faune du territoire. Y aura-t-il suffisamment de traversée pour les animaux. Actuellement on retrouve beaucoup

LL 4 AF

de chevreaux, de sangliers qui se noient dans le canal du Nord (à la charge de la commune).

Le village de Biaches va se retrouver enclavé entre le canal de la Somme, du Nord et du SNE. Cela aura des incidences, notamment pour les raves, les nappes phréatiques et autres...

Avec un bief de 40km de long. Rien n'est prévu (paris) pour bloquer l'eau sur le pont canal. En cas d'accident ou d'acte de terrorisme, des millions de m³ d'eau inonderont la commune.

Installer les compensations paysannes sur des lieux stratégiques notamment pour le ruissellement afin de protéger le village.

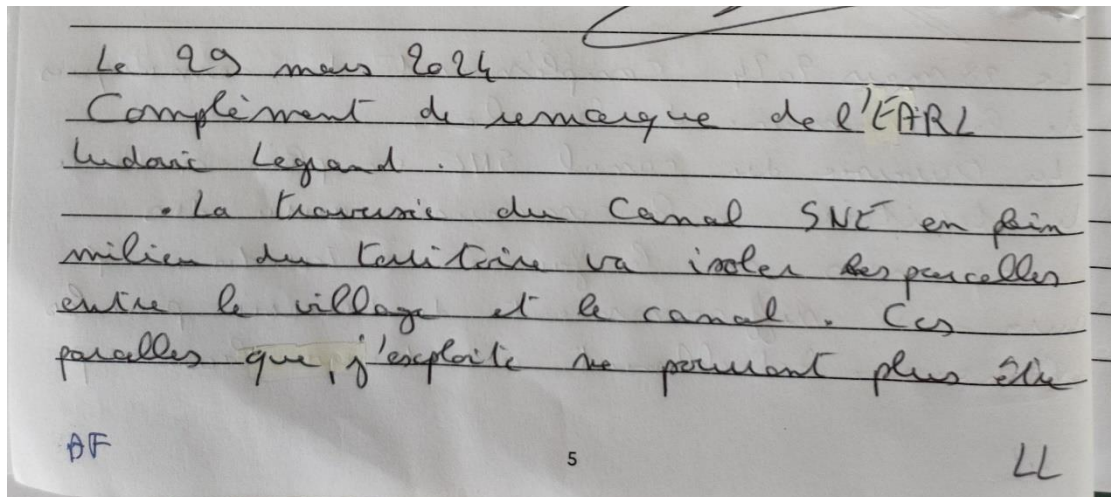
Plus de précisions sur les ouvrages hydrauliques notamment comment éviter de canaliser l'eau et de tout envoyer sur la commune.

Segaud Ludovic.
Maire de Biaches

R639 - Ludovic

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

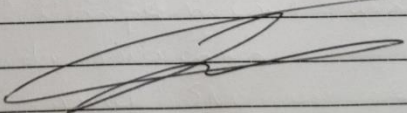


irriguée avec le réseau d'irrigation de la CUMA du Santelle. Quel moyen mis en œuvre pour que je puisse une fois le canal terminé pouvoir irriguer les parcelles qui me sont restituées lors de l'aménagement foncier.

Qu'y a-t-il de prévu sur les berges du canal pour éviter que les nuisibles (lapin) dévorent les cultures avoisinantes. Avec une telle longueur de traversée du territoire de la commune, les dégâts vont être très importants.

Vous savez très bien que le long des berges les lapins pullulent. Il vaut mieux prévenir que guérir. Nous le constatons déjà avec le canal du Nord où rien n'a été prévu et rien n'est fait pour les diminuer. Cela représente qu'une petite partie du territoire de Biaches, au contraire du canal SNE qui sera beaucoup plus important.

Legend Ludovic
président de l'EARL Legend Ludovic



R640 - Michel

Date de dépôt : Le 28/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Michel Rousseau maire d'Inch en Artois
salvo toujours d'inconnu appuie des devenirs
de l'ancien canal du Nord en fait quoi ?
qui l'entretien ? quelle responsabilité pour les
communes riveraines ?
Au milieu climat nous n'avons pas eu
l'étude environnementale concernant le séquent
d'eau au milieu des terres agricoles (possibilité
d'avoir soit des orages, de grêle, ou a contrario
des moments beaucoup plus sec près du
nouveau canal.)
le 28/03/2024

R641 -

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 29/03/2024
Les cascades d'Appainnes faisant partie du patrimoine
communal en quelque sorte doivent être (ne pas être
dimentés).

R642 -

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

le 29/03/2024
la commune a un trafic important sur le
RD 917, 3000 véhicules/jour moyenne, vitesse
à l'intérieur du village 80km/h, quelles seront
les déviations prévues?

R643 - Jean-Luc

Date de dépôt : Le 26/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

CONTROLE REGISTRE
Doutant Jean-Luc maire de Cizancourt
je suis inquiet par le bruit que va générer le trafic sur le
Canal Seine Nord, le trafic va être jour et nuit avec les
vents dominants, le canal est surélevé par rapport au village
Le canal va traverser une vallée sèche à hauteur de l'église
le canal est en hauteur par rapport au village donc grosse crainte
d'une rupture de digue.
Doutant

R644 - Philippe

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

le 29 Mars 2024

Il est à noter qu'en terme d'environnement, la société du canal dans notre commune qui est traversée et sur laquelle sera implanté le pont canal de la Somme, a engagé un dialogue constructif en ce qui concerne les compensations environnementales.

En effet les abords du pont canal au droit de Cléry sur Somme vont devenir une zone naturelle boisée. Sur l'étang de Haut, faisant l'objet d'un bail emphytéotique avec le conseil départemental, il est judicieux d'avoir prévu une restauration de zone humide afin d'y préserver la biodiversité.

Ces éléments de compensation sont en cohérence avec le parcours des oiseaux créé depuis quelques années sur le site par le CD80 et qui est amené à se développer avec la construction de la maison du canal et de la nature à proximité, porté par la communauté de communes de la Haute Somme.

La population du village, en majorité, n'est pas hostile au projet mais émet toutefois quelques inquiétudes sur les nuisances qui apparaîtront lors du chantier. La principale préoccupation émanant des habitants se porte sur le bruit et la sécurité en traversée du village sur le RD938 qui relie le pont canal à la sortie 13.1 de l'autoroute A1. J'émet donc en leur nom le souhait que la SCSNE en tienne compte et puisse prendre en charge un dispositif du style feu au mérite dans la traversée afin de réguler le flux et faire en sorte que les poids lourds respectent la limitation de vitesse.

Mon souhait global est que la SCSNE continue dans sa politique d'écoute respectueuse sur les attentes de la population qui sera amenée à vivre avec ce nouvel équipement, et respecte ses engagements environnementaux énumérés dans cette enquête.

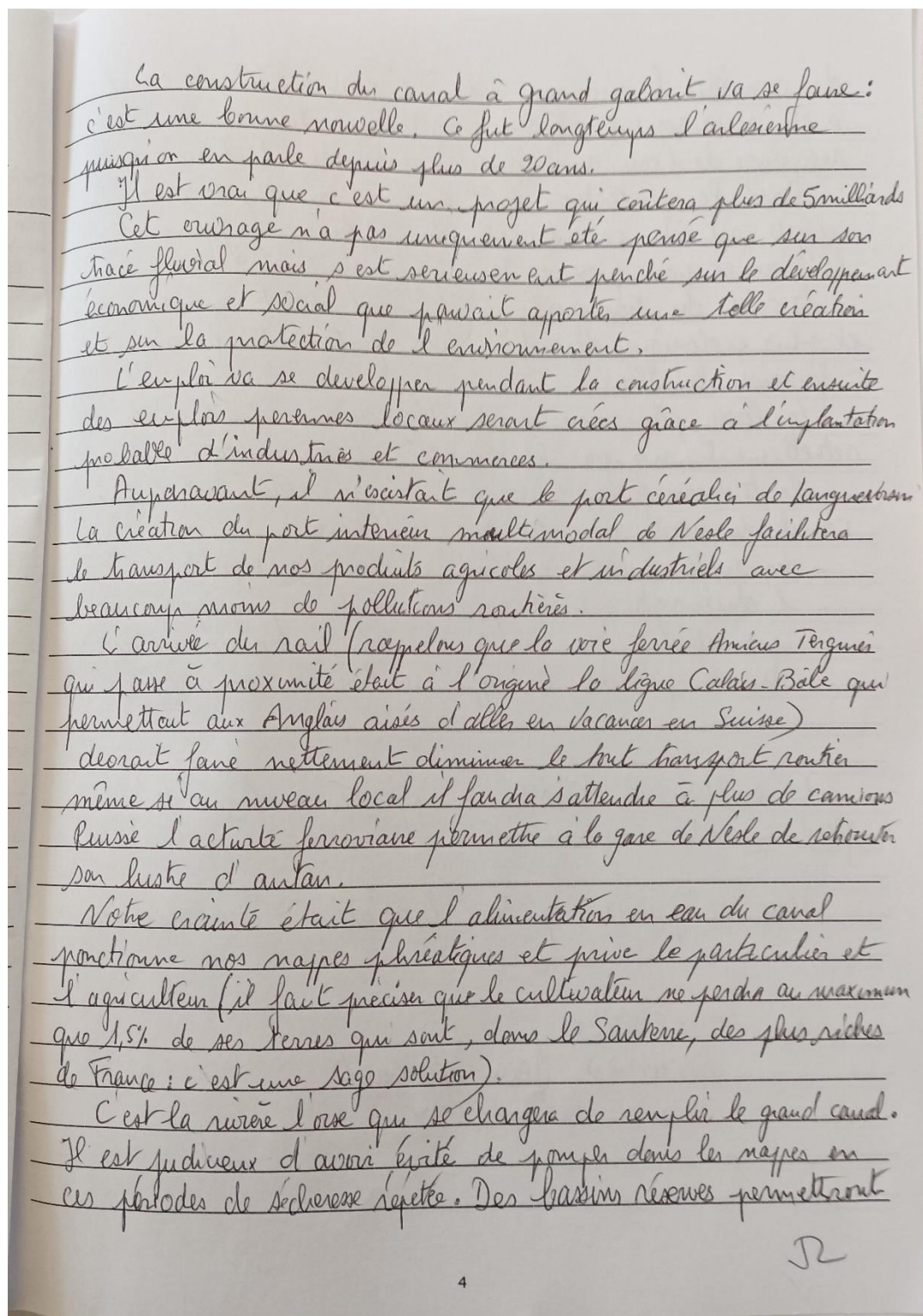
le 29/03/2024

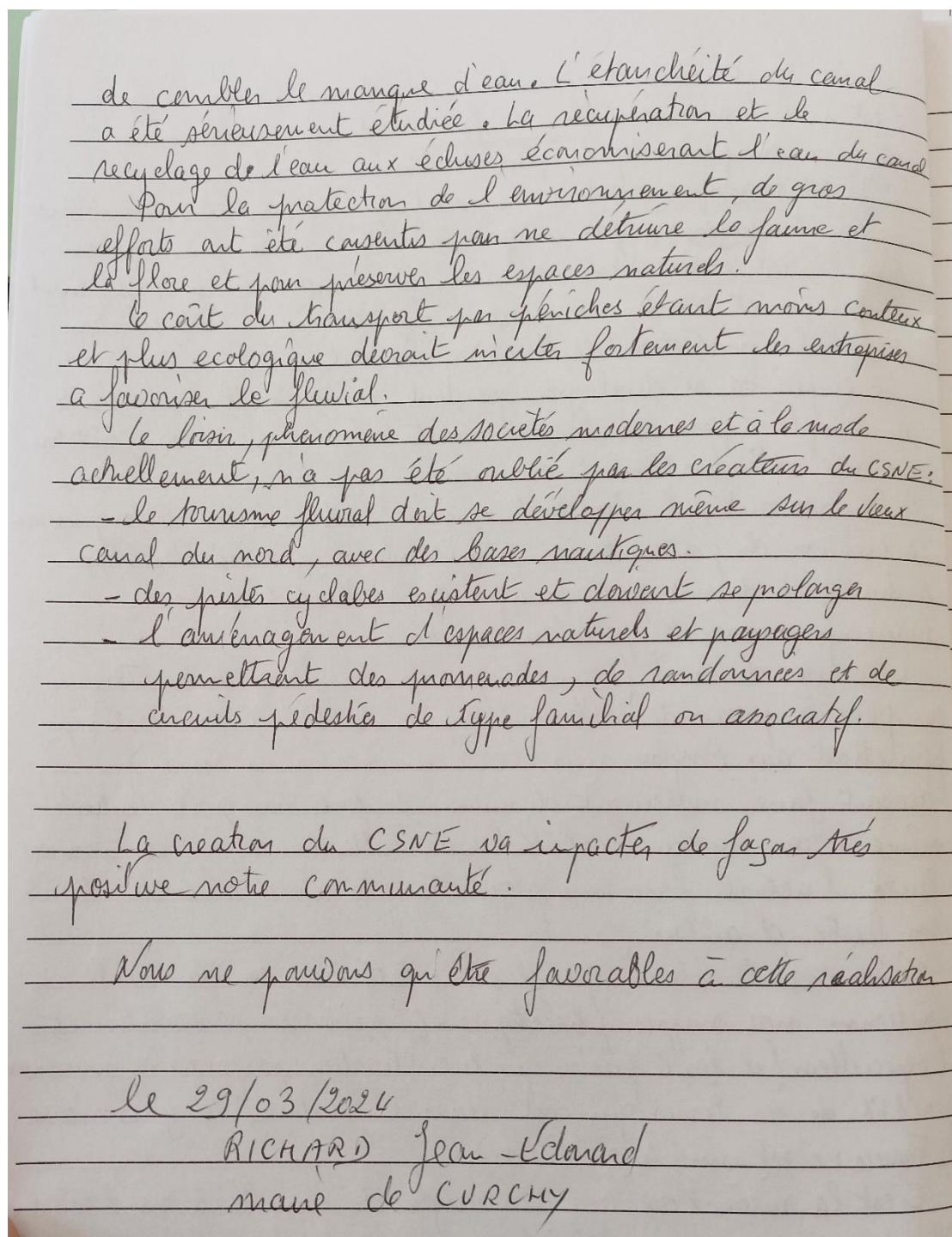
Philippe COULON
Maire de Cléry Sur Somme

R645 - Jean-Edouard

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier





R646 - Rémi

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

le 29/Mars/2024
LAFORGUE Rémi
Inadmissible de supprimer la D62 en départ
d'EPÉNANCOURT vers MORCHAIN sans avoir consulté
les riverains de cette route. Laforgue.

R647 -

Date de dépôt : Le 30/03/2024 à 10:00:00

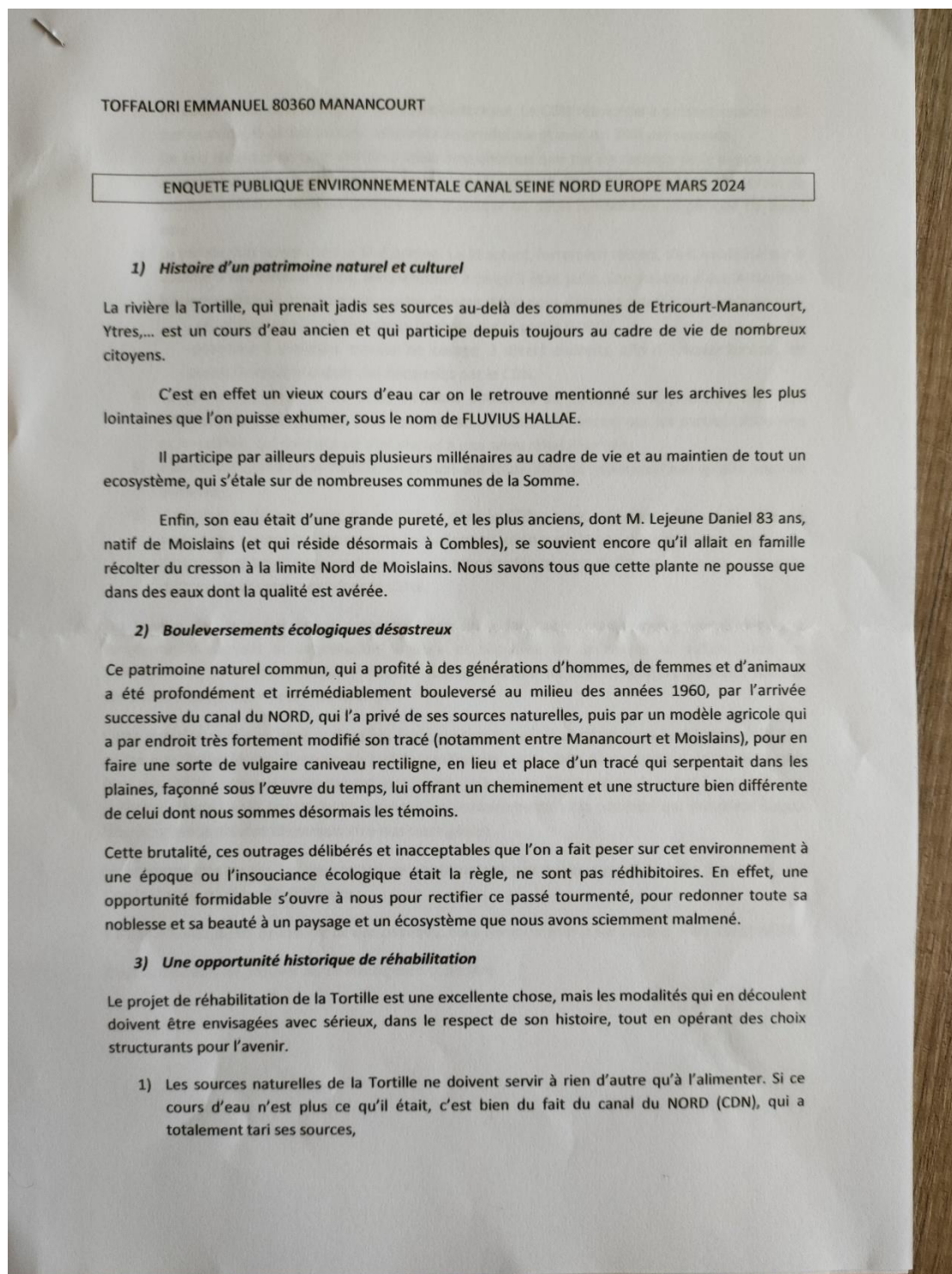
Lieu de dépôt : Sur un registre papier

30 Mars/2024
En tant que Maire de la commune d'Épénancourt, je
pense que l'arrivée du canal Seine Nord Europe sera
une belle opportunité pour la région. Les perspectives
d'emploi dans le secteur profiteront à la population.
L'accès au transport fluvial sera bénéfique pour les
entreprises qui pourront se développer ou s'implanter.
Sur le plan écologique, la réduction des camions sur
les routes permettra une circulation plus propre des
marchandises. Blondelle Maire de la commune

R648 -

Date de dépôt : Le 29/03/2024 à 17:35:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



- 2) Ce cours d'eau doit retrouver son débit historique. Le CDN rétrocede à présent environ 120l par seconde, là où les sources naturelles en produisaient environ 300l par seconde.
De tels résultats ne pourront désormais être obtenus que par un captage de la nappe à une hauteur inférieure à celle prévue, tout en renforçant ce dispositif par la pose d'un drain de section suffisante en fond de CDN afin d'assurer un débit raisonnable en période de basse eau,
- 3) La tortille doit retrouver son lit d'origine. Le lit actuel, fortement rétréci, s'est modélisé sur le volume d'eau évoqué supra, bien inférieur à ce qu'il était jadis. Son volume d'eau historique lui permettrait de retrouver son lustre d'antan. Mais nous devons toutefois préalablement :
 - réhabiliter son tracé historique (surtout sur sa partie NORD),
 - procéder à quelques travaux de curage, à divers endroits, afin d'évacuer toutes les boues déversées depuis des décennies par le CDN,
- 4) La partie abandonnée du CDN, s'étalant d'Allaines au tunnel de Ruyaulcourt doit être intégralement démantelée (des ouvrages aux écluses, en passant par les parties bétonnées et ferrillées, qui sont autant d'obstacles à une saine réhabilitation),
- 5) Assurer l'intégrité de la Tortille, en proscrivant toute idée de retenues d'eau qu'elle pourrait alimenter,
- 6) Interdire le déversement du ru d'Ytres dans le CDN et par extension, dans la Tortille. Ce « caniveau » emporte des eaux de ruissellement, pleines de boues et de matières douteuses, drainées par les champs environnants. La topographie permet d'ailleurs, au niveau de la gare d'Ytres, un déversement dans le CSNE.

Au travers des trop nombreux outrages qu'on lui a fait subir, nous avons observé depuis si longtemps désormais la dégradation lugubre et régulière de la rivière la tortille, sans un frémissement, sans qu'une lueur d'émotion humaine anime un seul instant les pouvoirs publics. Quelle détresse à cette heure est là notre !

Cette enquête publique, mais surtout les choix qui seront opérés et retenus nous obligent, et ils font naître une forme légère d'espoir. La tortille, malmenée par la folie d'une époque doit maintenant être réhabilitée dans son cadre naturel et culturel. La sagesse, l'indignation, la volonté des hommes, la ferme résignation à bousculer lourdement les renoncements et la passivité qui prévalent depuis trop longtemps doivent désormais être nos seuls guides.

En espérant que toutes ces démarches ne constitueront pas qu'un vague brouhaha tranquille, qui s'en ira mourant, dans l'indifférence...

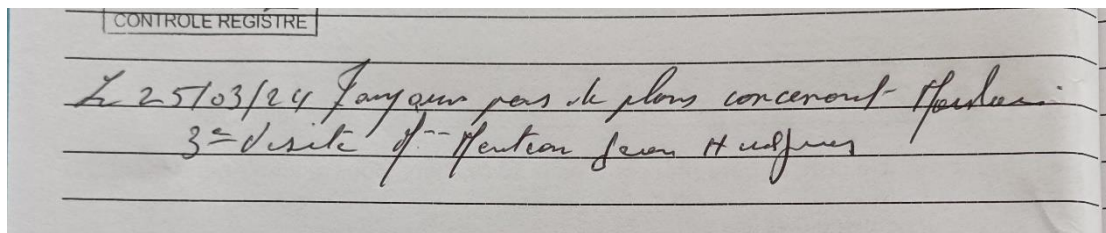
« Nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants » WENDELL BERRY

C'est le moment de prouver notre intelligence collective.

R649 -

Date de dépôt : Le 25/03/2024 à 10:00:00

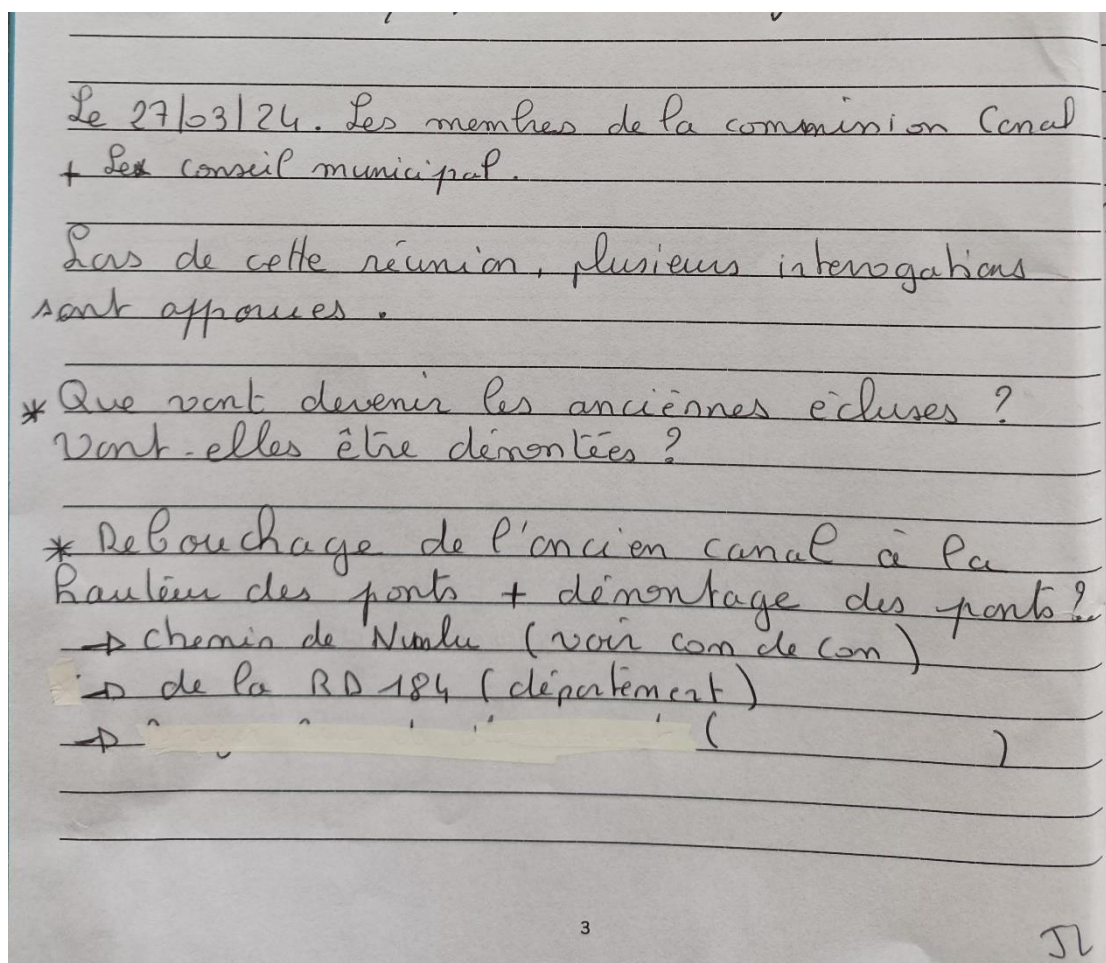
Lieu de dépôt : Sur un registre papier

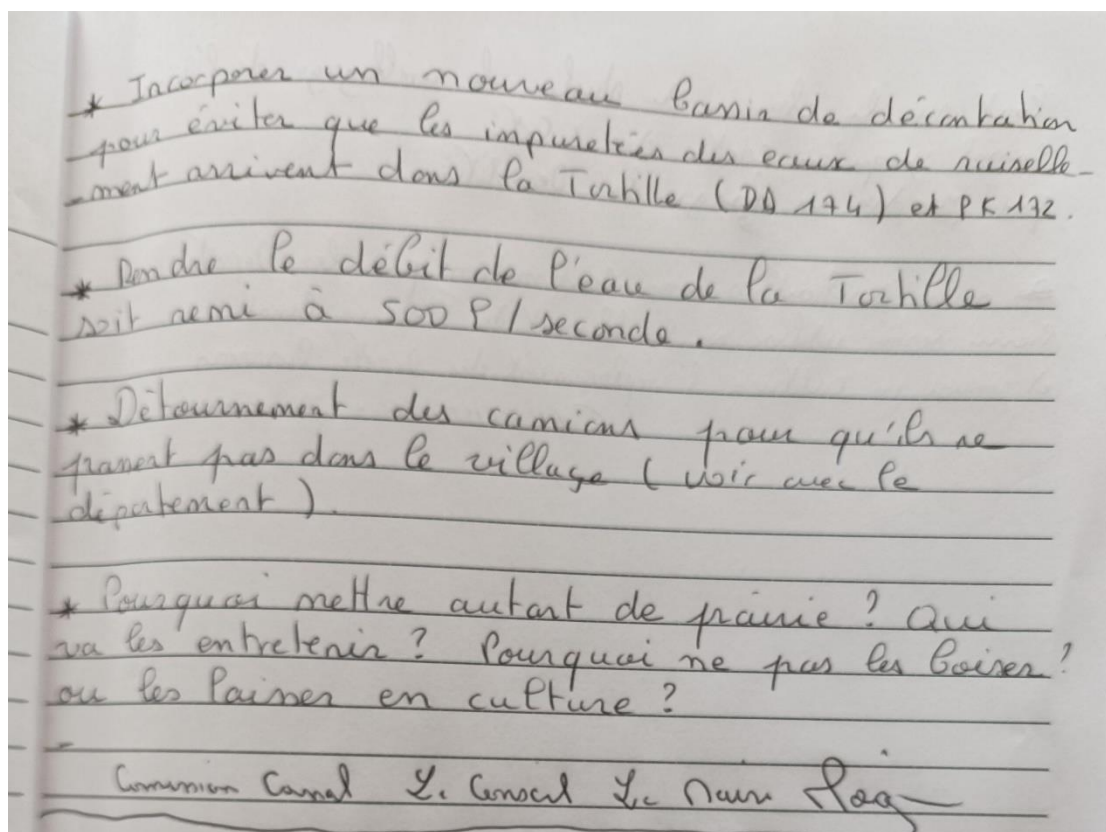


R650 -

Date de dépôt : Le 27/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier





R651 - Jean-Pierre

Date de dépôt : Le 27/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le dossier des permis après restitution que descendront
elle.
Des Friches ?
Par rapport qu'il n'existe plus de bêtes dans la commune
et au alentours
Du manque d'entretien
ou possibilité de restitution en culture
Primes consenties HA 1728
au PK 173+000
PK 172 000
DD 1714
NP 1696
PK 196 000
JC

Pont sur le chemin de Nully le remblayage de l'Acin
canal jusqu'au creux des 2 cotés
qui prendra en charge la démolition
On nous souhaitons une confirmation que les dépôts provisoires
seront utilisés au comblement de l'ancien canal
et remise en culture l'emplacement des dépôts provisoires
CARPENTIER - J - PIERRE

R652 - Jean-Paul

Date de dépôt : Le 01/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 1^{er} Avril 2024 Jean-Paul Bourgy
Maire de Morehain

Je suis heureux de voir en fin. Le projet
du grand canal aboutir cela va permettre à
Morehain de bénéficier de retombées d'un tel chantier
Dans un premier temps lors de sa construction
avec nombre de locations, d'entreprises extérieures
venant travailler faisant tourner l'économie locale
Dans un second temps, de voir l'aspect d'écarter
du transport fluvial prendre le pas sur le fret routier,
mais aussi de voir la plateforme multimodale de fonctionner
à plein régime et amener encore de l'emploi et donc de
la vigueur dans notre région

J. Bourgy

R653 - André-Marie

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Yfus le 2-04-2024

A l'attention de M. le commissaire enquêteur.

Les travaux du CSNE impactent fortement notre territoire. Une remarque s'impose sur le devenir du souterrain du Canal du Nord. Il en résulte que le souterrain sera fermé et que le niveau de l'eau à l'intérieur soit monté de quelques mètres. Il est prévu aussi d'interrompre la ventilation et de fermer l'éclairage.

Une question se pose sur le vieillissement d'un tel ouvrage les pieds dans l'eau. Nous savons tous qu'une construction dans un tel état d'humidité vieillit très mal. Sujet déjà évoqué lors de précédentes réunions, la réponse donnée est que V.N.F. aura en charge la surveillance et l'entretien.

Un grand doute s'installe quand nous, nous rendons compte qu'en surface VNF n'assure plus l'entretien de leurs terrains. Est-ce bien raisonnable de laisser un tel ouvrage à l'état d'abandon après la construction du C.S.N.E.

Des dégâts des eaux, nous en connaissons, il suffit de se souvenir des inondations de cet hiver avec les conséquences sur les habitations.

Merci de prendre en considération ce sujet qui dans les décisions à venir, pourrait avoir de grandes conséquences sur un territoire déjà bien impacté.

M. LECAT André-Marie, habitant de la commune de Yfus.

R654 - Jean-Louis

Date de dépôt : Le 26/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 26 mars 2024
2^e observation de M^{me} HEZEQUE Jean-Louis à rue de Péronne
80200 Etappes
La construction du canal nous inquiète pour les raisons
suivantes :

- 1) - Nuisances sonores pendant la construction et ensuite avec le trafic des péniches
- Nuisances sonores également dues au passage d'une circulation inhabituelle dans la traversée du village
- 2) Perte de la valeur immobilière de mon pavillon

NP 118

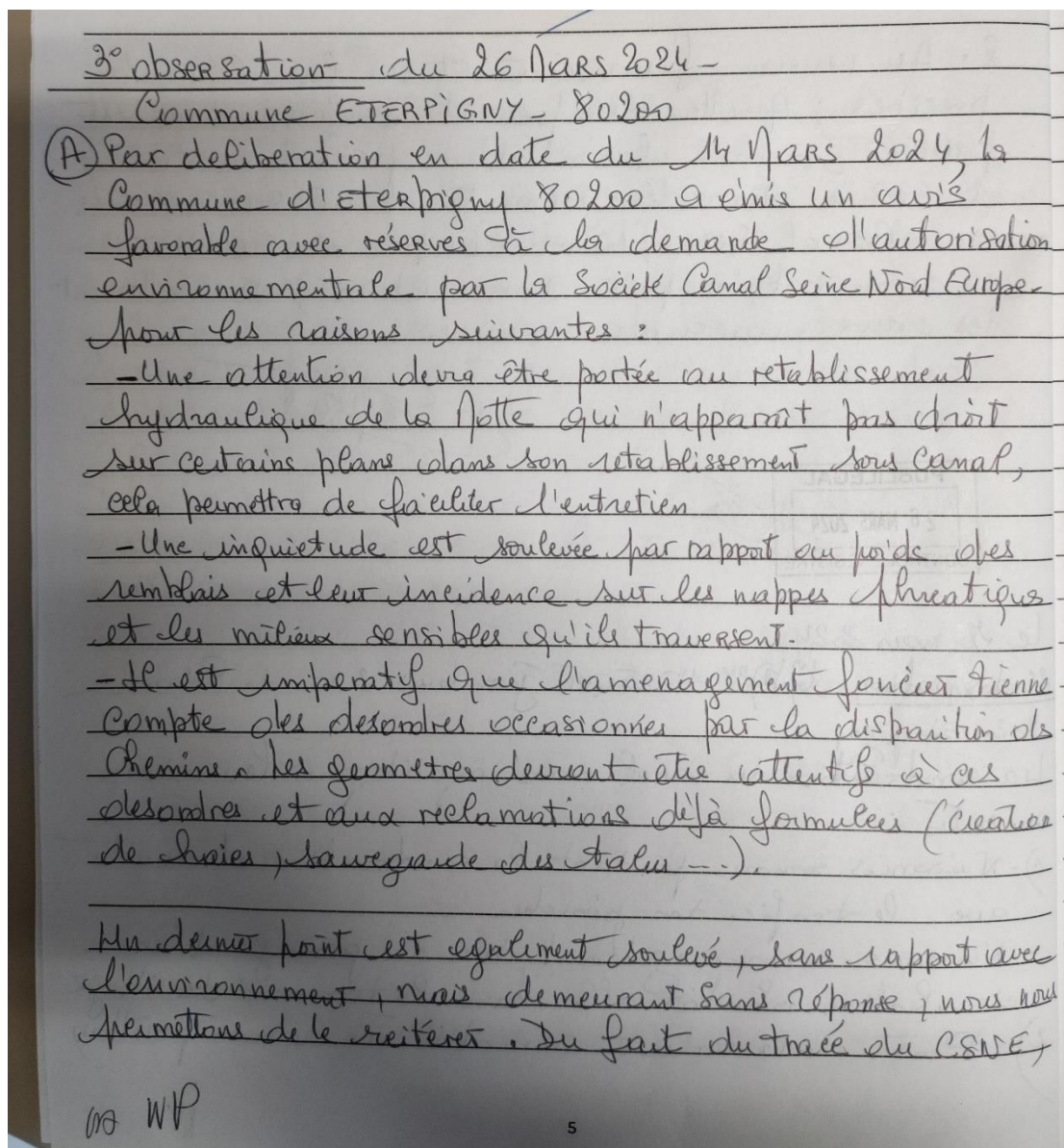
3) Inquiétude aussi sur l'impact de l'ouvrage pourrait avoir sur le sous-sol qui nuirait au bon écoulement des eaux et amener des inondations dans le village

Hezeque

R655 -

Date de dépôt : Le 26/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



la commune va perdre de la fiscalité foncière. A ce jour, malgré plusieurs relances, aucune compensation financière ne nous a été proposée - Pour les habitants de la commune, il n'est pas concevable d'augmenter les taxes.

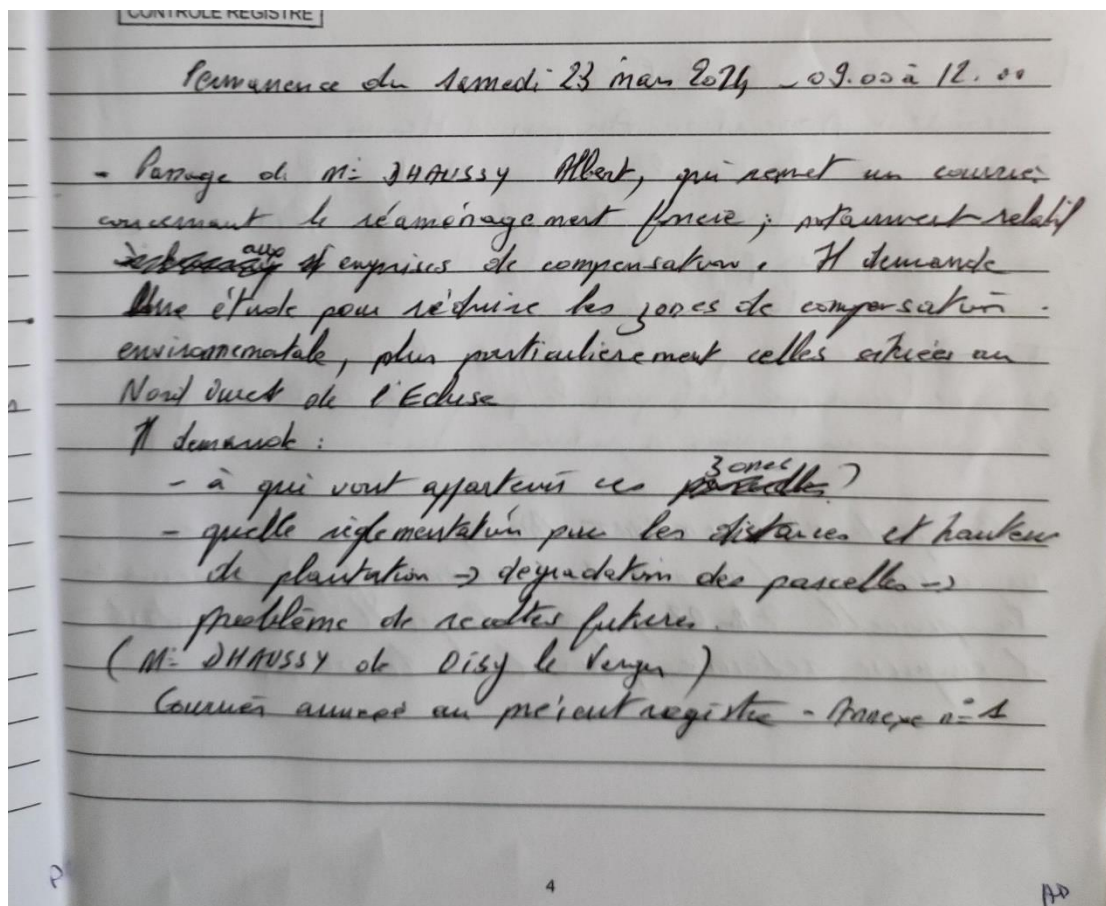
② De plus, le territoire d'Eterpigny est régulièrement traversé par du gibier tel que le chevreuil ou sanglier. A ce jour, la commune est souvent confrontée à la noyade de ce gibier dans le canal du Nord. Il est impératif que des espaces gibiers soient gérés dans le cadre du CSNE et que les dépenses n'incombent pas à notre commune -

En cas de noyade, la commune d'Eterpigny ne peut ni techniquement ni financièrement assurer la prise en charge de ces animaux morts

R656 - Albert

Date de dépôt : Le 23/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



ANNEXE N° 1 au registre d'enquête de Marquica -
- enquête environnementale Canal Seine Nord Eau

Canal Seine Nord

Enquête sur l'aménagement environnemental

Un relief particulièrement prononcé (Difficile de s'en rendre compte sur un plan) rend un réaménagement foncier compliqué sur le terroir de Oisy le Verger qui, de ce fait, est très déstructuré par le passage du canal.

S'y ajoutent maintenant différentes zones de dépôts de terre et, surprise, d'importantes emprises de compensation environnementale.

Considérant que le plan d'eau constitué par le canal s'apparente plus à un changement de nature (Au même titre que une parcelle agricole transformée en étang ou en bois) qu'à une 'artificialisation'. Je demande une étude sur la possibilité de réduire ces zones de compensation environnementale qui, particulièrement celle située au nord ouest de l'écluse, compliquent encore plus le réaménagement foncier.

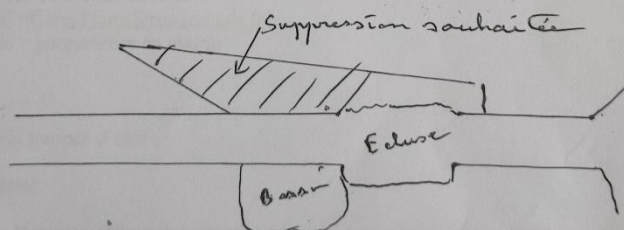
Autres questions :

A qui vont appartenir ces zones.

Quelle réglementation sur les distances et hauteurs des plantations va être imposée pour éviter une future dégradation des parcelles voisines, surtout celles situées au nord ouest, (Nuisance due au manque d'ensoleillement).

Qui va s'occuper de l'entretien et de la prolifération du gibier ;

Albert Dhaussy
7, rue Gustave Boudart
62860 Oisy le Verger Le 19 Mars 2024

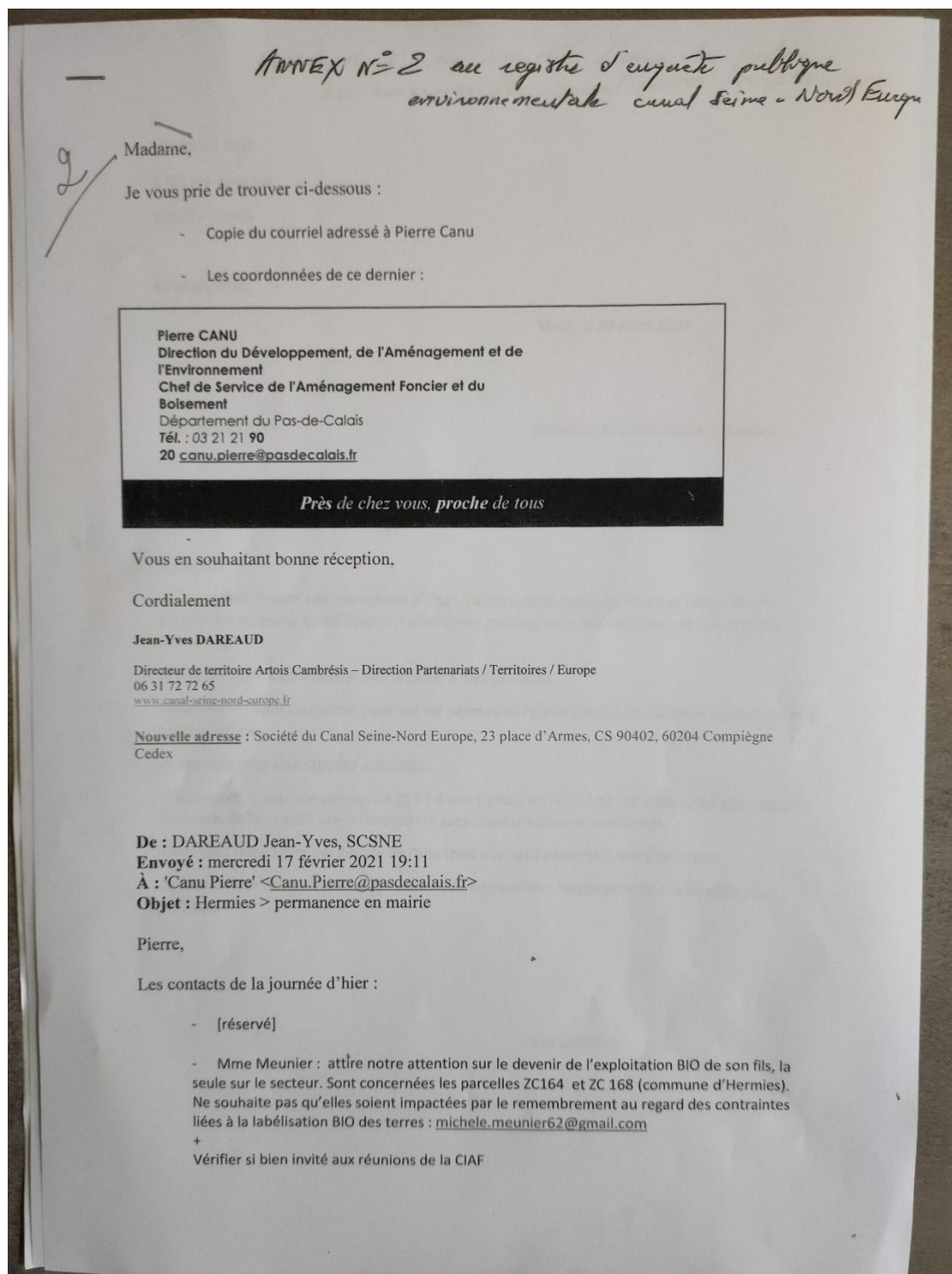


A joindre au dossier
Déposé à Marquica le 23 Mars 2024

R657 -

Date de dépôt : Le 23/03/2024 à 18:29:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

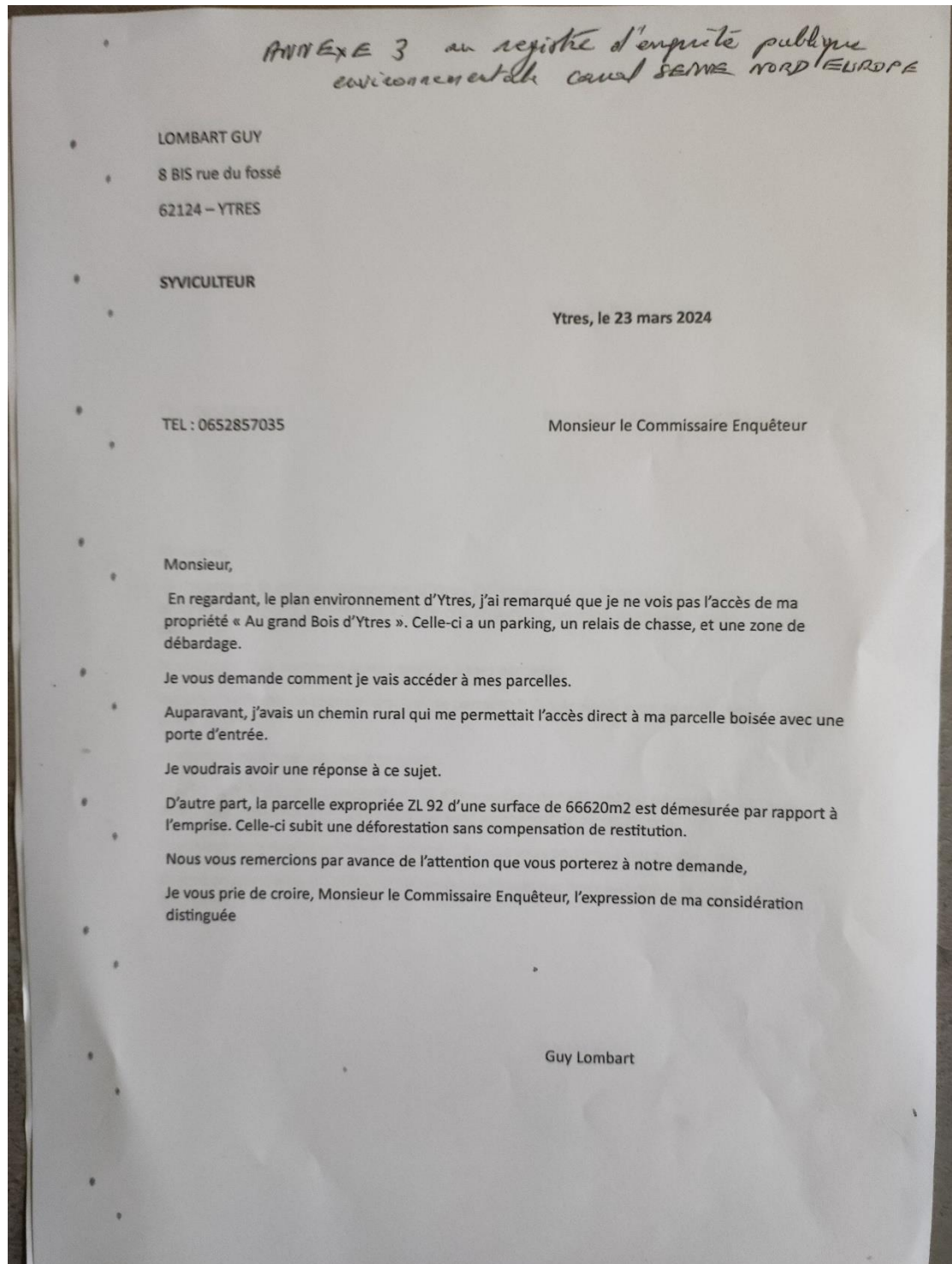


2657
Parage de M^{me} M^{me} MEUNIER Michèle, et HERMIES (62147)
qui se sont déposés deux courriers concernant l'exploitation de son fils (parcelles 2C 164 et 166)
Adrien Meunier, installé en Agriculture Biologique.
M^{me} Adrien Meunier n'a jamais été convoqué
sur des consultations des propriétaires pour
la phase projet de l'AFFAIRE du Nœud Pas de
Cerbais - Il demande à être consulté lors
de la réunion prévue en juin 2024
(documents joints en annexe n° 2 au présent
registre)

R658 - Guy

Date de dépôt : Le 23/03/2024 à 18:31:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



① Panage de M^{me} LOMBART Annie, venue déposer ^{RFB}
un courrier (au nom de LOMBART Guy) concernant
la parcelle 7 n° 92, pour laquelle elle conteste
l'emprunt retenu pour les travaux,
(arrêté n° 23 au registre)

R659 - Pascal

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

- Passage de LORE Pascal, dit à SAINTS LES MAREUILS,
venue consulter le dossier afin des écluses. M^{me} LORE
a été responsable des 3 écluses de Jaucourt.

R660 - Jean-Claude

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

- Passage de M^{me} TRISNE J. Claude, de CERGY, venue
déposer un courrier actant son opposition au canal
(comme annoncé sur précédent registre - Amereville)

ANNEXE N° 4

MR TAISNE Jean-claude

32 Rue Edouard Manet

59540 CAUDRY

0684296625

jean-claude.taisne@orange.fr

Caudry, le 2 Avril 2024

Mme, Mr,

L'aberration la plus scandaleuse de ces 2 siècles :
- construire un canal parallèle à un autre et
reliant les 2 mêmes points géographiques -
une ineptie du type Arlésienne qui, depuis des
décennies, prouve le gros doute sur son opportunité.
cette bagatelle va coûter 6 milliards d'€ au
contribuable.

Le canal du Nord est sous utilisé malgré son
gabarit de 900T

Pourquoi ne pas le mettre au gabarit souhaité
pour le canal seine/Nord ?

Le seine/Nord est une catastrophe écologique :

- où se-t-on tiré l'eau nécessaire ?
- combien de terres cultivables vont être anéanties ?
- que va-t-on faire du canal du Nord ?

Utiliser les structures existantes du canal du Nord
en l'améageant diviserait par 2 la facture
et par 10 l'impact sur l'environnement -

Bien cordialement.

TAISNE J.-Cl.



R661 - Daniel

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

M. Daniel DEURAY commune de Bazouen (68)
(impossibilité d'accéder au site CSNE pour y déposer la présente demande) -
Le chemin de randonnée au départ de Marquison intitulé "d'un canal à l'autre" a pour but essentiel de faire découvrir aux randonneurs les infrastructures intéressantes du canal SN6 sur un secteur déterminé à savoir : écluse n°5 (la plus haute du tracé) le remblai de grande hauteur et le pont-canal sur l'A26. L'entrée du parcours de randonnée sur le CSNE est prévue à l'écluse n°5 (pk 98) en empruntant le chemin de service côté ouest et quitter celui-ci à hauteur du pk 95 afin de rejoindre la D15 et de là le canal du Nord et Marquison. Il importe de pouvoir quitter le CSNE depuis le remblai par un accès facile (rampes) si cela est réalisable afin d'accéder à la D15 puis au chemin existant dit des Lancanniers à cheval sur les communes de Mervin et Sains les Marquison celui-ci permettant d'accéder au canal du Nord.

Sur le remblai de grande hauteur entre le pont-canal et le pk 95 une table serait envisagée afin d'offrir une vue panoramique vers l'Ouest (bassin minier) et vers l'Est le Lamberin et la vallée de l'Esaut. Un emplacement suffisant pour permettre cette table d'orientation ainsi qu'une table et 2 bancs pour le repos des randonneurs. Le passage sur le CSNE représente une distance de 3 km (du pk 98 au pk 95 sens du tracé)!

R662 - Pierre

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Passage de M^{rs}. VAILLANT Pierre et VAILLANT Bernard,
qui remettent un courrier concernant le retrait
boisé de OISEY le VERGER, et demande à
replanter sur les terres de dépôt. (annexes annexé
au présent rapport - annexe n° 5)

Monsieur Le Commissaire enquêteur

le 2.04.2024

ANNEXE N° 5
au registre et enquête publique
autorisation environnementale CSNE
- irrigation -

Exp: Coquelle Hubert
Vaillant Pierre
Vaillant Bernard
62860 Oisy-le-Verger

Monsieur

Attentif de l'élaboration du dossier Seine-Nord depuis l'ouverture du projet nous avons été surpris de la part importante prise pour la surface environnementale et de son coût financier.

Des plantations dans des terres de 1^{re} et 2^{de} Catégorie

Dans la perspective d'une ligne ferroviaire des terres labourables seront encore nécessaires ainsi

une partie de terre agricole disparaîtra

Le territoire de Oisy-le-Verger dispose actuellement de plus de 300^{ha} de bois et marais. Ne serait-il

justifiable de planter sur des terres de dépôt

(situées près du bois de puit)

Il faut savoir que l'entretien des plantations occasionne un coût - qui le supportera

Je vous prie de prendre ses remarques en considération restant à votre disposition

Veillez agréer mes sentiments respectueux

H. Coquelle

Vaillant

R663 - Gerard

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

02 Avril 2024 M. Bauduin Gerard. P0200 St Christ Bricot

Section ZC n°32 Cizancourt

11630 m² - 3206 m² jalonnés sans
concertation, nous sommes inquiets de la
localisation de la surface prélevée

Bauduin

R664 - François

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Truquin François 2/AVRIL/2024

* quel sera le prix au m² sur
voisins 80 000
Ancien marécage et Hulte

* T: 03 22 83 10.26.

* quel Personne à contacter pour la
négociation de Prix ?

* Notre Terrain était limitrophe à l'ancienne
rivière la Toraille.

* Peut-on avoir l'échange du Terrain par un autre ?

5

AD

R665 - Denis

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Denis Boulanger - boulanger-denis@orange.fr.

Comment peut-on étudier une enquête publique composée de près 15.000 feuilles et seulement 4 semaines? Il demande une prolongation de cette enquête publique.

Ce projet surdimensionné n'a pas fait l'objet d'une réelle étude sur sa nécessité: pas d'étude de marché. Non respect de la loi sur les investissements publics. Pas d'évaluation socio-économique. Peut-on avoir des explications sur ces manques?

Ce projet va détruire 3700 ha des meilleures terres agricoles d'Europe. Il va déplacer 78 millions de m³ de terres. Il va utiliser des millions de m³ d'eau alors que le réchauffement climatique nous amènera des sécheresses de plus en plus souvent.

L'ébranchement du canal notamment sur la partie nord avec la proximité de la nappe phréatique. Comment va être gérée la possibilité d'un retour de l'eau dans la nappe?

- Ce projet n'a aucun intérêt pour l'environnement. La réduction de camions sur les autoroutes est infime. La compensation environnementale est clairement insuffisante.

Quelle compensation environnementale pour les difficultés d'approvisionnement en eau et les dangers pour les milieux humides mises déjà en danger par les sécheresses successives?

Pourquoi le projet du CSNE n'est pas soumis à la loi ZAN (Zero Artificialisation Nette) alors que tous les petits projets sont concernés?

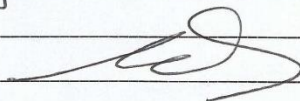
Les zones Natura 2000 et les espèces protégées sont fortement touchées. Les travaux de compensation comme le fauchage, le fauchage de roseaux, sont réellement insuffisants.

Comme je n'ai pas pu lire l'ensemble du dossier, faute de temps, je n'ai rien vu sur le traitement des eaux pluviales sur les pertes présentes sur chaque côté du CSNE. Sur le secteur Haute Somme le CSNE est sur la perte de la vallée, il viendra couper les eaux pluviales de la partie supérieure. Seront-elles stockées?

Je regrette également le manque de concertation avec le Département et l'aménageur forcé concernant le traitement des eaux pluviales.

Nous avons des problèmes de coulées d'orages et aussi de ruissellement chronique qui se répercute dans les étangs de la Haute Somme. Comment cette problématique sera gérée.

Boulangier Denis.



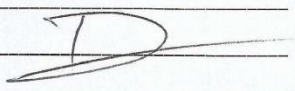
R666 - Delphine

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

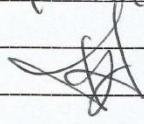
Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Delphine Lavaquerie 2 Avril 2024

Un canal plus grand pour plus de trafic,
trafic de quoi, pour les bénéfices de qui ?
Un canal plutôt Europe et Nord et invasif pour
la Seine et la scène globale des Hauts de FRANCE
Il y a mieux à faire pour l'environnement
que des expérimentations de ce genre ;
je pense. L'entretien de l'existant et
d'autres échanges existent sûrement
exploitants en société, concernés par une
parcelle malheureusement en cassation.
Avec le changement climatique, un canal de
ce gabarit, changera en plus la MÉTÉO.
Un canal est connu pour que ça coupe les
pluies. Aussi, il y a un problème en France,
c'est souvent les étrangers qui gèrent tout
celle dans notre PAYS. (Les Hollandais, les Belges
etc...)

delaviebell@yahoo.fr 

Fin de permanence 12⁰⁰



R667 - Pascal

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 16:30:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Première journée :

Le _____

1^o Observations de M. PUBLILEGAL
12 MARS 2024
CONTROLE REGISTRE

PUBLILEGAL
27 MARS 2024
CONTROLE REGISTRE

le 2/04/2024

M. COMBAULT PASCAL
7 rue des FARRONS
80190 LANGUEVOISIN-QUIQUERY.

Mme CHRISTINE ZURICH
14, rue de HOGENCOURT
80190 LANGUEVOISIN-QUIQUERY

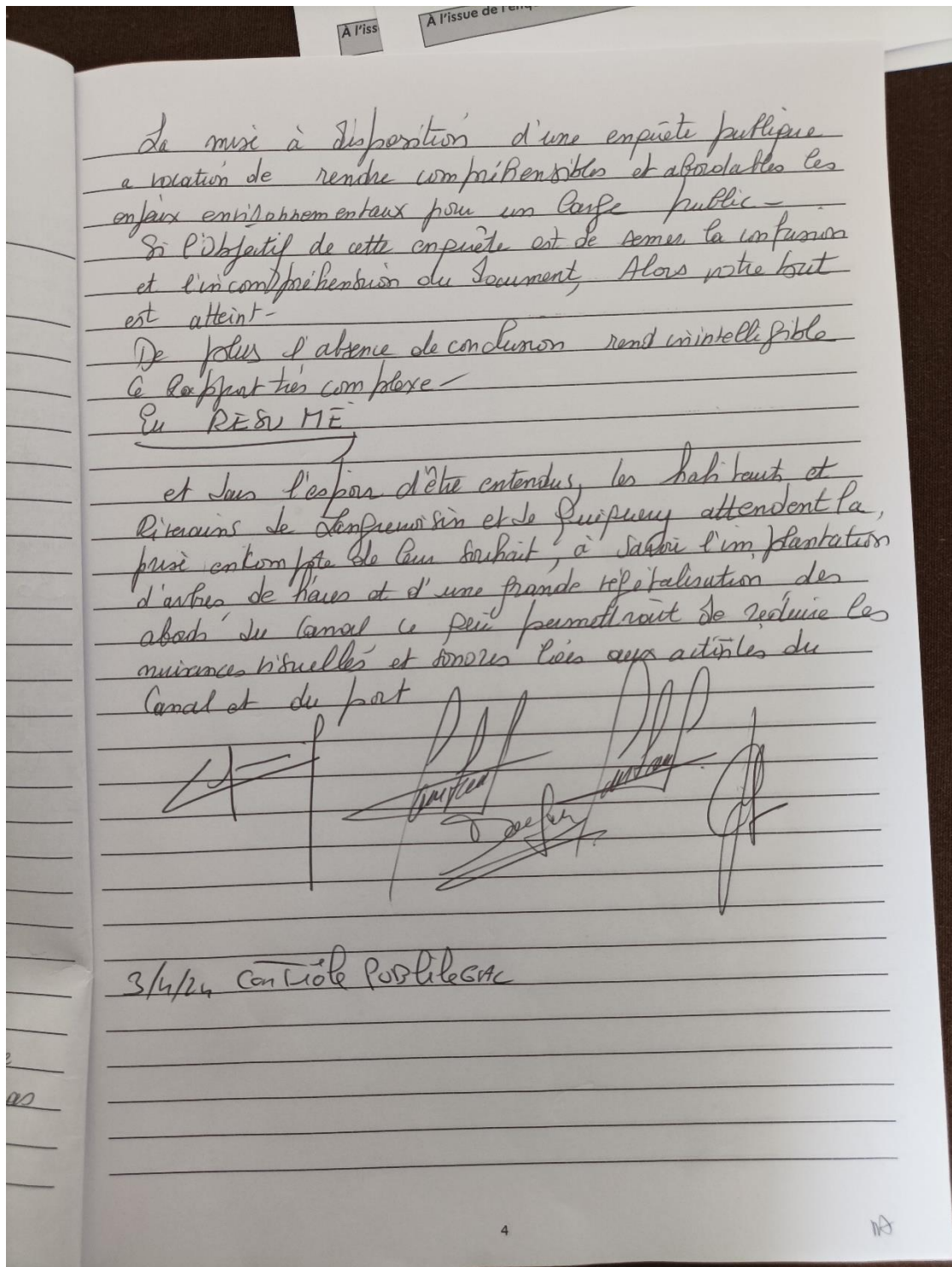
M. GRAUET JACQUES.
4 rue des FARRONS
80190 LANGUEVOISIN-QUIQUERY

M. DOYER Jean-Yves
10, rue des FARRONS
80190 LANGUEVOISIN-QUIQUERY

Nous venons vers vous concernant le dossier
d'étude d'autorisation environnementale en vue
de la réalisation du canal Seine Nord Europe.
La qualité première de votre document est d'être
très technique et détaillé, cependant il ne permet pas
au public novice d'appréhender les travaux déjà
réalisés, en cours et à venir.

3/4

3



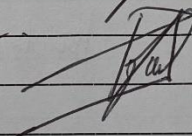
R668 - Pierre

Date de dépôt : Le 27/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

23 MAR 2024
CONTROLE REGISTRE

Le 27/03/2024 : Je soussigné Pierre Carbonnaux propriétaire de terres à Rouy le grand ; suite à l'aménagement foncier consécutif au passage du canal Seine-Nord-Europe, demande le retrait de la ligne électrique longeant la voie communale N°1 de Yorchain à Rouy le Grand - So ainsi que l'enlèvement du transformateur électrique.



R669 - Francis


Date de dépôt : Le 28/03/2024 à 10:00:00

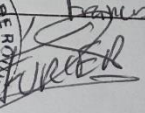
Lieu de dépôt : Sur un registre papier


Le 28/03/2024.

Nous, maire de Rouy-le-Grand, vous signalons que suite à l'aménagement foncier, la ligne électrique qui suit le chemin n°1 qui va du transformateur électrique de Mesnil St Nicolas SD à Rouy-le-Petit via Rouy-le-Grand, connaît de nombreux obstacles puisque l'aménagement foncier supprime le chemin. Nous demandons donc à VNF Seine Nord Europe de demander à EDF d'enterrer cette ligne ou supprimer si elle n'est plus d'utilité, de plus la fibre optique qui longe ce même chemin va être complètement déplacée.

Aucun retardement anticipé. Pour la Maire de Rouy-le-Grand

 Francis URIER

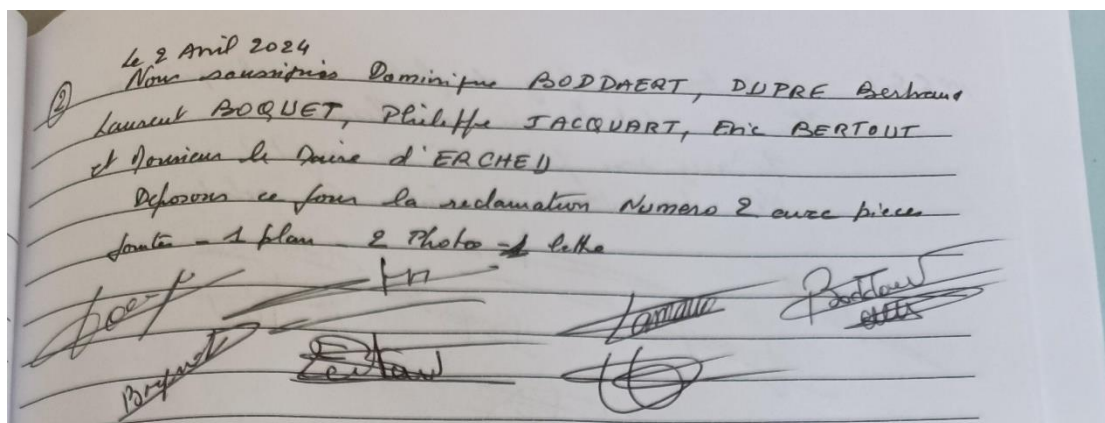


3 

R670 - Dominique

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

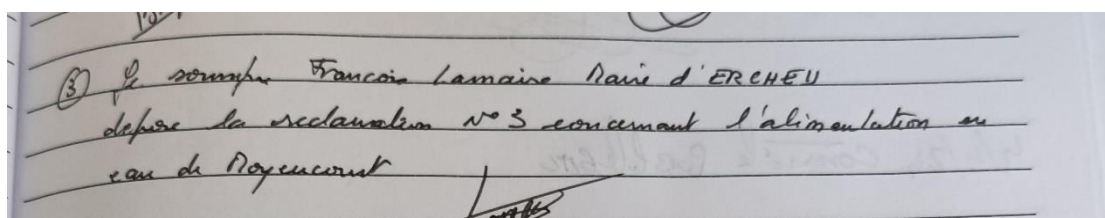
Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R671 - François

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

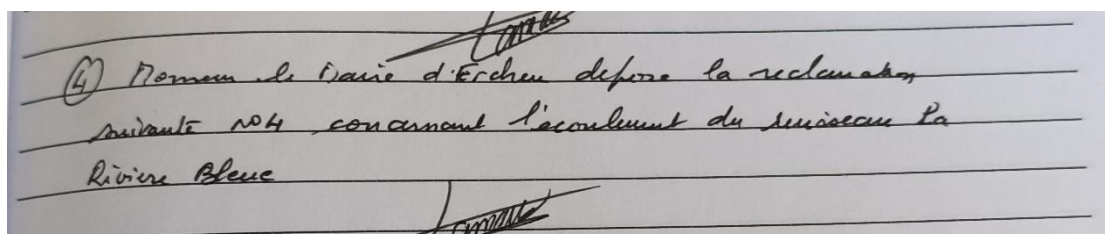
Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R672 -

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

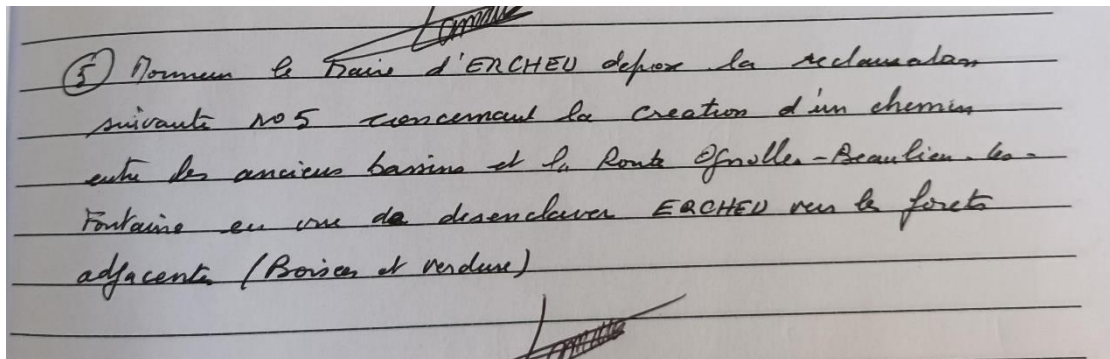
Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R673 -

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



⑤ Nommer le Traine d'ERCHEU de par la réclamation
suivante n°5 concernant la création d'un chemin
entre les anciens bassins et la Route d'Annelles-Beaulieu. La
Fontaine en vue de désenclaver ERCHEU vers les forêts
adjacentes (Bois et verdure)

R674 - Dominique

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

~~COMITE~~
⑥ Nous soussignés Dominique BODDAERT, Bertrand DUPRÉ
Laurent BOQUET, Philippe JACQUART, Eric BERTOUT
Guy CARPENTIER
déposons la réclamation suivante quant à l'écoulement
des eaux
Nous craignons une stagnation des eaux d'écoulement
(voir au dor)
4 170

n° 6 Suite et de toutes le long du futur canal qui va
être un obstacle au ruissellement.
Qu'avez vous prévu à ce sujet ?
Nous souhaitons connaître les solutions.
~~COMITE~~
~~BOQUET~~
~~DUPRE~~
Boddaert
Jacquart
Dupré

R675 -

Date de dépôt : Le 12/03/2024 à 10:00:00

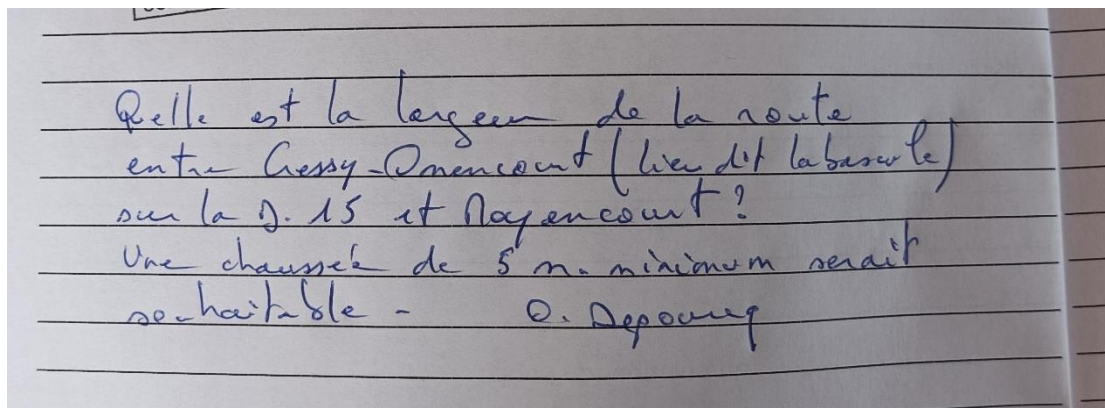
Lieu de dépôt : Sur un registre papier

chemin Noir - Pointe au croisement des chemin
sur la futur route provisoire
le long - Point sous

R676 -

Date de dépôt : Le 23/03/2024 à 10:00:00

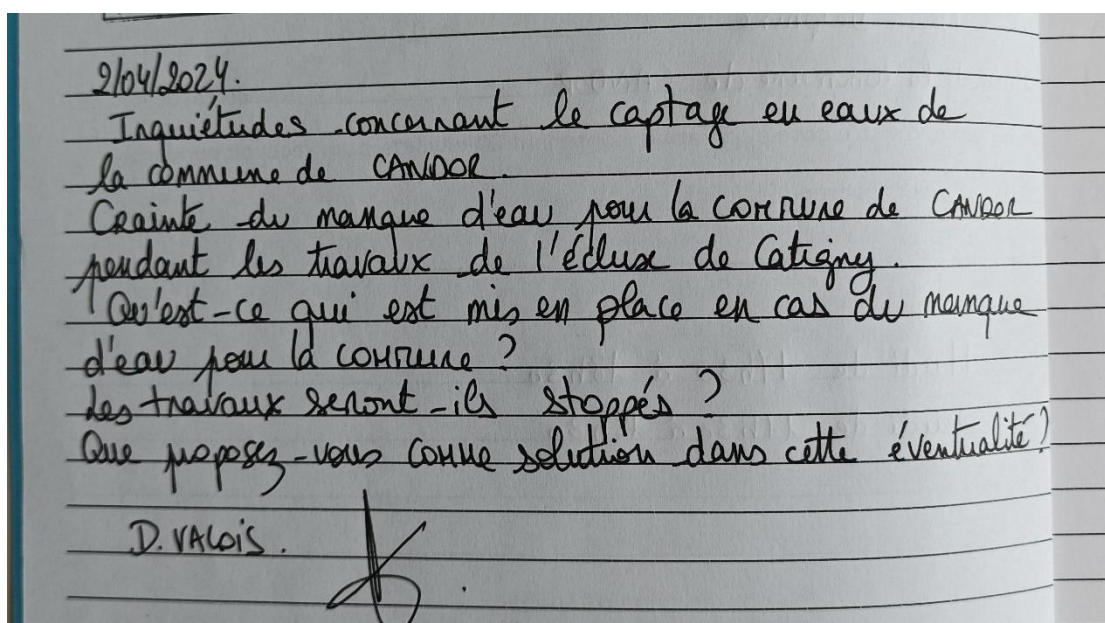
Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R677 -

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R678 - Luc

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

26 MARS 2024	X
CONTROLE REGISTRE	


Devenue Jallene -
Mardi 2 Avril 2024 de 14h00 à 17h00

- 1) Très surpris que des plantations faites sur la commune de Marigny aux cèpres dans une forêt qui vient d'être exploitée, soit considérées comme une compensation de biodiversité alors qu'une forêt était déjà existante. ???
- 2) Propriétaire de quelques hectares sur la commune, je suis surpris de n'avoir jamais été informé et consulté en vue du remembrement. Quelle est la notion du droit de propriété ??
- 3) Fortement impacté par le tracé du Canal Seine Nord, la commune et ses habitants ne pourra plus traverser le canal sans un détour peu franchir le canal. Une passerelle ou un passage sous le canal

4

reclamés lors des réunions publiques a-t-il été pris en compte.
Concernant les réunions publiques, les différentes parties VNF et Société du Canal Seine Nord jamais présentes en son temps.
Impact sur la nappe phréatique d'un tel ouvrage alors qu'il est affleurante sur la commune. Aucune réponse

des fouilles archéologiques dans un talus du Canal qui à 60ans !!
La préhistoire est finalement récente

M. Luc Bultot


R679 - Anita

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00


Lieu de dépôt : Sur un registre papier

du point de vue environnemental, dans la zone du Quesnoy
territoriale d'Écaulilly, je tiens à signaler

- 1) la présence d'une mare qui a toujours existé, aux limites des parcelles A81 et A90, non indiquée sur les plans.
- 2) la présence de salamandre tachetée (vue personnellement) dans le bas du Quesnoy.
- 3) la présence de chênes centenaires.

La société CSNE doit s'engager à restaurer les zones humides nécessaires aux espèces protégées et doit s'engager à garder les bas en eau remarquables.

Mme Rosiquet Anita, Beaulieu-les-Fontaines



R680 - Laurent

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

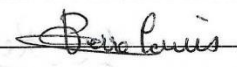
Lieu de dépôt : Sur un registre papier

L'Association des chasseurs va être très impactée
par les travaux du canal ainsi que par le canal.
Nous gérons notre gibier avec passion, mais
avec tous ces travaux la faune va moins se
reproduire voir partir sur les territoires voisins

Q1

5

pu'allez vous faire pour nous dédommager de
nos investissements économique et personnel.
es chasseurs.

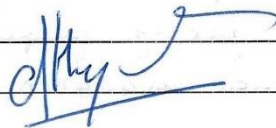
PIERRE-LOUIS Laurent (catigny) 

R681 - Nicolas

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Nicolas HAGUET EARL Ferme de Balry - tel. 06 82 43 01 62
J'exploite des terres agricoles sur la commune de Languevassien
Je voudrais savoir si je pourrais avoir accès au chemin de
service existant sur la commune de Languevassien au niveau du
demi-tour des peiches (Bassin de Viremont). J'aurais besoin
d'avoir accès au chemin de service pour accéder à ma
parcelle qui va se trouver entre le canal, le village et le
marais de Languevassien. De même il faudrait que les
camions de betteraves puissent accéder à ce chemin et de faire
demi-tour au niveau de la pointe qui se situe entre le
nouveau ~~pont~~ pont de la route RD89 et le bassin de Viremont.



R682 -

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

F. LECLERC

Il semble y avoir un problème avec l'argent public, les investissements plus précisément. La DUP du CSNE de 2017 ne respecte pas la loi du 31/12/12 et son décret d'application 2013-1211. Qu'en est-il de cette évaluation et de la contre-expertise indépendante qui va de pair ? Évaluation socio-économique et contre-expertise obligatoire, je le rappelle. Pour tous les investissements de

6

95

plus de 100 millions d'euros, publics. Nos impôts !
Avis défavorable pour ces raisons, et bien d'autres. Merci de considérer mon avis.

Leclerc

R683 - Valérie

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

M^{me} opat Valérie Maire de Caigny

- ① sur un terrain communal de la commune les chasseurs ont planté une Bande de ruscus avec notre accord la Bande va être détruite par la construction du canal merci de dédommager par la une nouvelle plantation ou financièrement.
- ② suite au travaux du canal Seine et Nord et du Remembrement nous nous tournons de village ^{devant être} ~~présent~~ de Caigny à Cherville
- ③ nous souhaitons que le recalibrage de la nouvelle voie communale de Caigny à Cherville soit prolongé jusqu'à carrefour Cherville, Descendre rue chemin du ponceau corbeau / chemin du Jactoy jusqu'au carrefour Cherville Beaucoup de camion circulation pour aller au futur port de Caigny.
- ④ suite au remembrement du canal Seine et Nord derrière la prairie une partie prise avec la pâture attente doit ~~être~~ avoir la continuité de merlon afin de cacher l'ouvrage et nuisance visuel des habitants ~~et~~ Sonores.

Caigny est le village le plus impacté
Merci de prendre en compte les doléances
et les appliquer.



R684 -

Date de dépôt : Le 25/03/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Lundi 25 mars de 16h à 19h

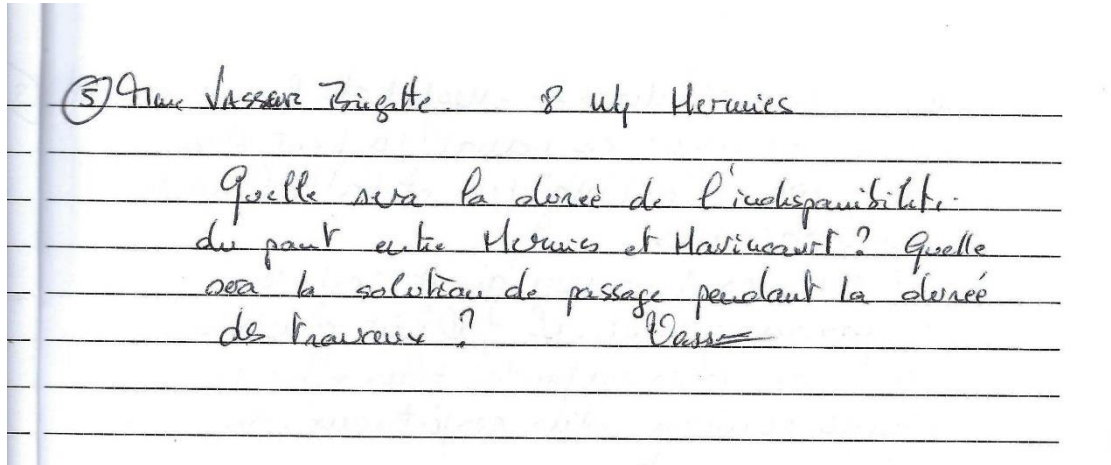
Je me questionne sur la valeur de mes terres et de mes biens immobiliers - Je me questionne aussi sur la pertinence d'un tel projet au 21^e siècle où les besoins en eau font se faire envier. Les villages traversés vont aussi subir des dommages qui seront irréversibles, qu'en est-il par exemple de l'alimentation en eau potable ? Un autre exemple : cet été, interdiction d'arroser mon jardin, interdiction de nettoyer ma voiture, à quand l'interdiction d'ouvrir le robinet d'eau courante ? Je ne suis pas favorable à ce projet, je préfère anticiper sur les difficultés à venir et non pas dépenser 5,2 milliards à minima d'argent public pour probablement des intérêts privés, alors que la France est sérieusement endettée. Je ne comprends pas.

Marechal

R685 - Brigitte

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



R686 - Albert

Date de dépôt : Le 02/04/2024 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

⑥ CAUDRON Albert - CAMBRAI - 59400 -

Beaucoup de personnes ont pris conscience de la nécessité de préserver l'environnement et de protéger la nature. Toutefois, des décideurs sans scrupule proposent des projets plus inquiétants que rassurants. Sur notre magnifique planète, ils se comportent comme des barbares en pays conquis. Depuis plusieurs années, la Société C.S.N. organise des rencontres avec le public dans les villages concernés. Elle respecte ainsi la loi. Je doute fort qu'elle tienne compte de l'avis des uns et des autres.

Aujourd'hui, il me semble que trop de gens ne veulent pas voir ou n'ont pas conscience des problèmes liés à la construction du C.S.N. C'est une folie. La France semble coutumière pour des projets inutiles et coûteux.

Des nombreux élus et d'autres décideurs ont fait l'apologie de ce canal: une chance pour l'emploi un développement économique pour les H^s de France

130

6

130