



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Mémoire en réponse

aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique
du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation
du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6
de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord)

24/04/2024

Niveau de confidentialité : Public

Date de mise à jour : 24/04/2024

Date	Direction	Type doc	Titre simplifié <i>(24 caractères max)</i>	Ind. <i>(1 lettre 2 chiffres)</i>
240410	DENV		Mémoire_en_réponse	A03

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**



SOMMAIRE

1. Réponses aux questions formulées par la commission d'enquête	5
1.1. Observations d'ordre général	5
1.1.1. Opposition de principe au canal.....	5
1.2. Eau	6
1.2.1. Ressource en eau - observations générales	6
1.2.2. Impact du prélèvement d'eau dans l'Oise.....	9
1.2.3. Pompage	11
1.2.4. Remplissage du canal	12
1.2.5. Dépense énergétique.....	12
1.2.6. Etanchéité du canal	13
1.2.7. Mise en œuvre de l'étanchéité	14
1.2.8. Nappes phréatiques	15
1.2.9. Alimentation en eau du canal dans le contexte climatique.....	15
1.2.10. Partage des eaux entre bassins	17
1.2.11. Qualité des eaux du canal	18
1.2.12. Canaux existants	19
1.2.13. Restauration et renaturation des rivières	20
1.2.14. Evaporation et réchauffement de l'eau	21
1.2.15. Inondations	21
1.2.16. Ruissellements et exutoires des eaux pluviales.....	22
1.2.17. Exutoire des eaux pluviales	22
1.2.18. Assèchement de plan d'eau	23
1.2.19. Création de bassin.....	24
1.2.20. Incidences sur les forages	25
1.2.21. Irrigation	25
1.2.22. Directive-Cadre sur l'Eau	26
1.3. Biodiversité	27
1.3.1. Grande faune	27
1.3.2. Impacts sur la biodiversité	27
1.3.3. Impacts sur les eaux de surface et zones humides.....	27
1.3.4. Marais d'Aubencheul	28
1.3.5. Espèces	29
1.3.6. Espèces piscicoles	29






1.3.7. Pollution	31
1.3.8. Trame bleue	31
1.3.9. Frayères	32
1.3.10. Débordement de l'Oise	32
1.4. SANTE	33
1.4.1. Nuisances sonores.....	33
1.4.1.1 Chantier.....	33
1.4.1.2 Trafic	33
1.4.2. Stress.....	34
1.5. DEFRICHEMENT	35
1.5.1. Compensation suite défrichage	35
1.6. DEPOTS DE TERRES	36
1.6.1. Mise en œuvre	36
1.6.2. Terres polluées.....	36
1.6.3. Destination des dépôts	37
1.6.4. Entretien	37
1.7. TRAVAUX	38
1.7.1. Terrassement	38
1.7.2. Tracé des routes.....	38
1.7.3. Suppression de péage	39
1.8. Dangers.....	40
1.8.1. Sectionnement des barrages.....	40
1.8.2. Dégradation des berges	41
1.8.2.1 Poussée perpendiculaire	41
1.8.2.2 Dégradation due aux animaux	42
1.9. Economie	43
1.9.1. Retombées en matière d'emploi - observations générales	43
1.9.2. Le transfert modal de la route vers le fluvial - observations générales	45
1.9.3. Continuité du transport.....	48
1.9.4. Insuffisance des études de marché et socio-économiques	50
1.9.5. Nature des marchandises transportées	50
1.9.6. Enquête du ministère des transports	53
1.9.7. Economie locale	53
1.9.8. Logement	54
1.9.9. Financement de l'ouvrage.....	55
1.9.9.1 Financement global.....	55





1.9.9.2	Coût du Pont Canal de la Somme	55
1.9.10.	Coûts de fonctionnement	56
1.9.11.	Attrait du transfert modal	56
1.9.12.	Tourisme	58
1.9.12.1	Impact touristique du projet – observations générales.....	58
1.9.12.2	Circuits de randonnées.....	59
1.9.12.3	Maisons du canal.....	61
1.9.12.4	Tourisme fluvial.....	61
1.10.	Paysages	61
1.10.1.	Impact paysager – observations générales négatives	61
1.10.2.	Traitement paysager – observations générales positives.....	63
1.10.3.	Traitement paysager – pistes d’amélioration.....	64
1.11.	Concertation	66
1.11.1.	Prise en compte des avis	66
1.11.2.	Ampleur de la concertation.....	68
1.12.	Mesures compensatoires.....	69
1.12.1.	Surfaces de compensation	69
1.12.2.	Gestion des compensations	69
1.12.3.	Suivi des mesures.....	70
1.12.4.	Pêches	70
1.12.5.	Surface de compensation pour la faune piscicole	71
1.12.6.	Berges lagunées et annexes hydrauliques.....	71
1.12.7.	Compensation en autorisation de pêche	72
1.13.	Procédure d’enquête	73
1.13.1.	Prolongation d’enquête	73
1.13.2.	Demande de débat.....	73
1.13.3.	Consultation du dossier.....	73
1.13.4.	Impartialité.....	73
1.13.5.	Consultation des Etats riverains	74
1.14.	Hors champ de l’enquête.....	75
1.14.1.	Régularité DUP	75
1.14.2.	AFAFE	76
1.15.	Compléments apportés par le Maître d’ouvrage concernant les contributions de la profession agricole	77
2.	Réponses aux observations formulées pendant l’enquête	78





L'enquête publique s'est déroulée du lundi 4 mars au mardi 2 avril 2024, soit trente jours consécutifs.

La Commission d'Enquête, désignée par le Tribunal administratif d'Amiens par décision du 18 février 2024, a établi un PV de synthèse remis à la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) le 10 avril 2024. Elle sollicite, par ce PV, les arguments de la SCSNE en répondant point par point à chacun des thèmes identifiés au cours de l'enquête publique.

Le présent document a pour objet d'apporter les éléments de réponse aux différents points identifiés (partie 1).

La SCSNE a souhaité apporter des éléments de réponse pour l'ensemble des contributions déposées au cours de l'enquête publique. La deuxième partie de ce mémoire présente ces éléments après mutualisation des observations formulées.

1. REPONSES AUX QUESTIONS FORMULEES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête a proposé, dans son procès-verbal de synthèse, une classification par thèmes des points appelant à réponse. Ces thèmes sont repris point par point dans la suite de ce document.

1.1. Observations d'ordre général

1.1.1. Opposition de principe au canal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Etudes lancées depuis une trentaine d'années, obsolescence du projet quant à ses critères environnementaux

Eléments de réponse de la SCSNE :

Le Canal Seine-Nord Europe s'intègre dans la réalisation du réseau fluvial Seine-Escaut. En reliant de manière efficace les voies navigables entre la France, la Belgique et, au-delà, les Pays-Bas et l'Allemagne, ce réseau européen de 1 100 kilomètres ainsi créé favorisera le développement du transport de marchandises par voie d'eau. Il répond à une priorité claire de la politique des transports de l'Union européenne : la décarbonation par le report modal du trafic de marchandises vers un mode économe en énergie. Avec des émissions de CO₂ de 3 à 5 fois inférieures à la route par tonne transportée, en fonction de la dimension des bateaux, le fluvial est un mode écologique. A ce titre, le réseau Seine-Escaut est un levier essentiel dans le cadre du Pacte Vert européen.

Maillon central du réseau Seine-Escaut, le Canal Seine-Nord Europe lève le principal goulet d'étranglement qui limite actuellement considérablement – et sans évolution significative envisageable – la performance du transport fluvial. Le projet offre des solutions logistiques plus écologiques aux entreprises (agriculteurs, industriels, logisticiens) et donc les aide à évoluer vers des pratiques plus durables et respectueuses de l'environnement, en intégrant le fluvial dans leurs chaînes logistiques.

La compétitivité apportée par le fluvial, mode économique grâce à la massification des marchandises, pérennise les activités des territoires et donc l'emploi. Il favorise l'attractivité des territoires desservis



pour des nouvelles implantations d'activités. C'est un atout pour la réindustrialisation et donc l'indépendance économique de la France et de l'Europe.

Levier favorisant la transition écologique, facteur d'emploi pour les habitants, de compétitivité pour les entreprises et les productions locales et d'attractivité pour nos territoires, le Canal Seine-Nord Europe a été étudié et conçu progressivement (respect de la séquence « éviter, réduire, compenser ») en prenant en compte l'ensemble des enjeux, en particulier environnementaux, dans le cadre d'une concertation large et ouverte qui a amélioré le projet à chaque étape. Le Canal concilie économie et écologie. Il est résolument moderne et répond aux enjeux de notre temps.

Au vu du résultat des études techniques, environnementales, socio-économiques et des expertises associées, du bilan de tous les débats et concertations menés, les décisions ont été prises par les autorités légitimes au niveau européen, national et territorial. Elles se sont traduites d'une part par la décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin 2019 (qui cadre la réalisation du réseau Seine-Escaut) et d'autre part par la convention de financement signée le 22 novembre 2019 entre l'Etat et les grandes collectivités des Hauts-de-France.

Le Canal est aujourd'hui porté par les élus des Hauts-de-France qui conduisent sa réalisation, à travers la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), en partenariat avec l'Etat et avec le soutien de l'Europe.

La SCSNE, établissement public local, a pour mission de mettre en œuvre les décisions et de réaliser le Canal dans le respect des engagements pris, en particulier sur le plan environnemental avec la réalisation de plus de 1 200 hectares d'aménagements écologiques (dont environ 800 ha pour les secteurs de Passel à Aubencheul-au-Bac) afin d'atteindre « l'équivalence écologique ». Celle-ci va continuer à informer sur les objectifs et le bien-fondé du projet, expliquer comment il a été conçu et comment il va être construit, écouter les remarques et les inquiétudes et y répondre, dans l'objectif que le chantier se déroule au mieux, en optimisant les retombées positives sur le territoire grâce à la mobilisation des partenaires de la démarche Grand chantier.

1.2. Eau

1.2.1. Ressource en eau - observations générales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La mobilisation d'un volume important d'eau pour l'alimentation du canal est susceptible de provoquer des conflits d'usage, des perturbations du cycle de l'eau.

Les prélèvements en eau du projet visent à alimenter le canal proprement dit et la réserve de la Louette à partir de l'Oise et la remise en eau de la Tortille à partir de la nappe phréatique. A l'inverse le déclassement partiel du Canal du Nord alimenté en partie par les nappes devrait réduire le volume d'eau que celui-ci prélevait.

- 1- Quel est le bilan entre le prélèvement du CSNE et ce qui sera restitué par le Canal du Nord ?
- 2- Un bilan et une analyse globale de l'incidence du projet sur l'ensemble des systèmes aquifères du territoire a-t-il été effectué ?
- 3- De quelle manière sera garanti l'accès à l'eau pour les autres usagers du territoire du canal et des ressources en eau correspondantes ?
- 4- Quel bilan de tous les usages de l'eau a-t-il été réalisé dans l'objectif du développement durable, (quantité et qualité dans un contexte de changement climatique) ?
- 5- Quelles sont les valeurs de seuils de qualité retenues dans le cadre de ce projet ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

1, 3 et 4 - Le schéma d'alimentation en eau du canal Seine-Nord Europe est conçu de manière indépendante de l'alimentation en eau des autres canaux.

L'alimentation des canaux existants est complexe et détaillée au 2.1.2 de la pièce D5 du dossier. Le schéma ci-dessous disponible dans ce même article illustre cette complexité.

Le diagramme ci-après synthétise les relations entre la ressource en eau disponible et les modalités de son utilisation (cf. Illustration 3).

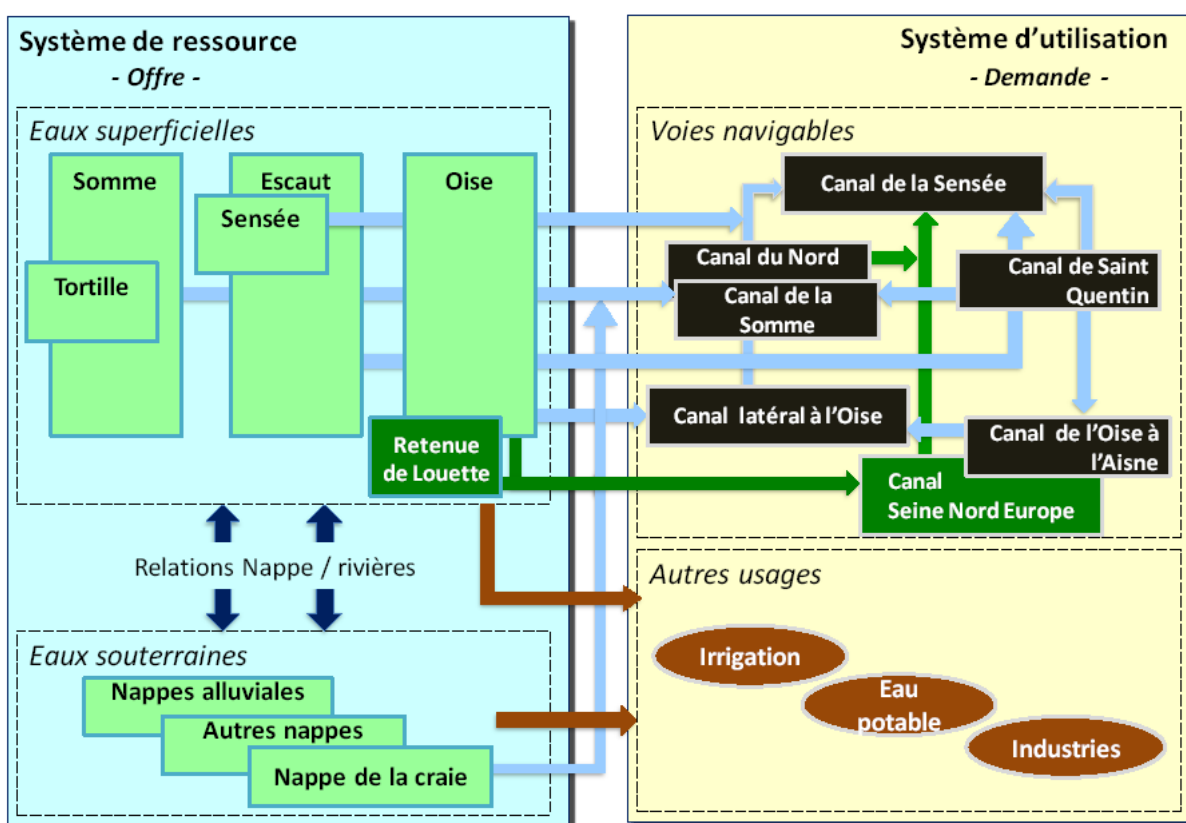



Illustration 3 : Relations entre la ressource en eau et son utilisation

(Source : Le schéma d'alimentation en eau du CSNE, Antea Group, 2016)

Extrait de la pièce D5 du DAE

Pour le Canal du nord, l'article 2.2.2.2 précise les sources d'alimentation, le canal est ainsi scindé en 3 tronçons alimentés de façon distincte, mais étant en interaction.

Il est notamment indiqué : « Le canal du Nord est donc en interaction avec la nappe de la craie. La perturbation du fonctionnement hydrogéologique et hydraulique engendrée par cet aménagement a marqué le territoire, qui s'est progressivement adapté à ce nouvel équilibre : canal du Nord drainant aujourd'hui la nappe de la craie entre Etricourt-Manancourt et Ytres, de façon plus ou moins importante selon le niveau de la nappe (période de basses ou de hautes eaux). Ce drainage engendre un abaissement de la nappe au niveau de son point le plus élevé (Ytres) ; »



Il est également expliqué les pertes et gains du Canal du Nord en l'état actuel entre les écluses 1 et 12 suivant la situation des eaux de nappe.

Le fonctionnement du canal du Nord mobilisera les mêmes sources d'alimentation même après son réaménagement, hormis sur les sections comblées ou sur lesquelles le CSNE prend place.

Rappelons aussi que le transfert d'eau Sud -> Nord qui s'opère actuellement par le canal du Nord sera maintenu après la mise en service du CSNE. Article 2.2.2.2 pièce D5 : « Comme déjà signalé, ce mode de fonctionnement permet de transférer en moyenne 0,65 m³/s vers le canal de la Sensée (hors pertes de l'écluse de Palluel). »

Au vu de la complexité du système d'alimentation des canaux existants, il n'apparaît pas réellement pertinent d'établir un bilan entre la consommation du CSNE et des débits qui seraient restitués par le canal du Nord. Les différentes études ont pris en compte l'évolution du Canal du Nord et donc son impact sur les nappes, comme les impacts du CSNE ont pu être pris en compte.

Le schéma d'alimentation est également conçu en tenant compte des autres usages de l'eau (ainsi que de leur évolution prévisible sur une période de 25 ans à compter de la déclaration d'utilité publique du projet (2008)) et de la préservation des milieux aquatiques. Ainsi le prélèvement est progressivement réduit à partir du seuil d'alerte pour être totalement interrompu avant l'atteinte du seuil de crise. Ces modalités de prélèvement permettent d'éviter tout impact sur l'Oise en période d'étiage sévère ainsi que tout conflit avec les autres usages de l'eau présents sur le territoire.


L'eau prélevée à l'aval de l'écluse de Montmacq-Cambronne est ensuite acheminée jusqu'au bief de partage du Canal (entre le Nord de la Somme et le Sud du Pas-de-Calais) via le système de pompage installé à chaque écluse. L'alimentation se fait ensuite gravitairement vers le Nord par le CSNE. Le prélèvement en eau se limite donc à la compensation des pertes définitives du Canal Seine-Nord Europe (évaporation et infiltration) sans autre usage ou apport dans les autres canaux.

Bien que cela ne puisse s'apparenter à un apport d'eau, le projet prévoit toutefois de pérenniser le transfert qui s'effectue actuellement du Sud vers le Nord via le canal du Nord nécessaire pour maintenir le niveau de la nappe phréatique dans ce secteur du Pas de Calais (participant notamment à l'alimentation des zones humides de l'Agache par infiltration aujourd'hui d'eau du canal du Nord) et pour les besoins de la navigation sur la liaison Dunkerque-Escaut. Après réaménagement du canal du Nord et mise en service du Canal Seine-Nord Europe, ce transfert sera maintenu grâce au Canal Seine-Nord Europe d'une part et par une canalisation installée au niveau de la commune de Graincourt-lès-Havrincourt d'autre part.

2- L'ensemble des aquifères susceptibles d'être influencés par le projet a fait l'objet d'une évaluation. Ainsi, le prélèvement dans l'Oise pour l'alimentation en eau du canal a fait l'objet de nombreuses études rappelées p 371 de la pièce C1.1 et notamment :

- 2005 : Phase Avant-projet sommaire. Alimentation du CSNE. Groupement Sogreah Arcadis Ingerop.
- 2006 : Phase Avant-projet sommaire. Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Chapitre 12.
- 2009 : Etude et comparaison des scénarios de Règlement d'eau. Groupement Sogreah Ingerop.
- 2015 : Etude hydraulique et impact environnemental de l'alimentation en eau du canal. Les scénarios de règlement d'eau. Antea Group.

Ces études ont orienté le choix d'un prélèvement dans l'Oise au niveau de Montmacq et selon des modalités précises dépendantes du débit de l'Oise en raison d'un moindre impact sur la ressource.



5- Les seuils de qualité retenus pour le canal Seine-Nord Europe sont décrits au chapitre 1.2 de la pièce D2. Ces seuils sont fixés par l'article L212-1 du Code de l'Environnement qui prévoit l'atteinte d'un bon potentiel écologique et d'un bon état chimique pour les masses d'eau artificielle (MEA). L'état écologique d'une masse d'eau est déterminé par un ensemble de caractéristiques biologiques, d'éléments physico-chimiques et de la concentration de certains polluants spécifiques influençant la vie aquatique comme spécifiés par l'arrêté du 25 janvier 2010 modifié précité.

1.2.2. Impact du prélèvement d'eau dans l'Oise

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

1- L'alimentation en eau du canal et de la réserve de Louette sera effectuée à partir d'un point unique dans l'Oise. Quel sera l'impact de ces prélèvements sur les nappes phréatiques du bassin versant de l'Oise ?

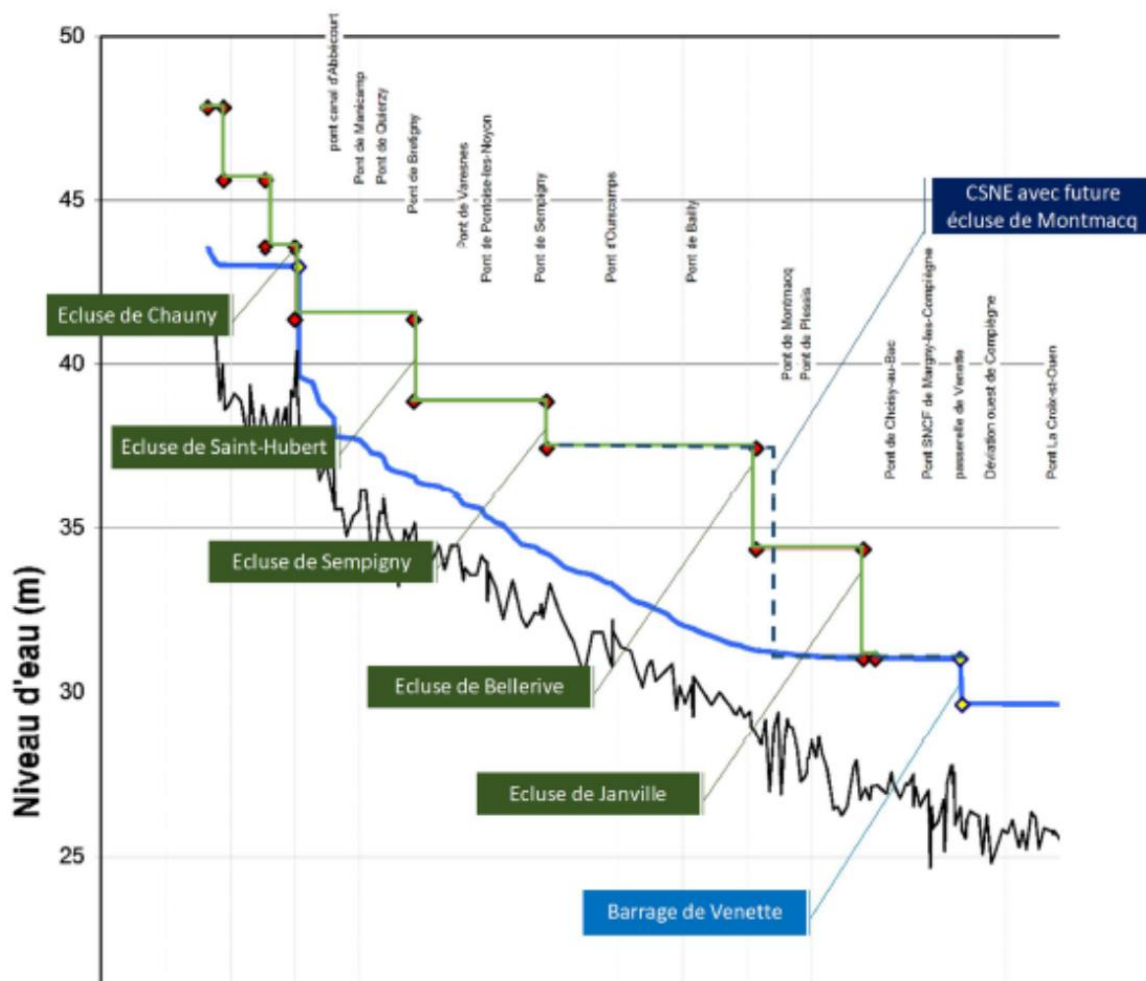
Le dossier indique que le prélèvement dans l'Oise pour alimenter le canal et la réserve de Louette n'aura pas d'impact sur les nappes phréatiques alimentant l'Oise, ses affluents en amont ou aval. Préciser de quelle manière le prélèvement d'eau dans l'Oise n'aura pas d'impact sur son système d'alimentation.

2- Quelle est l'imbrication des diverses nappes autour du tracé du canal ? A quelle distance du canal la nappe alluviale de l'Oise influence-t-elle les marais adjacents et les affluents ?

3- 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 selon les relevés des stations de mesures entre Creil et Pont Ste Maxence. Or, ceux 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 18 millions de m³ annuels nécessaires pour compenser les pertes par fuite et évaporation (étude d'impact 2019) ne peuvent pas être considérés comme négligeables ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

1- Le prélèvement s'effectue dans un bief dont le niveau est régulé par le barrage de Venette et qui reçoit les eaux de l'Aisne et de plusieurs autres affluents de l'Oise, comme l'Aronde. Il n'y a pas d'incidence sur les niveaux d'eau dans l'Oise et par voie de conséquence sur l'alimentation en eau des nappes. C'est notamment le choix de la localisation du point de prélèvement dans l'Oise qui permet de ne pas influencer les nappes phréatiques du bassin versant de l'Oise. Sur le Graphique ci-dessous, on voit bien que le prélèvement s'effectue dans une partie de l'Oise qui présente une pente hydraulique très faible.



Représentation de la pente hydraulique de l'Oise entre Chauny et Venette et des escaliers d'eau du canal Seine Nord Europe (pointillé bleu) et du Canal latéral à l'Oise (en vert).

2- Le schéma d'alimentation en eau, défini dans le cadre du Projet et décrit dans la pièce D1 du dossier de demande d'autorisation environnementale, repose sur un fonctionnement hydraulique du canal en circuit quasi-fermé. En effet, l'ensemble des consommations associées à la navigation (cycle de fonctionnement des écluses) est intégralement recyclé soit par gravité vers l'intermédiaire de bassins d'épargne associés aux écluses (2/3 à 3/4 des volumes suivant les écluses), soit de pompage des volumes ne pouvant être épargnés. Ainsi, la consommation du Canal se limite aux seules pertes par évaporation et par infiltration.

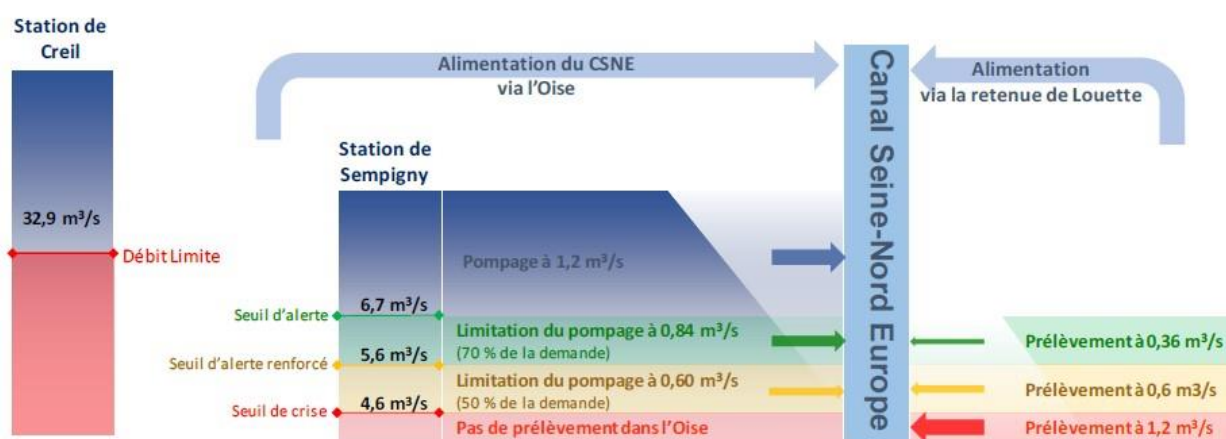
Le Projet tel qu'il est conçu ne prévoit aucun prélèvement dans les nappes phréatiques.

Dans la vallée de l'Oise entre Passel et Noyon, la nappe de la craie, principale ressource en eau, s'avère protégée par des formations de moindre perméabilité. Cette nappe, en continuité hydraulique avec celle des Sables de Bracheux (pouvant être ou non recouverts par les argiles sparnaciennes), est dans cette vallée semi-captive, voire franchement captive.

La structure du canal (paroi étanche ancrée dans la craie) interdit tout impact sur les alluvions de l'Oise qui dans le secteur étudié ne sont pas en communication avec la craie (présence d'argiles sparnaciennes).

3- Le prélèvement s'effectue dans le bief de Venette dont le fonctionnement s'apparente plus à un plan d'eau qu'à une rivière à courant libre. Ce bief reçoit les apports de l'Aisne (débit moyen : 65,4 m³/s, débit d'étiage : 12,8 m³/s) et de plusieurs affluents de l'Oise. Les débits de l'Oise naturelle sont : débit moyen à Sempigny : 34,2m³/s, débit d'étiage : 8,4 m³/s.

C'est donc bien à ces différents apports qu'il faut rapporter le prélèvement pour les besoins en eau du canal. Le volume de 18 millions de m³ (évoqué à la question 3-) est donc à comparer au volume d'eau qui transite par le bief de Venette sur une année, soit 3 milliards de m³, soit 0,6 %. Pour autant, les modalités de prélèvement dans l'Oise devront répondre à une double condition de débit aux stations de Creil et de Sempigny (cf. schéma ci-dessous). Les deux stations sont donc bien prises en compte dans les modalités qui conduiront à réduire voire interrompre le prélèvement dans l'Oise. Si le canal avait été en service en 2022, le prélèvement aurait été interrompu selon ces modalités du 07 juillet au 15 novembre. Pendant cette période, le canal aurait été alimenté par la retenue de Louette. Le prélèvement projeté dans le bief de Venette est donc à relativiser compte-tenu des apports dans ce bief.



Sources : les scénarios de règlement d'eau, Antea Group, 2015

1.2.3. Pompage

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le système d'alimentation du canal est organisé autour du point de prélèvement à Montmacq, point bas du canal qui suppose le fonctionnement d'un système de pompage pour relever l'eau vers les différents biefs du canal et non une alimentation gravitaire du canal.

Quel sera le mode d'alimentation en énergie de ces pompes ? Des dispositifs de production d'énergie renouvelable sont-ils prévus, des sites d'implantation de production d'énergie renouvelable ont-ils été recensés, permettant au canal en phase d'exploitation de verdir sa consommation énergétique ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les pompes permettant de remonter les eaux depuis le lieu de prélèvement jusqu'aux biefs 3, 4, 5 et 6 sont positionnées au niveau des écluses et sont électriques. L'alimentation électrique des pompes se fera via les distributeurs (demandes de raccordement auprès d'ENEDIS, de SICAE Somme et de SICAE Oise).

L'autoproduction pour alimenter ces pompes, via les énergies renouvelables, a été écartée compte tenu de différents facteurs :





- les puissances électriques nécessaires à l'alimentation des pompes sont trop importantes,
- les productions d'énergies renouvelables (photovoltaïque ou éolien par exemple) ne garantissent pas une production continue, il faudrait quoiqu'il arrive recourir à l'énergie extérieure,
- le besoin en énergie est important et relativement court dans le temps (uniquement pendant le pompage), alors que la production d'énergie renouvelable est plutôt lissée. Il faudrait donc être en capacité de stocker une quantité importante d'énergie.

Toutefois, l'implantation de production d'énergie renouvelable est envisagée. Une étude est en cours pour définir les mesures conservatoires pouvant être prises pour la mise en place de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble des bassins d'épargne des écluses. Ces mesures conservatoires permettraient d'envisager, via un opérateur adapté, la mise en place et l'exploitation de ces panneaux photovoltaïques. L'énergie produite ne serait pas directement utilisée sur les écluses, mais réinjectée sur le réseau des distributeurs.

Les opportunités de productions d'énergies hydroélectriques sont également en étude. Il apparaît difficile d'appliquer ce mode de production directement sur les équipements des écluses, les contraintes techniques sur le fonctionnement envisagé étant trop complexes. Il pourrait s'agir de mettre en place un équipement distinct profitant de la hauteur de chute entre 2 biefs au niveau des écluses. Cette opportunité comporte toutefois des contraintes, notamment de gestion de l'eau.

1.2.4. Remplissage du canal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Quelle est la consommation électrique prévue pour le premier remplissage du canal et de son bassin réservoir, sur deux hivers ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

Sur la base d'un remplissage sur deux hivers, la consommation électrique pour le premier remplissage du canal et de la retenue de Louette (21 + 14 millions m³), tenant compte de la compensation des pertes en eau (évapotranspiration et pertes par infiltration), a été estimée en moyenne à 15.100 MWh en prenant en compte la consommation électrique permettant le fonctionnement des systèmes de pompage aux différentes écluses (Montmacq, Noyon, Catigny, Allaines) ainsi que le système pour remonter l'eau du bief 4 vers la retenue de Louette.

1.2.5. Dépense énergétique

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

1- 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 ?


2- Quelle serait la consommation énergétique complémentaire prenant en compte l'évaporation due à un réchauffement climatique de +4°C

Eléments de réponse de la SCSNE :

1- La consommation électrique des écluses est précisée au paragraphe 5.2.2 de la pièce 7E de l'étude d'impact: « Sur la base de 20 éclusées par jour, la consommation des pompages d'éclusées s'élèvera à 73 GWh ».

La consommation indiquée comprend l'ensemble des besoins en pompage pour les éclusées mais également ceux nécessaire à la compensation des pertes par évaporation et infiltration.





2- La tendance actuellement observée sur les dernières années est une augmentation de l'évaporation est de +1 mm par an. Cette base peut être prise pour considérer une augmentation de +4°C en 2100. L'évaporation augmenterait ainsi de 80 mm entre 2020 et 2100, équivalent à 480 000 m³ par an supplémentaire à pomper à l'horizon 2100. La consommation électrique nécessaire serait alors d'environ 160 MWh, soit 0,2 % de la consommation énergétique du canal.

1.2.6. Etanchéité du canal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

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.

1- L'efficacité de l'étanchéité est interrogée sur le long terme et l'impact d'une défaillance de celle-ci sur les besoins en eau du canal.

2- A l'inverse l'absence de dispositif d'étanchéité dans le secteur d'Ytres inquiète sur l'importance des prélèvements générés sur la nappe et les risques de pollution de celle-ci.

3- Quelles seront les modalités de détection des ruptures d'étanchéité du plafond du canal et les modalités d'intervention ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

1- L'étanchéité est protégée des agressions extérieures par une structure rigide (matelas béton, enrobés ouverts, bétons bitumineux, matériaux traités au liant hydraulique...) Ce dispositif de protection est dimensionné pour résister en particulier aux courants de retour, aux jets des hélices et des propulseurs d'étrave, aux chocs des colis lourds....

En particulier, l'étanchéité est bien protégée des remous provoqués par le passage des bateaux et il n'y a pas de risque de fatigue de dispositif.

Les ouvrages sont équipés d'un dispositif d'auscultation permettant de repérer les fuites de l'étanchéité. Il s'agit de fibres optiques à dispositif de chauffe disposées en fond de canal ou sur les talus. Elles permettent de mesurer les tassements et les débits de fuite. Des piézomètres sont implantés dans la fondation et à l'aval des digues. Enfin un dispositif de collecte est effectué dans les digues par des drains et des puits. Des mesures individualisées des différents collecteurs sont mises en place.

Les dispositifs de protection et de surveillance de l'étanchéité doivent donc permettre de garantir sa pérennité dans le temps.

2- Dans le grand déblai d'Ytres, le niveau d'eau du canal se situe dans la zone de battement de la nappe sur environ 1 km. Dans cette zone, il n'est donc pas prévu de dispositif d'étanchéité dans le fond du canal.

En période de hautes eaux le canal sera drainant (le débit maximum est évalué à 630 m³/h pour les niveaux de nappe les plus importants. Ce débit est à relativiser avec la forte productivité de la nappe lors de ces périodes de très hautes eaux. A noter également que dans ce secteur le projet conduit à remonter le niveau de la nappe entre +2,3 et +2,8 m du fait de la fermeture du tunnel de Ruyaulcourt). A l'inverse, en période de très basses eaux le canal perdra de l'eau sur la section non étanchée (le débit est évalué entre 45 et 85 m³/h pour des niveaux de nappes très bas (de période de retour 60 ans). Même pour une période d'étiage longue, ces volumes, de l'ordre de 100 000 à 700 000 m³, sont facilement mobilisables dans la retenue de Louette : 2 à 5 % du volume total disponible). En dehors de ces cas exceptionnels, la nappe sera en équilibre avec les eaux du canal.

3- De manière générale, l'ensemble des ouvrages du canal fera l'objet d'une surveillance régulière. Ainsi, le réseau de piézomètres installés aux abords du canal et les fossés de drainage seront régulièrement contrôlés en vue notamment de détecter de possibles défauts dans l'étanchéité du canal. Par ailleurs, au niveau des points singuliers, comme les raccordements bief-écluses, seront installés des systèmes de détection souterrains par fibre optique permettant de détecter plus précisément ces possibles défauts d'étanchéité.

Un programme de maintenance du canal et en particulier de son système d'étanchéité a été défini pour la phase d'exploitation du canal, en lien avec le futur gestionnaire Voies navigables de France.

1.2.7. Mise en œuvre de l'étanchéité

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

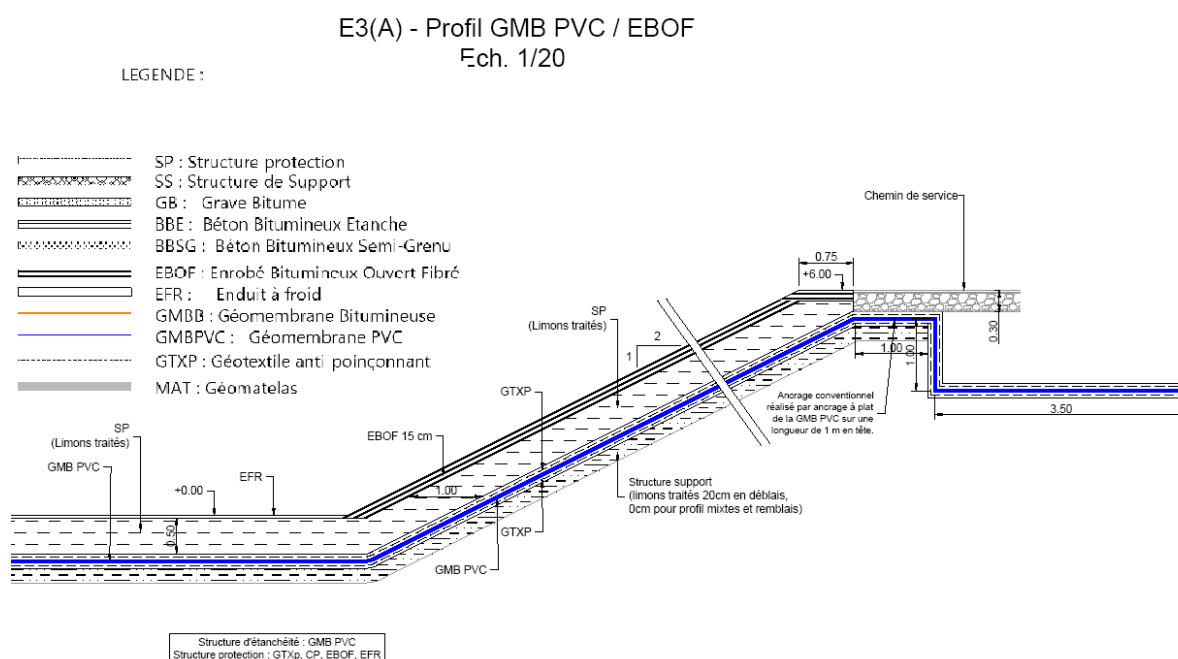
L'étanchéité n'est assurée que par de l'argile. La nature des sols et des déblais du chantier offrent-ils une proportion d'argile permettant d'assurer cette étanchéité ? Les remous dus au trafic des bateaux fatigueront à la longue cette étanchéité et mettront en péril sa pérennité.

Éléments de réponse de la SCSNE :

L'étanchéité sera mise en œuvre grâce à plusieurs techniques. L'utilisation d'argile n'est qu'une solution parmi d'autres, là où ce matériau est disponible, sur une section assez courte dans l'Oise. Les dispositifs d'étanchéité les plus couramment utilisés sur le canal sont les suivants :

- Béton bitumineux étanche ;
- Géomembrane PVC-P avec une protection par des dalles ou des matelas en béton ;
- Géomembrane bitumineuse avec protection en matériaux traités aux liants hydrauliques.

Comme le montre le schéma ci-dessous, la couche d'étanchéité est préservée des effets du battillage par la mise en place d'un revêtement de protection. En particulier, l'étanchéité est bien protégée des remous provoqués par le passage des bateaux et il n'y a pas de risque de fatigue de dispositif.



Coupe transversale d'un exemple de dispositif type d'étanchéité et de défense de berge sur le secteur 2 (ONE2 – avril 2023)

Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord) / 24/04/2024



1.2.8. Nappes phréatiques

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

- 1- Au niveau de Ytres-Ruyaulcourt, la nappe sera au-dessus du NNN en permanence. Sur 1 km (au niveau du croisement avec l'A2), il est prévu de ne pas mettre en place d'étanchéité : le canal sera en échange avec la nappe. La nappe sera naturellement rabattue au niveau du NNN : 85,60 m. Quels seront les volumes ainsi drainés et confisqués à nos territoires ?
- 2- Ces prélèvements vont se faire au détriment des autres acteurs du secteur et en particulier les agriculteurs. Or le SAGE de la Sensée a fait des études qui pointent la profession agricole et affirment dans le même temps une méconnaissance de l'impact

Eléments de réponse de la SCSNE :

- 1- Le volume drainé dépend du niveau de la nappe comme expliqué au 1.2.6 2- ci-dessus.

Compte tenu du contexte hydrogéologique très particulier du grand déblai d'Ytres, les dispositions constructives ont été adaptées au droit de ce secteur afin de répondre simultanément aux objectifs de perméabilité fixés et de non-soulèvement de l'étanchéité mise en place.

La sécurisation de l'étanchéité mise en place repose sur des échanges rendus possibles en hautes eaux, entre le CSNE et la nappe de la craie, en faveur du CSNE, ces derniers étant estimés au maximum à 630 m³/h. Cette estimation est à comparer avec le drainage actuel de la nappe de la craie par le canal du Nord (cote de 80,2 m NGF) pouvant atteindre près de 2000 m³/h lors de périodes de hautes eaux.

- 2- Aucun prélèvement n'est effectué dans les nappes phréatiques pour satisfaire les besoins en eau du projet. Le drainage de la nappe dans les sections en interaction avec le canal n'a pas d'impact significatif sur la ressource en eau.

Les apports au niveau du grand déblai d'Ytres interviennent pour des niveaux de nappes exceptionnellement hauts, c'est-à-dire lorsque la ressource en eaux souterraines est très abondante. Ces dispositifs sont prévus avant tout pour protéger le canal en période de très hautes eaux de la nappe. Ces apports ne participeront pas à l'alimentation en eau du canal dans la mesure où ces apports seront principalement générés en période hivernale, c'est-à-dire des périodes où les besoins en eau du canal seront très limités (pas d'évaporation, apports pluviométriques importants). En période normale, ces apports sont nuls et ne participent aucunement à l'alimentation en eau du CSNE.

1.2.9. Alimentation en eau du canal dans le contexte climatique

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les simulations d'alimentation en eau du canal font apparaître une relative fragilité de celui-ci au regard de situations de sécheresses longues et importantes, dont la fréquence est aujourd'hui semble-t-il en augmentation ou plus marquées. Ainsi il apparaît que sur les 50 dernières années la réserve de Louette aurait été consommée à deux reprises à plus de 50 % de sa capacité. La perspective de sécheresse longue sur plusieurs saisons ou plusieurs années n'est pas totalement exclue, même si elle n'a pas été envisagée dans le cadre de l'étude d'impact.

- 1- Sans remettre en cause les simulations et modèles qui ont été bâtis, la commission d'enquête s'interroge sur l'impact que pourrait représenter cette incertitude sur l'alimentation en eau à long terme du canal et son incidence sur les conditions d'exploitation

Au-delà de l'impact sur la disponibilité de la ressource en eau n'y a-t-il pas un risque, vis-à-vis des chargeurs, de confiance sur la capacité du canal à maintenir sa performance de transport sans réduction temporaire de celle-ci, voire interruption complète pendant plusieurs mois.





Des simulations en ce sens ont-elles été produites ? Quelle estimation a-t-il été fait sur le maintien des performances du canal en termes de navigabilité ?

2- Ne serait-il pas prudent, au regard du maintien de la garantie de performance du canal et donc de sa réussite économique, de présenter dès sa conception une solution complémentaire (nature de la solution, capacité, coûts et délais de mise en œuvre) à la réserve de Louette pour l'alimentation du canal en cas de sécheresse sévère et prolongée

Eléments de réponse de la SCSNE :

1- La préservation de la ressource en eau est au cœur des préoccupations depuis les premières études. Le CSNE est ainsi conçu pour limiter au strict nécessaire les besoins d'alimentation en eau, notamment grâce à l'étanchéité mise en place et au fonctionnement des écluses. Les études sur l'alimentation en eau se sont affinées au fil des années en prenant en compte les données hydrologiques les plus récentes sur l'Oise ainsi que les données officielles les plus précises relatives à un réchauffement climatique.

L'alimentation en eau du CSNE est conçue de manière à permettre la navigation des bateaux avec une probabilité d'interruption inférieure à 2 fois par siècle. Ce niveau de service est cohérent avec le niveau de service offert sur la liaison Seine-Escaut (rappelons par exemple qu'aucune interruption de la navigation n'est intervenue en 2022 sur le réseau à grand gabarit).


De nombreuses simulations ont été réalisées pour déterminer le volume à stocker dans la retenue Louette pour satisfaire ce niveau de service. Ces simulations sont basées sur les chroniques de débits de l'Oise aux stations de Creil et de Sempigny sur une durée de 60 ans. Compte-tenu des effets prévisibles du changement climatique, des marges de sécurité importantes ont été intégrées dans les études de dimensionnement du schéma d'alimentation en eau (voir pièce D1 - 2.2.3) :

- Prise en compte d'une hypothèse d'évaporation supérieure d'environ 20 % à la valeur moyenne de l'évapotranspiration du mois le plus chaud de l'année (soit une valeur 2,2 fois plus importante que la valeur réellement observée sur l'année ; en considérant, la tendance observée ces cinq dernières années, à savoir une augmentation de l'évaporation annuelle de l'ordre de 1 mm/an, il faudrait 10 siècles pour atteindre la valeur prise en compte) ;
- Prise en compte d'une marge de sécurité de 25 % sur les besoins en eau du canal ;
- Alimentation du canal s'affranchissant des périodes d'étiages sévères de l'Oise grâce à la création d'une retenue de stockage alimentée en période de hautes eaux ;
- Non prise en compte des apports pluviométriques dans le schéma d'alimentation en eau du canal (Ces apports représentent pourtant plus de 4 millions de m³ sur une année moyenne).

Pour vérifier que ces marges intègrent de manière sécuritaire les incidences liées aux changements climatiques, des simulations complémentaires ont été réalisées à la demande des services instructeurs de l'Etat sur la base des données réelles de fonctionnement du canal (évapotranspiration journalière, mais aussi précipitation journalière...). Ces simulations confirment la robustesse du schéma d'alimentation retenu. Ainsi par exemple, pour une année comme 1976, année où les débits de l'Oise ont été les plus faibles jamais enregistrés depuis 60 ans, deux tiers de la retenue de Louette auraient été réellement utilisés pour pallier la période d'étiage de l'Oise.

Ces cinq dernières années, notamment l'année 2022, considérées comme très chaudes (et donc avec une évaporation très conséquente), la retenue n'aurait été mobilisée que pour moins de 60% de son volume.

Face à la perspective de périodes chaudes et sèches plus fréquentes qui pourrait augmenter les besoins en eau du canal et limiter la disponibilité de l'eau de la rivière Oise, le Canal est doté d'une retenue d'eau d'une grande capacité (14 millions de m³), située au Nord de Péronne (retenue Louette), remplie lorsque



l'eau est abondante dans l'Oise, qui prendra le relai et permettra l'exploitation normale du Canal jusqu'à ce que l'Oise retrouve des débits suffisants.

Dans ce contexte, le volume disponible dans la retenue Louette permet de satisfaire le niveau de service attendu en tenant compte des évolutions du changement climatique sur plusieurs décennies. Pour donner quelques ordres de grandeurs, le volume restant disponible dans la retenue de Louette à l'issue de la sécheresse de 2022 (soit 5,6 millions de m³) aurait permis d'alimenter le canal pendant 54 jours supplémentaires sans aucun prélèvement dans l'Oise (à hauteur de 1,2 m³/s), et absorberait sans aucun problème (moins de 10 % des 5,6 millions de m³) une augmentation de l'évaporation de + 80 mm par an (soit l'évaporation qui serait observée en 2100 si la tendance actuelle, + 1mm/an, se confirmait).

2- Au regard des simulations complémentaires réalisées, la réalisation - et la programmation - d'une deuxième retenue n'est pas nécessaire.

1.2.10. Partage des eaux entre bassins

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

En période de très grande sécheresse, quelles seront les conséquences quant au partage futur de la ressource en eau de canal entre bassins de l'Aa et de la Lys voire d'autres bassins pour :

- Permettre de toujours satisfaire les besoins en eau de surface (irrigation des cultures sous contrat, eau industrielle pour les besoins de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque - GPMD dont la centrale nucléaire et son extension)
- Maintenir un niveau d'eau suffisant dans la zone des waterings pour permettre de tamponner le front de salinité (biseau salé en constante évolution avec la remontée du niveau de mer du Nord),
- Assurer une continuité écologique en eau douce (ex trame bleue)
- Faciliter la remontée des anguilles, lamproies voire saumons pour leur reproduction il s'agit de mutualiser les besoins et usages de l'eau pour l'ensemble du bassin
- Promouvoir des gestes de solidarité entre sous-bassins en période de crise.

Eléments de réponse de la SCSNE :

Le projet de CSNE consiste à aménager une voie d'eau à grand gabarit sur un peu plus de 107 km, permettant de relier le bassin de la Seine à celui de l'Escaut. L'aménagement d'un canal consiste à créer, au moyen de barrages et d'écluses, des plans d'eau artificiels horizontaux, de grande longueur, dans des secteurs géologiques bien définis.

Il est amené à recouper les lignes de partage séparant le bassin hydrographique de l'Oise de celui de la Somme (côte proche de + 80 m) et le bassin hydrographique de l'Escaut (côte variant entre + 105 m et + 125 m).

Le projet de CSNE n'aura aucun impact sur les ressources en eau du Nord-Pas-de-Calais dans la mesure où aucun prélèvement ne s'effectue dans ce secteur. L'alimentation en eau du CSNE sera encadré strictement par un règlement d'eau. Techniquement, sans lien avec les besoins pour son exploitation, il permettrait des transferts d'eau entre bassins si les Autorités étaient amenées à le décider.

Le canal est conçu comme un milieu vivant grâce à de nombreux aménagements écologiques intégrés au canal. Ces aménagements favoriseront le développement d'espèces aquatiques et notamment la faune piscicole Les eaux du canal Seine-Nord Europe seront plutôt favorables aux cyprinidés (carpes, goujons, vairons,...) mais pourront également accueillir l'Anguille ou le brochet.



1.2.11. Qualité des eaux du canal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le maintien de la qualité de l'eau dans le canal et dans la retenue de Louette est interrogé compte tenu des faibles débits.

Le dossier indique que la qualité des eaux dans le canal et la retenue de Louette sera satisfaisante. Quelles seront les mesures et actions susceptibles d'être mises en place si les indicateurs de qualité venaient à s'éloigner des performances attendues ?

Le canal est alimenté exclusivement par l'eau de l'Oise, comment sera vérifiée la qualité de l'eau pompée pour l'alimentation du canal ? Que se passera-t'il en cas de qualité insuffisante de l'eau ? 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. Les stations d'épuration sont recensées, mais le dossier ne précise pas celles dont les raccordements seront à déplacer du fait du canal. 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. Les PCB ET PFAS ne risquent-ils pas d'entacher la qualité de l'eau en amont et de se propager, vu 30 % de pertes lors des éclusages, au cours naturel Nord /Sud du CSNE ?

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 Somme est impactée par des polluants historiques : nitrates, 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 ? 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 ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Un canal navigable implique la réalisation d'un chenal suffisamment large et profond pour permettre le passage des péniches. L'analyse de milieux similaires au CSNE (Oise canalisée, canal latéral à l'Oise, canal de la Sensée) montre globalement un potentiel écologique bon.


L'état de la qualité des eaux de l'Oise est connu à partir d'analyses fournies par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. L'Oise (qui alimentera le futur CSNE) ne souffre pas de problème majeur de qualité vis-à-vis des paramètres physico-chimiques classiques. Ces dernières années, l'état des eaux de ce cours d'eau est globalement bon à moyen. L'Aisne, principal affluent de l'Oise, présente une qualité similaire.

Des simulations de la qualité des eaux du canal Seine-Nord Europe ont été réalisées grâce à un modèle numérique. Ces études sont présentées dans la pièce D2 du dossier d'enquête publique. Les simulations réalisées en période d'étiage, situation la plus pénalisante pour l'oxygène et la température, montrent l'absence de déclassement du CSNE en période courante. Un risque d'observation d'une valeur en deçà du seuil de bon potentiel est toutefois présent lors d'étiages sévères et avec des températures extérieures élevées en continu durant un mois. Cette configuration n'a été observée qu'une fois lors de l'été 1976.

Les tests (avec et sans prélèvement à Montmacq) soulignent que le prélèvement effectué ne provoque pas de dégradation potentielle au niveau du tracé reconfiguré de l'Oise.

Il convient de faire remarquer que les simulations réalisées ne prennent pas en compte le brassage des eaux induit par la navigation (enfouissement d'une péniche important au regard de la profondeur du





chenal, ondes de batillage, d'écluse...). Ces éléments jouent un rôle favorable dans le mélange des eaux et génèrent un impact positif sur la température et la réoxygénation de l'eau.

La retenue de Louette est un ouvrage dédié à l'alimentation du canal en période d'étiage de l'Oise. Cette retenue est alimentée en période de hautes eaux de l'Oise par un prélèvement par pompage dans le bief 4 (entre Catigny et Allaines). L'eau est restituée en période d'étiage de l'Oise par une alimentation gravitaire vers les biefs 4 et 5 (entre Allaines et Marquion) du CSNE.

Le bassin réservoir de Louette s'apparente à une retenue d'eau soumise à des échanges d'intensité et de durée variables ainsi qu'à des variations significatives de son niveau. Il est de ce fait le lieu d'interactions complexes entre l'hydrodynamique, les phénomènes physico-chimiques et son écosystème. Une modélisation a été entreprise afin d'estimer la qualité future des eaux du bassin réservoir de Louette selon différents scénarii de fonctionnement.

La modélisation réalisée montre une consommation rapide des nutriments de cette retenue (azote / phosphore / carbone) par les algues, puis une croissance algale très vite stoppée par le carbone du fait de son insuffisance. De ce fait, l'eau de la retenue après un an de stockage présente des caractéristiques physico-chimiques meilleures qu'initialement, les nutriments ayant été consommés en grande partie.

L'oxygène de l'eau tend à décroître, puis à s'homogénéiser sur l'ensemble de la retenue. Les résultats obtenus permettent d'envisager l'atteinte du bon potentiel écologique.

1.2.12. Canaux existants

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Quel est le devenir des canaux existants du Nord et de Saint Quentin. L'eau ne pouvant être partout. Quelles sont les modalités de démolition des parties construites et artificialisées du Canal du Nord ? Celui-ci risque de devenir une décharge à ciel ouvert ; son démantèlement (déconstruction écluse, parties bétonnées, ...) pour éviter qu'il ne devienne une friche industrielle.

Quelle sera l'évolution du niveau de la nappe qui affleure déjà lorsque le canal du Nord n'aura plus son rôle de « drainage » de la nappe ?

Quel seront les modalités d'entretien du Canal du Nord maintenu en eau mais non navigable d'entretien du Canal du Nord quand il ne sera plus exploité ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Ce point est particulièrement développé dans la Pièce D5 du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale qui présente, de manière synthétique, le fonctionnement actuel des différents canaux intersectés par le futur CSNE et montre leur situation, notamment sur le plan fonctionnel, à l'issue de la réalisation de ce Projet.

Le projet n'a pas d'incidence sur le canal de Saint Quentin.

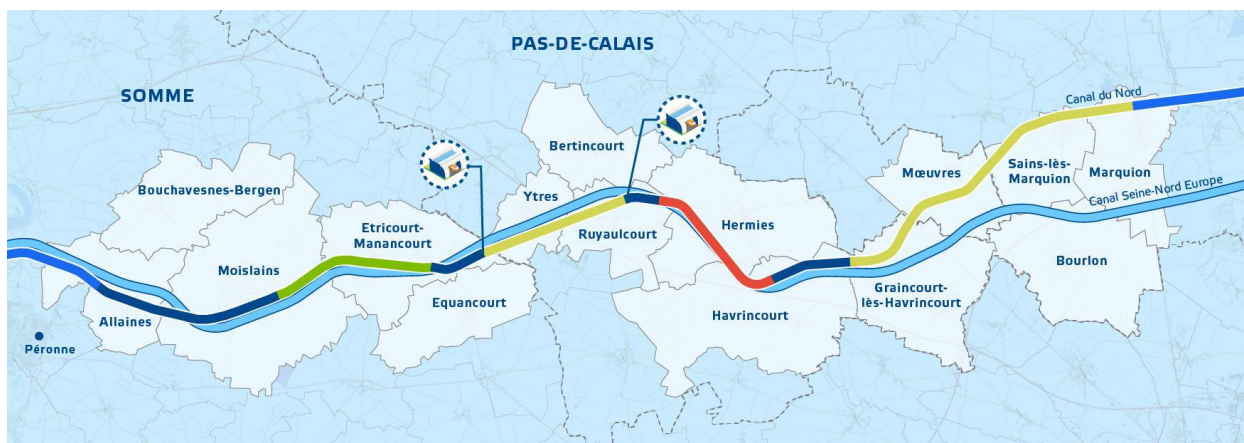
S'agissant du canal du Nord, la Société du Canal Seine-Nord Europe prend en charge le réaménagement de 6 sections situées en Haute-Somme et dans le Sud du Pas-de-Calais (cf. carte ci-dessous). Les sections réaménagées par la SCSNE sont soit réutilisées pour les besoins du projet (construction du CSNE sur les emprises du canal du Nord), soit valorisées sous forme de mesures compensatoires.

Dans la section où le canal du Nord est latéral à la Somme et s'intègre dans l'itinéraire allant de la mer au canal de St-Quentin, la navigation sera maintenue.





Le devenir du canal du Nord reste à préciser sur les sections entre les vallées de l'Oise et de la Somme d'une part et entre le port de Marquion et l'écluse n°7 de Graincourt-lès-Havrincourt d'autre part (Deux sections seront maintenues en eau sans navigation). Le scénario de base est que l'entretien des sections

maintenues en eau sans navigation continuera d'être assuré par VNF. Au-delà, comme cela est indiqué dans la pièce D5, la concertation engagée par VNF (en partenariat avec la SCSNE sur la partie Pas-de-Calais) doit permettre de définir avec les territoires concernés le devenir de ces sections.






Ces éléments non encore définis à ce stade ne font pas partie du périmètre de l'enquête. Ils seront inscrits dans les contrats territoriaux de développement (signés entre l'Etat, les collectivités locales, les chambres consulaires, la SCSNE et VNF) qui accompagnent la réalisation du projet.



Passage tunnel

-  Entrée et sortie de tunnel
-  Axe du Canal Seine-Nord Europe
-  Limite départementale
-  Limite communale

Devenir du Canal du Nord

-  Restauration de la Tortille dans les emprises du Canal du Nord
-  Section maintenue en eau
-  Section maintenue en navigation
-  Section remblayée
-  Section remblayée et remplacée par le CSNE

1.2.13. Restauration et renaturation des rivières


Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Pour préserver la qualité de l'eau et les écosystèmes aquatiques, il est important que le maximum de projets de restauration et de renaturation de rivières (dont des affluents de la Somme) soient effectués, avec des résultats concrets et visibles.

La renaturation de la Tortille semble être faite qu'à minima. 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. La ressource en eau du secteur sera perturbée il est demandé que des mesures de compensation soient prévues.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le projet de la Tortille constitue un projet de réhabilitation de cours d'eau extrêmement ambitieux dans la mesure où il s'appuie sur des travaux de génie écologique visant à reconstituer une hydromorphologie favorable mais également sur la réalimentation du cours d'eau avec les eaux issues du tunnel de Ruyaulcourt qui sera réaménagé. Plusieurs sites de compensation d'habitats humides sont par ailleurs en interaction avec le projet de restauration du cours de la Tortille entre Etricourt et Allaines. Les plans de



gestion détaillés de ces aménagements sont présentés en annexe de la pièce C5 (notamment sites 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30).

La définition de l'aménagement a fait l'objet d'une concertation, portant sur ses dimensions hydrauliques et environnementales, impliquant les acteurs locaux, notamment les Communes directement concernées, Intercommunalité, Fédération de pêche de la Somme et association locale, établissement public de bassin (AMEVA) et le Département de la Somme.

1.2.14. Evaporation et réchauffement de l'eau

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Pour diminuer le réchauffement de l'eau et son évaporation, il pourrait être utile sur le réservoir d'eau artificiel prévu à Cléry-sur-Somme, d'installer des panneaux solaires flottants

Éléments de réponse de la SCSNE :

Bien que la production d'électricité ne fasse pas partie du programme de construction du canal, des études complémentaires sont en cours afin d'évaluer les opportunités de développement d'énergies renouvelables sur les emprises du canal. Le photovoltaïsme flottant fait partie des pistes d'étude.

1.2.15. Inondations

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Qu'est-il prévu en cas d'inondation pour accueillir les surplus d'eau ?

Les inondations ont pour conséquences, notamment, des coulées de boues. L'augmentation de ce risque a-t-il été évalué et quelles sont les mesures concrètes envisagées ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le canal est conçu de manière à ne générer aucun désordre dommageable notamment au niveau des habitations. Ainsi, l'ensemble des écoulements est rétabli par des ouvrages correctement dimensionnés pour assurer le passage des eaux, y compris lors d'épisodes exceptionnels de précipitations. La pièce A2 indique « Plusieurs ouvrages hydrauliques sont projetés au droit du CSNE afin d'assurer la continuité du réseau hydrographique et le rétablissement des écoulements naturels. Leur conception doit être à même de ne pas faire obstacle aux mouvements des eaux (notion de transparence hydraulique). Un ouvrage est dit "transparent" d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux. » Les résultats des études hydrauliques et les caractéristiques des ouvrages sont présentés dans la pièce C1 du dossier d'enquête publique. Les mesures associées sont les mesures R39 de la pièce C1 rapport 2.

Les risques d'érosion sont réduits par la mise en place de pentes de talus compatibles avec les caractéristiques des matériaux et leur ensemencement rapide dès la fin des travaux.

Par ailleurs, deux mesures prises dans le cadre du projet contribuent à une réduction des inondations importantes :

- Une mesure conservatoire, consistant à surdimensionner la capacité de pompage de l'écluse de jonction entre le canal du Nord et le CSNE, est intégrée au projet. En effet, en cas de crue exceptionnelle de la Somme, un projet de transfert de 5 m³/s depuis la Somme vers l'Oise est actuellement envisagé par les collectivités et l'AMEVA. Le projet consiste dans un premier temps à transférer par pompage un débit de 5 m³/s de la Somme au niveau de Péronne vers le canal



Seine-Nord Europe. Ce débit s'écoulerait ensuite gravitairement vers l'Oise en descendant l'escalier d'eau sud du Canal Seine-Nord Europe. Ce transfert est possible car les crues exceptionnelles de la Somme (crues de nappe) et les crues de l'Oise (crues par débordement) présentent très peu de concomitance. Des études détaillées menées par les porteurs du projet viendront préciser les conditions de ce transfert.

- Une mesure prise sur le secteur 1, sur lequel les inondations connues sont essentiellement induites par l'Oise. En aval de Montmacq, le CSNE présente une capacité d'évacuation des crues supérieure à celle de l'Oise. Le déversoir de Montmacq, localisé juste à l'aval de l'écluse de Montmacq, permet de diriger les crues importantes de l'Oise vers le CSNE permettant ainsi de minorer l'impact de ces crues sur l'environnement.

1.2.16. Ruissellements et exutoires des eaux pluviales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le tracé du canal va intercepter des axes de ruissellement d'eau pluviale qui, compte tenu de cette rupture, sont susceptibles d'inonder des parcelles. Moyencourt ; Bertincourt : chemins de commune et de A.FR. ; Biaches : ruissellement qui provient du lieu-dit La Maisonnette, des champs cadastrés sur les parcelles AH45, AH47, AH81. Plusieurs fois, des torrents d'eau ont coulé rue de Barleux et sur une partie de la RD1. ?

Jusqu'alors, on ne voit rien de prévu pour atténuer ces phénomènes et qui pourraient même être accentués avec l'arrivée du canal (barrage bloquant les orages sur la commune).

Quels sont les dispositifs qui seront pris permettant de gérer ces situations, y compris si elles sont constatées au-delà de la construction du Canal ? Un recensement des situations potentielles a-t-il été mené auprès des communes ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

Le projet CSNE doit respecter un principe de transparence hydraulique, qui implique une non-aggravation des écoulements à l'aval de l'infrastructure.

Les études ont pris en compte l'ensemble des données disponibles en la matière. L'ensemble des écoulements est rétabli par des ouvrages hydrauliques (aqueducs ou siphons) correctement dimensionnés pour assurer le passage des eaux, y compris lors d'épisodes exceptionnels de précipitations. Les résultats des études hydrauliques et les caractéristiques des ouvrages sont présentés dans la pièce C1 du dossier d'enquête publique.

1.2.17. Exutoire des eaux pluviales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La récupération des eaux pluviales des chemins de commune (Bertincourt) et de A.FR. seront-ils récupérés par le canal ?

Demande également un drain sous l'ouvrage au niveau de l'actuelle route communale Moyencourt à Languevoisin pour évacuer l'eau de ruissellement venant de Moyencourt.

Eléments de réponse de la SCSNE :

Le CSNE est conçu pour être transparent d'un point de vue hydraulique. L'ensemble des écoulements est rétabli par des ouvrages hydrauliques (aqueducs ou siphons) correctement dimensionnés pour assurer le passage des eaux sous le canal, y compris lors d'épisodes exceptionnels de précipitations. Les eaux de ruissellement sont collectées dans les fossés en pied de remblais du Canal et s'écoulent par gravité vers



l'ouvrage hydraulique le plus proche. Sur le secteur entre Moyencourt et Languevoisin, deux aqueducs sont prévus vers les PK 137+400 et 138+600.

Les résultats des études hydrauliques et les caractéristiques des ouvrages sont présentés dans la pièce C1 du dossier d'enquête publique.

Concernant la création d'un ouvrage hydraulique sous la route existante Moyencourt-Languevoisin, la route est légèrement en remblai et peut effectivement faire effet de digue. C'est certainement ce qui occasionne des accumulations d'eau dans la parcelle AE101. La SCSNE transfère la demande auprès du gestionnaire actuel de la voirie.

1.2.18. Assèchement de plan d'eau

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

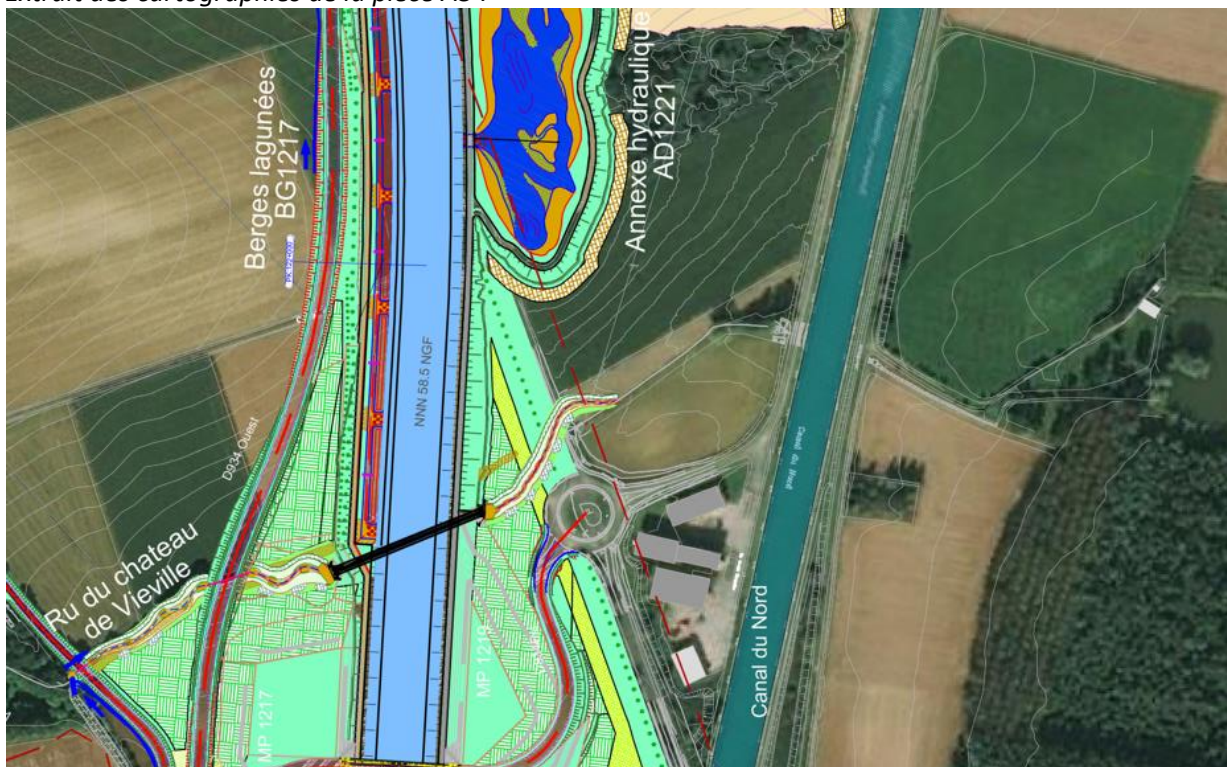
Sur la parcelle ZC20 un fossé passe sous la route et sous le canal latéral (du nord). va-t-on préserver le fossé qui descend de la forêt de Porquéricourt et alimente l'étang de la propriété par un ouvrage qui passerait sous le futur canal, afin notamment de ne pas assécher ledit étang ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

Le fossé cité est en fait un cours d'eau : le ru du Château Viéville. Son rétablissement est bien entendu prévu, en vertu du principe de transparence hydraulique que le CSNE doit respecter. Ainsi, il y aura un siphon sous le CSNE, mais aussi des dalots 2x1,50m sous les futures RD934 et VC Porquéricourt. Les dérivations bénéficieront d'aménagements hydro-écologiques (reconstitution d'un lit).

Le projet n'aura aucun impact sur les écoulements à l'aval.

Extrait des cartographies de la pièce A3 :





1.2.19. Création de bassin

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Demande de création d'un grand bassin de rétention d'eau de ruissellement à la sortie du siphon AQ 1374 sur la commune de Moyencourt section ZD car une très grande superficie en dévers venant des communes d'Ercheu et Cressy-Omencourt revient à cet endroit., afin que la parcelle AE 101 ne soit pas constamment inondée après de fortes pluies

Eléments de réponse de la SCSNE :

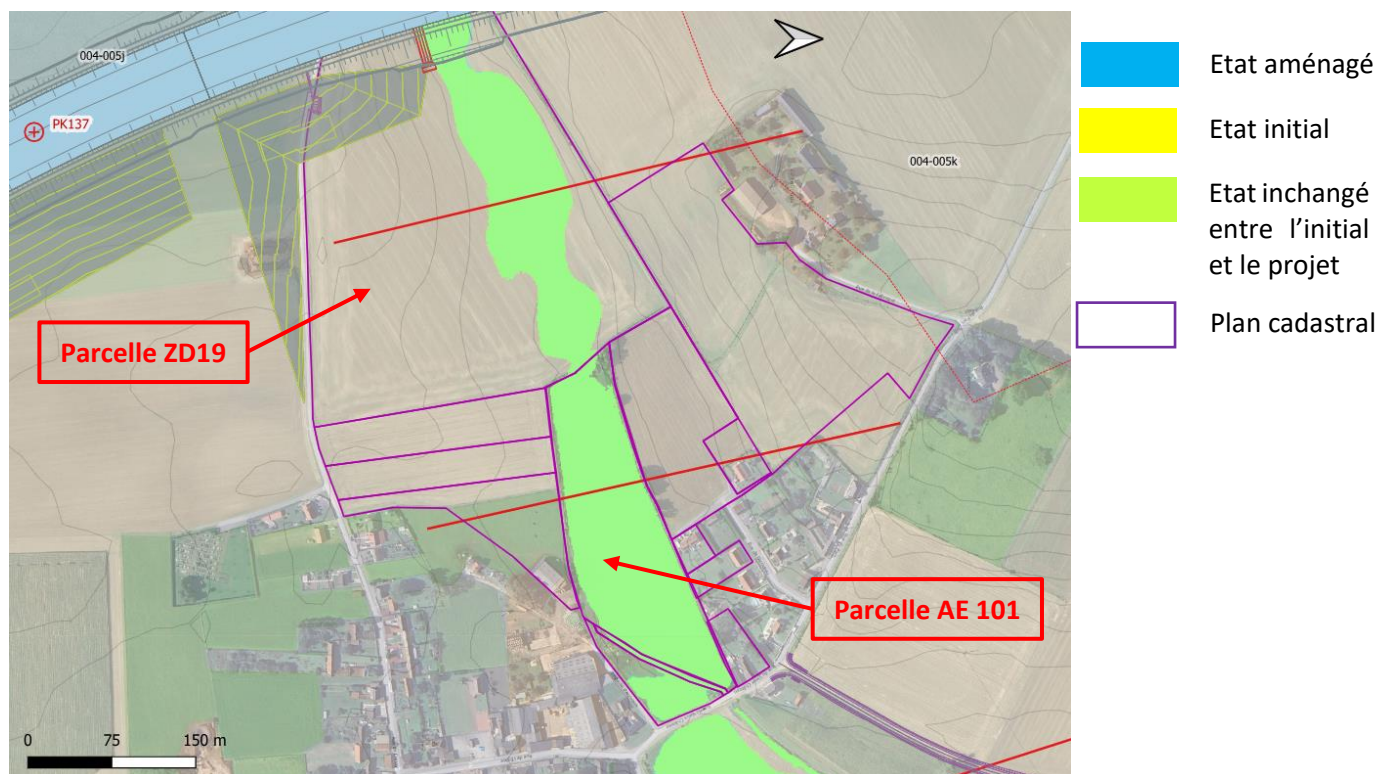
Se reporter à la réponse à la question 1.12.17.

En complément, la parcelle AE101 correspond au début de l'écoulement du ruisseau l'Arriveau, ce qui explique son profil de fond de vallon.

Le projet CSNE doit respecter un principe de transparence hydraulique, qui implique une non-aggravation des écoulements à l'aval de l'infrastructure. Les différents niveaux d'études montrent la non-aggravation de la situation actuelle.

La création d'un bassin n'a pas été jugée nécessaire dans la mesure où il n'y a pas d'aggravation des écoulements aval par rapport à l'existant.

La comparaison des résultats à l'état aménagé et à l'état initial, ci-dessous, pour la crue centennale (Q100 ans) montre que la zone inondée est sensiblement identique (cumul des couleurs bleu et jaune = couleur vert).



Comparaison des niveaux d'eau maximaux pour une crue centennale à l'état initial et l'état aménagé sur la parcelle ZD19 et AE 101 à l'aval de AQ1374 (ONE2 – 2024)





1.2.20. Incidences sur les forages

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Sur les incidences concernant les captages en alimentation en eau potable ou à usage agricole : pollution, disponibilité de l'eau pendant le chantier et au-delà.

Un suivi piézométrique périodique des forages d'irrigation existants et à venir. Maintenir le fonctionnement des réseaux pendant et après le chantier. Il a pu être vérifié dans le dossier fourni, l'analyse de l'hydrogéologue mandaté par le Canal Seine Nord Europe que le canal durant la phase travaux n'aura pas à priori d'effet négatif sur la nappe phréatique alimentant le forage (puits) dédié à la distribution d'eau potable du village de Metz-en-Couture ; inquiétude exprimée sur l'alimentation en eau de Moyencourt et de Candor.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les captages AEP ou forages agricoles et industriels susceptibles d'être affectés pendant la phase de construction ont été identifiés dans le dossier d'enquête (chap 7.4.4 de la pièce C1.2). Les incidences du projet sur ces ouvrages concernent d'une part le rabattement de la nappe aux abords des sites de construction de certaines écluses et d'autre part des interventions sur le canal du Nord. Le cas échéant, les études ont permis de définir les mesures à mettre en place pour pallier à ces incidences localisées et temporaires. Ces mesures sont précisées dans la pièce C1.2.

Une modélisation hydrogéologique a permis d'évaluer précisément l'effet de la construction de l'écluse de Catigny sur le captage de Candor. Une synthèse des résultats de cette étude est présentée en annexe de la pièce C1. Le rabattement maximum calculé est de 57 cm au droit du captage. Compte-tenu des données d'exploitation du captage, il est prévu, en concertation avec l'exploitant, un abaissement de la pompe de 1 m durant la période de travaux. L'hydrogéologue agréé consulté dans le cadre de cette étude (avis également joint au dossier d'enquête) a par ailleurs demandé un diagnostic du fonctionnement du captage avant de valider définitivement cette mesure. Ces investigations complémentaires et l'abaissement de la pompe seront réalisés avant le démarrage des travaux de construction de l'écluse en lien avec l'exploitant. Aucune incidence ne perdurera une fois le canal achevé.

Un forage agricole à Moyencourt est identifié dans le tableau 51 de la pièce C1.2 (page 265) comme susceptible d'être impacté indirectement lors de la phase chantier. Ce risque concerne une pollution accidentelle en phase chantier. Des mesures préventives (mesure R09 – pages 162 à 163) et curatives (mesure R10 – page 164) sont présentées dans la pièce C1.2

1.2.21. Irrigation

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La traversée du canal SNE en plein milieu du territoire va isoler les parcelles entre le village (Biaches ?) et le canal. Ces parcelles ne pourront plus être irriguées avec le réseau d'irrigation de la CUMA de Santerre. Quel moyen mis en œuvre pour qu'une fois le canal terminé, irriguer ces parcelles qui seront restituées lors de l'aménagement foncier ?


Éléments de réponse de la SCSNE :

En 2023, un groupe de travail réunissant la SCSNE, les Chambres d'agriculture et les services de l'Etat a permis de :

- Convenir des principes opérationnels de gestion en phase chantier et en phase définitive,
- Décrire le processus opérationnel de gestion en phase chantier et en phase définitive.

Ces principes validés avec les parties prenantes sont les suivants :





Pour la phase provisoire durant le chantier, le maintien de l'accès à l'eau est à rechercher. Les rétablissements provisoires sont à déterminer avec les exploitants, en fonction de l'exploitation des parcelles avant aménagement foncier. Si le rétablissement n'est pas techniquement et financièrement raisonnable, l'indemnisation prévue à l'article 25 du protocole "dommages de travaux publics" signé entre la profession agricole et la SCSNE s'applique. Ces principes seront intégrés aux marchés de travaux.

Pour la phase définitive, le maître d'ouvrage du Canal finance le remplacement des forages qui se situent sous l'emprise. Lorsqu'un réseau d'irrigation est intersecté par l'ouvrage, la réorganisation du réseau est à la charge de la SCSNE. Certains ouvrages, ponts et ouvrages hydrauliques (aqueducs), intègrent des réservations pour le passage de réseaux d'irrigation. Le maintien de la continuité du réseau doit être recherché mais l'application du volet indemnisation prévue au protocole précité reste une perspective si la complexité technique et/ou financière est avérée.

L'opération d'AFAFE a pour objectif de redéfinir de manière cohérente le schéma d'irrigation permettant l'équivalence. Les projets de rétablissements définitifs sont à établir en cohérence avec l'aménagement foncier. En particulier, le repositionnement de forages est à déterminer en fonction de l'usage futur.

Dans chaque département, sur la base de l'analyse des impacts du Canal et des propositions des projets d'AFAFE (nouveau parcellaire et son volet rétablissement de l'irrigation), une commission tripartite SCSNE / chambre d'agriculture / Département et ses géomètres de l'AFAFE est chargée de définir les modalités de rétablissement au cas par cas.

1.2.22. Directive-Cadre sur l'Eau

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le franchissement de quatre rus n'est pas prévu (ru du château Vieville, ru Calendes, ru Fissier et ru de la fontaine Turpin) ce qui impliquerait une dérogation à la directive cadre eau.

Quelle est la justification du non-rétablissement de ces quatre rus ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le rétablissement de l'ensemble des écoulements superficiels est assuré.

La pièce C1 R1 p48 précise que « la demande d'exemption jointe à ce dossier concerne les cours d'eau suivants : le Ru de la Plaine d'Orchies, le Ru des Combles, le Ru du Château de Viéville, le Ru Calendes, le Ru Fissier, le Ru de la fontaine des Aulnes, le Ruisseau de la rivière bleue, l'Ingon, la Motte, la Somme et son affluent la Tortille. »

Le ru de la Fontaine des eaux mentionné dans l'observation n'existe pas. Il s'agirait plutôt du ru de la Fontaine des Aulnes, ou du ru Fontaine Turpin.

Les ouvrages de franchissement des rus du château Vieville, Calendes, Fissier, de la Fontaine des Aulnes, Fontaine Turpin sont présentés au chapitre 7.4.5 de la pièce C1 Rapport 2.

Code	Cours d'eau	Type d'ouvrage	Section d'ouverture (Largeur x Hauteur ou Ø)
OH1218	Ru du Château de Viéville	Siphon	2 x (2 x 2)
OH1223	Ru Calendes	Siphon	2 x (2 x 2)
OH1237	Ru Fontaine Turpin	Siphon	2 x (2 x 2)
OH1255	Ru Fissier	Siphon	2 x (2 x 2)
OH1303	Ru de la fontaine des aulnes	Siphon	2 x (1,4 x 2)



1.3. Biodiversité

1.3.1. Grande faune

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les communes de Moeuvres, Sains-lès-Marquion, Marquion, Sauchy-Lestrée et Oisy-le-Verger sont encerclées par le canal du nord, de la sensée et le futur canal SNE. La grande faune se trouvera piégée pour franchir ces obstacles sans danger. Ne serait-il pas utile de prévoir un passage grande faune comme celui prévu à Hermies.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Tous les corridors écologiques interceptés par le CSNE sont rétablis par des aménagements spécifiques. Le type d'aménagement dépend de la configuration du terrain naturel : passage supérieur grande faune ou pont canal en situation de grand déblai, passage inférieur en situation de remblai et sorties d'eau quand le CSNE est au niveau du terrain naturel.

Tous les corridors écologiques identifiés entre Graincourt-lès-Havrincourt et Oisy-le-Verger sont rétablis grâce à des sorties d'eau pour la faune (modules permettant d'avoir des pentes douces favorisant la sortie de l'eau de la faune traversant à la nage).

Ces corridors sont décrits dans le chapitre 5.6 de la pièce C2 du DAE. La conception des sorties d'eau est décrite dans la fiche mesure R47 de la pièce C2.

1.3.2. Impacts sur la biodiversité

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La réalisation du canal SNE induira, de façon temporaire ou définitive, une destruction importante de la nature et de la biodiversité (faune et flore, écosystèmes terrestres et aquatiques, bois ou forêts...)

Le canal SNE engendre un morcellement des habitats de l'ensemble des espèces, induisant la disparition de certaines d'entre elles sur un secteur déterminé.

Éléments de réponse de la SCSNE :


Le projet a été conçu en respectant la démarche Eviter, Réduire, Compenser. La démonstration de l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle, après réalisation des mesures pour compenser les impacts résiduels, est présentée dans le chapitre 7.6 de la pièce C2 du dossier.

Le Canal Seine-Nord Europe a été conçu pour être franchissable pour la faune terrestre : traversée de la vallée de la Somme par un pont canal, création de 28 sorties d'eau, aménagement d'un passage supérieur à Hermies, aménagement d'une plage de remontée à Moislains, mise en place de banquettes dans les ouvrages hydrauliques, création d'escaliers pour les personnes adaptées à la faune tous les 50 m en quinconce, sur chaque rive, etc. Tous ces éléments sont décrits dans les fiches mesures R37, R46, R47, R48, R50 et R51 de la pièce C2.

1.3.3. Impacts sur les eaux de surface et zones humides

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le canal compte tenu de son tracé, de la consommation d'eau qui sera nécessaire à son fonctionnement aura des conséquences sur les zones humides et la vie des cours d'eau traversés.



Une cartographie des zones lagunées en lien avec les corridors écologiques de franchissement des divers flux d'eau s'avère nécessaire.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le schéma d'alimentation en eau défini dans le cadre du Projet et décrit dans la pièce D1 du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale repose sur un fonctionnement hydraulique du canal en circuit quasi-fermé.

En effet, l'ensemble des consommations associées à la navigation (cycle de fonctionnement des écluses) est intégralement recyclé soit par l'intermédiaire de bassins d'épargne associés aux écluses, soit de pompage des tranches ne pouvant être épargnées. Ainsi, la consommation du canal se limite aux seules pertes par évaporation et par infiltration.

Ce type de fonctionnement minore les impacts sur les eaux de surface et les zones humides.

Par ailleurs, les ouvrages composant le canal sont conçus de manière à maintenir l'écoulement des eaux de part et d'autre du projet. L'incidence du projet sur les zones humides est détaillée dans le chapitre 7.4.8 de la pièce C1.2 (page 227 à 239). Les impacts sur les zones humides sont cartographiés dans la carte C1.11a dans l'atlas cartographique de la pièce C1.

1.3.4. Marais d'Aubencheul

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le bassin aquifère d'Aubencheul repose essentiellement sur un sol calcaire, il y a de nombreuses "rivières" souterraines reliant les divers pôles de pompage (voir les cartes BRGM) tout est lié de Lens au Cambrésis. Quelle garantie y a-t-il sur le maintien de l'eau et de son niveau sur les zones humides actuelles, et indirectement, sur l'eau potable ? Quelles études ont été faites à ce sujet, pouvons-nous disposer de ces résultats ? Il ne faut pas que ce projet titanesque détruise le peu qu'il nous reste avec le changement climatique qui approche et le manque d'eau qui y sera lié.

Éléments de réponse de la SCSNE :


Nous comprenons que le Marais d'Aubencheul cité ici correspond au Marais d'Aubigny.

Il est à noter que le marais d'Aubigny n'est pas impacté par le projet, ni directement, ni indirectement.

La connaissance des impacts du Projet sur l'environnement a pu être précisée dans le cadre des études entreprises à partir d'une modélisation hydrodynamique qui ne fait rien d'autre que de mettre en œuvre, sous une forme synthétique et cohérente, les mécanismes qui régissent le devenir de l'eau. Le modèle tel qu'il est construit intègre la présence d'une formation alluviale reposant sur l'aquifère crayeux (masses d'eau FRAG306 - Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée et FRAG310 - Craie du Cambrésis, prolongées au sud par les masses d'eau FRAG312 - Craie de la moyenne vallée de la Somme et FRAG313 - Craie de la vallée de la Somme amont).

Les données recueillies dans le cadre du SAGE de la Sensée ont été exploitées et valorisées. Ces piézomètres présentent l'intérêt d'être répartis sur tout le tracé du Canal de la Sensée. Ils apportent de ce fait une connaissance importante des écoulements souterrains dans cette vallée permettant une meilleure compréhension du fonctionnement hydrogéologique.

Au vu des spécificités constatées au droit de la vallée de la Sensée (Communes d'AUBENCHEUL-AU-BAC et d'OISY-LE-VERGER situées dans une zone à enjeu Eau potable tout comme celles situées au nord de ce cours d'eau, présence d'habitats humides et d'espèces protégées dans cette vallée), le fonctionnement du réservoir crayeux dans ce secteur s'est avéré important. Au nord de la zone modélisée, les simulations



réalisées ont permis de répondre à certaines craintes soulevées dans un secteur où le capital eau a été particulièrement développé suite au renforcement des champs captant d'ESTREES, de WAVRECHAIN-SOUS-FAULX et d'ARLEUX-BUGNICOURT.

D'un point de vue quantitatif, les enjeux portent essentiellement sur la préservation des conditions d'écoulement et le maintien des équilibres hydrauliques actuellement constatés au droit des nappes d'eau souterraine.

La modélisation a permis d'évaluer précisément les incidences du projet sur les nappes et plus particulièrement sur l'exploitation des captages AEP. Les résultats de ces études sont présentés dans le chapitre 7.4.4 de la pièce C1 du dossier d'enquête publique. Les incidences sur l'exploitation des captages d'eau potables ainsi que les avis des hydrogéologues agréés (experts indépendants) sont présentés en annexe de la pièce C1.

Dans le cadre du Projet et durant les travaux, les suivis piézométriques du réseau existant continueront à être assurés (fréquence mensuelle). Ils seront complétés par un suivi piézométrique au droit de zones hydrogéologiques sensibles ainsi qu'au droit de certains forages destinés à l'alimentation en potable des collectivités (fréquence mensuelle).

Le réseau mis en place lors de la phase chantier sera maintenu lors de l'exploitation du CSNE permettant ainsi d'évaluer les effets à long terme du canal sur les nappes. Après sa mise en eau, la fréquence de ce suivi piézométrique sera mensuelle.

1.3.5. Espèces

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le canal SNE induira la destruction d'aires de repos et de sites de reproduction d'espèces protégées ou non.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le projet a été conçu en respectant la démarche Eviter, Réduire, Compenser. La démonstration de l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle, après réalisation des mesures pour compenser les impacts résiduels, tant sur des habitats de repos que des habitats de reproduction ou d'alimentation, est présentée dans le chapitre 7.6 de la pièce C2 du dossier. A noter que les espèces patrimoniales non protégées sont également prises en compte dans l'analyse.


1.3.6. Espèces piscicoles

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

1- 27 espèces de poissons sont répertoriées dans le dossier, dont 6 espèces protégées, la lote pouvant également être considérée comme une espèce patrimoniale non protégée, présente dans le secteur. Ni le silure, ni le sandre ne sont des espèces classées exotiques envahissantes selon le Code de l'environnement. Sont retenues comme espèces envahissantes : la perche-soleil, le pseudo rasboras et le gobie à taches noires.

Pour les lieux de reproduction des espèces présentes dans l'Oise, et impact possible pendant les travaux, les relevés de référence sont dépassés, et devraient être actualisés.

Des pêches de sauvegarde devront être systématiquement prévues lorsqu'un cours d'eau ou une partie du cours d'eau sera mis en assec ou lorsque des engins de chantiers travailleront dans le lit mineur, et pas uniquement sur les cours d'eau à enjeu piscicole. Elles devront également être réalisées sur les canaux



comme le canal du Nord. La nécessité de réaliser une pêche ou non dépendra du jugement de l'OFB et de la DDT.

2- Le dimensionnement du maillage des grilles des pompes des écluses est à revoir (risque d'aspiration de poissons).

Éléments de réponse de la SCSNE :

1- Il convient de rappeler en préambule que les travaux décrits dans le dossier d'autorisation environnementale (DAE) des secteurs 2 à 4 n'ont pas d'incidence directe et indirecte sur la rivière Oise. La rivière Oise est située sur le Secteur 1, section entre Compiègne et Passel, qui a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale en avril 2021.

La Lote est présente en vallée de l'Oise, elle est notamment notée au niveau de la Divette. L'Oise ainsi que la Divette ne sont pas concernées par les travaux s'inscrivant dans ce dossier.

La distinction entre espèces introduites et exotiques envahissantes n'a pas de conséquence sur l'évaluation des enjeux piscicoles. Comme le prévoit la mesure R23-a (pièce C1-R2 page 214) concernant les opérations de sauvetage et déplacement de la faune piscicole vers des sites sécurisés (pêche de sauvegarde), « les espèces exotiques envahissantes seront éliminées. Les Fédérations de pêche et/ou des associations agréées de pêche et de protection des milieux aquatiques (AAPPMA) seront consultées pour définir les modalités à suivre en cas de pêche de Silures ou de Sandres. » La liste des espèces devant faire l'objet d'un relâché et non d'une destruction lors des opérations de pêches de sauvegarde sera donc bien discutée avec la Fédération de pêche conformément à cette mesure.


Cette même mesure précise : « Une pêche de sauvegarde sera réalisée à minima dans les tronçons de cours d'eau à enjeu piscicole concernés par des dérivations : l'Ingon, la Motte et la Tortille ainsi que dans le Canal du Nord. Les autres cours d'eau, dont le ru Fissier, pourront également faire l'objet d'une pêche de sauvegarde, en fonction des méthodologies de travaux entreprises. »

Les inventaires menés dans le cadre de l'élaboration du dossier sont décrits au chapitre 5.1.2, tableau 11. Des inventaires ont notamment été menés en 2020 et 2021 pour compléter les données obtenues via les consultations des Fédérations de pêche. Les données relatives à l'Oise et ses affluents sur le périmètre des travaux du secteur 1 n'ont pas fait l'objet d'une mise à jour.

L'état initial sur la faune piscicole et les frayères concerne bien les canaux. L'inventaire des frayères phytophiles et lithophiles potentielles a été mené sur le Canal latéral à l'Oise, sur le Canal de la Somme ainsi qu'au niveau du Canal du Nord au même titre que sur les cours d'eau.

2- Le maillage des grilles des pompes des écluses a été défini à 20mm pour allier contraintes techniques de fonctionnement des écluses et les enjeux piscicoles du futur CSNE. La mesure R55 prévoyant ces grilles indique que le maillage de 20mm « permettra de combiner compatibilité technique (fonctionnement du type de clapets et vannes retenues sur les écluses) et protection de la faune piscicole. ». Cette mesure de réduction précise que « l'entretien des grilles sera effectué grâce à des dégrilleurs automatiques de type râteau. ». Il n'est pas envisageable de descendre l'espacement sous les 20 mm qui est la limite pour pouvoir assurer l'entretien par le dégrilleur (passage des griffes dans l'entrefer). Une réduction de cet espacement engendrerait des risques importants de colmatage.

La mesure R55 indique que ce maillage « est compatible avec les critères définis par le guide pour la conception de prises d'eau ichtyocompatibles afin de répondre aux enjeux de dévalaison des poissons au niveau des petites centrales hydroélectriques. Ce guide a été établi en 2008 ». Il est à noter que 2 études plus récentes datant de 2020 et 2022 ont étudié l'efficacité du guide de référence cité et datant de 2008. Il est notamment indiqué « les résultats du projet EFFIGRI (Frey et al. 2020 et la présente étude) valident les critères de conception des prises d'eau ichtyocompatibles préconisés en France (Courret et Larinier



2008; Courret et al. 2015). Ces résultats confirment l'intérêt de ces dispositifs pour réduire très efficacement les risques d'entraînement des poissons dans les prises d'eau des aménagements hydroélectriques de petite et moyenne tailles (jusqu'à 50 m³.s⁻¹), à la fois pour les smolts de saumon atlantique (efficacité de 80-100%) et pour les anguilles argentées (efficacité de 93-100%). L'atteinte de bonnes efficacités pour ces 2 espèces, de morphologies et comportements très différents, donne à penser que ces dispositifs de dévalaison sont également efficaces pour un large spectre d'espèces holobiotiques (pour des individus de tailles supérieures ou égales à la taille des smolts testés soit entre 159 et 190 mm), bien que ceci reste à confirmer. » confirmant ainsi l'efficacité de la mesure pour un maillage de cette dimension.

1.3.7. Pollution

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Toutes les espèces piscicoles seront impactées par des concentrations élevées de MES et particulièrement les espèces sensibles. Il convient donc de prendre toutes les mesures pour réduire les concentrations en MES au moment de la réalisation des travaux et d'effectuer des suivis réguliers.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les précautions prises pendant les travaux pour éviter les impacts sur la faune piscicole sont décrites dans les mesures suivantes :

- R30 « Adaptation des méthodes constructives pour limiter au maximum la production de MES et la pollution des eaux »,
- R61 « Mise en place d'ouvrages hydrauliques temporaires provisoires, et/ou de dérivations, pour le rétablissement des écoulements »,
- R23-a « Opérations de sauvetage des populations de faune et déplacement vers des sites sécurisés et adaptés à l'espèce, avant le début des travaux – poissons ».

Les mesures de suivi ST02 « Suivi de la qualité des eaux superficielles durant toute la durée du chantier » et ST07 « Suivi de la qualité des rejets dans les milieux récepteurs en phase travaux » prévoient de suivre régulièrement et évaluer les impacts des travaux sur la qualité des eaux superficielles et sur les eaux issues du chantier, notamment un suivi mensuel des MES.

1.3.8. Trame bleue

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Altération de la continuité écologique en raison de la présence de siphons sur la Divette. Nécessité d'entretenir les siphons, qui doivent répondre aux normes réglementaires.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les aménagements touchant à la Divette concernent les travaux du secteur 1 et ceux du rétablissement ferroviaire de Creil-Jeumont. Les travaux concernés par le DAE soumis à la présente enquête publique n'ont pas d'incidence sur la Divette. Cette altération de la continuité écologique a toutefois bien été identifiée. Les mesures correspondantes sont présentées dans les dossiers d'autorisation environnementales du secteur 1 et du rétablissement ferroviaire de Creil-Jeumont.



1.3.9. Frayères

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Recommandations pour la définition et l'entretien des cours d'eau concernés par un arrêté "Frayères". Omission dans le dossier des frayères lithophiles naturelles du secteur aval de la Divette situé dans la bande DUP.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les recommandations pour la définition et l'entretien des cours d'eau dans l'Oise concernent l'Oise, la Mèze, la Verze et la Divette.

Les aménagements touchant à la Divette ou à l'Oise concernent les travaux du secteur 1 ayant déjà obtenu un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale en avril 2021, ainsi que les travaux du rétablissement ferroviaire de Creil-Jeumont. Les travaux concernés par le DAE soumis à la présente enquête publique n'ont pas d'incidence sur la Divette et l'Oise.

Les sources de la Mèze sont évitées, il n'y aura pas d'incidence sur ce cours d'eau.

1.3.10. Débordement de l'Oise

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

L'aménagement du CSNE aura des conséquences sur les débordements de l'Oise actuelle même dans les secteurs hors DUP. La réduction des inondations sera défavorable pour la reproduction de nombreuses espèces de poissons utilisant les zones inondées. En revanche, sur les zones non habitées ne présentant pas d'enjeu d'urbanisation ou d'agriculture, les inondations sont primordiales au maintien de la biodiversité (poissons, oiseaux, amphibiens, etc.).

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les aménagements touchant l'Oise concernent les travaux du secteur 1 ayant déjà obtenu un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale en avril 2021. Les travaux concernés par le DAE soumis à la présente enquête publique n'ont pas d'incidence sur l'Oise.

Notons toutefois que l'incidence des travaux du CSNE sur le volet hydraulique de l'Oise a été modélisée (cf. Simulations hydrauliques des impacts du projet CSNE sur la rivière Oise. 2022. Annexées à la pièce C1). Il n'y a pas d'incidence des travaux du CSNE sur les crues faiblement débordantes de l'Oise permettant ainsi le maintien des zones actuellement inondées dans ces conditions.



1.4. SANTE

1.4.1. Nuisances sonores

1.4.1.1 Chantier

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le chantier sera générateur de nombreuses nuisances sonores. Quelles seront les mesures imposées aux entreprises

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le phasage des travaux évitera autant que possible les nuisances sonores importantes sur des périodes et plages horaires sensibles. Ainsi les travaux de nuit seront évités au maximum.

Conformément à la réglementation, un dossier bruit de chantier sera élaboré par les entreprises en charge des travaux et transmis au préfet et aux maires des communes concernées. Ce dossier présentera notamment :

- la nature du chantier,
- la durée prévisible du chantier,
- les nuisances sonores attendues,
- les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Aucune activité bruyante ne sera autorisée entre 22h et 6h du matin, sauf inscription au dossier Bruit de chantier et sous réserve d'autorisation préfectorale.

1.4.1.2 Trafic

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

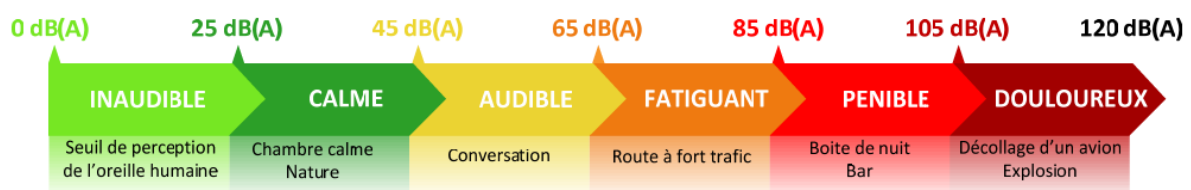
Le bruit des moteurs des bateaux, notamment de fort tonnage peut engendrer, des augmentations de niveaux acoustiques difficilement admissibles. Les habitations sises à proximité du canal lors qu'il est hors sol, sous vents dominants, seront impactées. Quelles mesures sont prévues ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le Canal Seine-Nord Europe est tenu de respecter la réglementation sur le bruit des infrastructures de transports terrestres. Les seuils réglementaires sont :

- Bruit moyen de 6h à 22h : inférieur à 60 dB(A)
- Bruit moyen de 22h à 6h : inférieur à 55 dB(A)

Le décibel A, dB(A), est l'unité de mesure du son ainsi pondéré. Le son perçu est exprimé par le signe dB(A). L'échelle suivante permet de caractériser les niveaux de bruits.



Les études ont vérifié le non-dépassement de ces seuils réglementaires en tout point du Canal. Les résultats sont présentés dans l'étude d'impact mise à jour.

Il s'avère que les bateaux circulant sur le réseau émettent un bruit très inférieur au seuil réglementaire en vigueur.

En 2005, des mesures de signatures acoustiques ont été réalisées en Belgique, proche de Liège, sur la Meuse et sur le Canal Albert. En 2020, des nouvelles mesures de signatures acoustiques ont été réalisées en Allemagne, proche de Nuremberg au bord du Canal Rhin-Main-Danube, infrastructure comparable au CSNE. Ces mesures ont été faites pour 3 types de bateaux : automoteurs, bateaux de plaisance, pousseurs. Les résultats sont présentés ci-dessous :

Mesures de signature acoustique des bateaux réalisées en 2005 et 2020 sur des infrastructures comparables au CSNE :

2005 :		2020 :	
Mesures réalisées en Belgique, proche de Liège sur la Meuse et sur le Canal Albert (frontière hollandaise en amont écluse de Lanaye)		Mesures réalisées en Allemagne, proche de Nuremberg au bord du Canal Rhin-Main-Danube	
	Niveau de bruit mesuré à 25 m en dB(A)		Niveau de bruit mesuré à 25 m en dB(A)
Bateaux de plaisance	44,5	Bateaux de plaisance	38,5
Automoteurs	43	Automoteurs	41
Pousseurs	50	Pousseurs	50

En 15 ans, on observe une amélioration de la flotte du point de vue acoustique. Les bateaux émettent de moins en moins de bruit grâce aux améliorations techniques des flottes. Les grands automoteurs sont plus récents, disposent de cales moteur mieux isolées. Ils ont globalement une signature acoustique meilleure que les bateaux plus petits circulant actuellement sur le Canal du Nord.

Les effets du projet sur l'environnement acoustique sont présentés dans le chapitre 4.7 de la pièce 7A (Evaluation des effets permanents du projet et mesures proposées) de l'étude d'impact. Ce chapitre détaille la réglementation applicable, la méthodologie d'évaluation de la contribution sonore du canal Seine-Nord Europe et les mesures mises en œuvre en cas de dépassement des seuils réglementaires. Le paragraphe 4.7.1.7 précise que "les niveaux de bruit prévisionnels, calculés en tenant compte des projections de trafic à horizon 2070 et du doublement des écluses, ne font apparaître aucun dépassement des seuils réglementaires en vigueur pour les infrastructures de transports terrestres. La contribution du canal Seine-Nord Europe en façade des bâtiments sensibles au bruit est nettement inférieure aux objectifs contraignants qui ont été retenus."

Les niveaux sonores calculés pour l'horizon 2070 pour chacune des habitations situées à proximité du Canal Seine-Nord Europe est disponible dans l'atlas cartographique (p339/540 du fichier pdf).

1.4.2. Stress

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le bouleversement de l'environnement que va générer un tel ouvrage tant au niveau de changements des habitudes (déplacement...) que du paysage peut avoir des conséquences sur la santé que ce soit lors des travaux qu'après mise en service.



Éléments de réponse de la SCSNE :

La SCSNE n'a pas connaissance d'études reconnues en matière d'incidence sur la santé liée à la création d'infrastructures linéaires en dehors du bruit et de la qualité de l'air.

L'aménagement d'un ouvrage de l'importance du CSNE modifie de fait le cadre de vie des riverains. A chaque étape de la conception du projet, le maître d'ouvrage a cherché à limiter les incidences sur la vie locale. La définition précise des aménagements s'est faite en concertation avec les acteurs locaux, en particulier avec les maires des communes. Les habitants ont été régulièrement informés afin de s'approprier progressivement les évolutions qu'apportera le Canal.

La SCSNE a apporté une attention particulière à l'insertion de l'ouvrage du point de vue environnemental et paysager. Le Canal sera ouvert sur le territoire et ses berges seront accessibles au public et support de loisirs (randonnées pédestres, vélos, pêche...).

Les mesures sont prévues pour limiter au maximum les nuisances durant la phase chantier. Un dispositif d'information sera mis en place sous des formes variées (distribution de documents, informations disponibles en ligne, présence sur le terrain pour informer et expliquer...).

L'objectif de la SCSNE est de restituer, après les travaux, un cadre de vie de qualité et agréable à proximité du Canal. Les cahiers territoriaux (pièce A3 du dossier d'enquête publique) ont été élaborés pour que les habitants commencent à se projeter sur la configuration de leur territoire avec le Canal.

1.5. DEFRIQUEMENT

1.5.1. Compensation suite défrichage

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le défrichage des 83 ha sera compensé par des plantations ; toutefois, pour ce qui concerne la sylviculture, avant que les végétaux plantés, les propriétaires estiment pouvoir être lésés dans leur activité.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les propriétaires sont systématiquement indemnisés sur la base de la valeur du terrain et du boisement en place (sur la base d'une expertise forestière).

La compensation défrichage comprend également des opérations de reboisement de parcelles en impasse sylvicole, soit le remplacement de peuplements sans valeur d'avenir par des peuplements productifs.



1.6. DEPOTS DE TERRES

1.6.1. Mise en œuvre

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Concernant les talus des dépôts de terre définitifs et comportant des talus, la pente de ceux-ci sera-t-elle compatible avec une activité agricole et si non, les plantations participeront-elles à leur intégration dans le paysage et/ou à des atténuations des nuisances tels que le bruit.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Sur les secteurs de Passel à Aubencheul-au-Bac, quinze sites de dépôts de matériaux excédentaires seront remis en culture après travaux. Cela représente une surface totale de 277 ha. La localisation et la configuration de ces dépôts a été l'un des thèmes de la concertation avec les représentants de la profession agricole. L'exhaussement des terrains agricoles actuels (parfois par comblement d'un talweg) s'effectue avec une pente des dépôts fixée au maximum à 7% afin d'être compatible avec une activité agricole tout en restant en cohérence avec le relief du territoire.

Dans certains cas, en particulier dans le Pas-de-Calais, c'est une configuration en plateau qui a été retenue à l'issue de la concertation afin d'optimiser les volumes gérés et ainsi limiter le nombre de sites conformément à la demande de la profession agricole. Les talus plus pentus de ces dépôts sont dans ce cas valorisés pour des aménagements environnementaux, contribuant alors à leur insertion paysagère.

La réalisation de ces sites de dépôt suivra les prescriptions du guide « TechnoSolutions » établi avec les agro-pédologues des Chambres d'agriculture qui en suivront la mise en œuvre. L'objectif est de retrouver les valeurs agronomiques initiales des sols.

D'autre part, quatre sites de dépôts de matériaux excédentaires reçoivent une destination d'aménagements paysagers pour optimiser l'intégration de l'ouvrage : un dans l'Oise (Libermont), deux dans la Somme (Morchain/Pargny et Licourt) et un dans le Pas-de-Calais (Havrincourt).

A noter que, à Catigny dans l'Oise sera réalisé un aménagement spécifique, dit « modelé paysager », d'une surface de 6 ha, qui aura la double fonction de dépôt de matériaux et d'insertion paysagère de l'écluse construite sur la Commune.

1.6.2. Terres polluées

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Dans le cas des terres polluées, celles-ci seront-elles préalablement traitées avant mise en dépôt.
Destination des dépôts

Éléments de réponse de la SCSNE :

Comme indiqué notamment dans la pièce A2 du dossier de demande d'autorisation environnementale, dans le respect de la réglementation, seuls les matériaux non pollués et non dangereux peuvent prétendre être mis en dépôts définitifs.

S'agissant des terres issues de sites et sols potentiellement pollués, leur réemploi en remblais de projet reste une option envisageable selon les normes en vigueur et les teneurs en polluants de ces matériaux. Si aucun usage ne s'avère possible, ces matériaux seront évacués vers des filières agréées.



1.6.3. Destination des dépôts

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Concernant les dépôts définitifs dont les surfaces n'entreraient pas dans le cadre des AFAFE, soit environ 150 ha, quelle en sera leur attribution ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Entre Passel à Aubencheul-au-Bac, 277 ha de dépôts et modelés paysagers seront remis en culture (cf. 1.6.1). Les terrains qui accueilleront ces dépôts font partie de l'emprise du projet au même titre que le Canal lui-même. Ils sont donc compensés dans le cadre de l'aménagement foncier et donc aucun exploitant ne se verra attribuer ces terrains dans le cadre de la procédure d'AFAFE.

Ces terrains remis à l'agriculture n'ont pas vocation à être conservés par la SCSNE ni par VNF futur exploitant du CSNE. Ils seront revendus selon des modalités qui font encore l'objet de discussions entre la SCSNE, la profession agricole et la Safer Hauts-de-France.

1.6.4. Entretien

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Pour les dépôts provisoires, le temps du chantier, et définitifs à destination de compensation non agricole, qui en fera l'entretien, notamment afin de limiter la prolifération et la propagation de cette végétation invasive.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les entreprises titulaires des marchés de travaux TOARC seront chargées de la gestion de ces dépôts de matériaux provisoires. Le cas échéant, il est possible qu'elles fassent appel, pour l'entretien courant (fauche) à des entreprises de travaux agricoles ou des exploitants locaux.

La mesure R33 de la pièce C1 Rapport 2 indique : « Dans le cadre des dépôts provisoires de terre végétale, les principes définis dans le guide Technosolutions seront appliqués, à savoir : • Tous les dépôts de terre végétale et sous-couche dont la durée de stockage est prévue sur plus de 3 mois seront enherbés pour éviter la colonisation par les plantes adventices et limiter le ruissellement pluvial et l'entraînement de matières en suspension ; • Les espèces végétales choisies permettront une couverture rapide, avec un système racinaire développé pour la stabilisation et l'aération des matériaux et seront faciles à entretenir par fauche ou broyage ; [...] ».

La mesure R14 de la pièce C1 Rapport 2 précise qu'il sera mis en place les mesures préventives suivantes :
• Réaliser les opérations de gestion le plus précocement possible et autant que nécessaire durant les travaux pour avoir le plus de chance d'éradiquer les plantes, de limiter leur propagation et d'éviter l'apparition de nouveaux foyers ;
• Replanter ou réensemencer le plus rapidement possible les terrains mis à nu pour limiter la possible installation des EEE.

Ces mesures permettront de limiter le ruissellement pluvial et l'érosion des talus, mais permettent également de limiter le développement des espèces exotiques envahissantes par la mise en place d'un couvert végétal rapidement après mouvement des terres.

La gestion des dépôts définitifs à destination de mesures compensatoires sera confiée par appel à projet à des organismes qualifiés (conservatoire des sites naturels, fédération de chasse, profession agricole, etc.).





1.7. TRAVAUX

1.7.1. Terrassement

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le CSNE constituerait le véritable « chantier du siècle », si on regarde les 78 millions de m³ de déblais qu'il engendrerait. L'équivalent de 1 m³ par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu. A-t-on estimé l'impact sur le sol vivant ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Différentes mesures sont prises afin de limiter l'impact sur la qualité des sols et donc sur le sol vivant. Celles-ci sont décrites au 7.4.3 de la pièce C1 Rapport 2. Les mesures consistent par exemple à limiter tant que possible le volume des déblais (R05), à gérer les terrassements de façon à stocker provisoirement les matériaux sur des zones identifiées (R07), à favoriser la réutilisation des terres extraites et stockées provisoirement dans un périmètre limité autour du lieu d'extraction, à prendre des dispositions particulières pour la remise en état des emprises de chantier et des sites de stockage provisoires à l'issue des travaux (mesure R26).

1.7.2. Tracé des routes

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Plusieurs demandes de modifications sont proposées :

- 1- Au lieu d'un pont entre Moeuvres et Bourlon, poser simplement une buse ;
- 2- Transférer le tracé D545 et D154 sur des terres incultes de la SAFER au lieu de terres agricoles ;
- 3- Prévoir la réfection de rues à Sermaize, Allaines suite aux travaux ;
- 4- Élargir la D15 à 5m entre Hermies et Havrincourt ;
- 5- Ne pas supprimer la D 621 sans consultation des riverains.


Éléments de réponse de la SCSNE :

1- Le projet, issue des études de conception détaillée, prévoit le maintien en eau du Canal du Nord entre l'écluse n°7 de Graincourt les Havrincourt et l'écluse n°2 de Marquion. Ce maintien s'explique par des considérations environnementales.

La commune de Moeuvres est aujourd'hui propriétaire et gestionnaire des deux franchissements routiers (ouvrages d'art) sur le canal du Nord. Le programme des travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Canal Seine-Nord Europe ne prévoit pas d'intervention sur cette section du canal du Nord. Ainsi le remplacement desdits ouvrages n'est pas prévu. Dans le cadre des réunions et discussions en lien avec le Volet 4 du futur Contrat Territorial de Développement (CTD), la commune de Moeuvres a effectivement exprimé sa préoccupation quant au devenir des ouvrages routiers.

La solution mise en avant par la commune, à savoir un comblement partiel du canal du Nord associé à la pose d'une buse pour assurer la continuité hydraulique du canal du Nord, doit être étudiée afin d'en démontrer la faisabilité technique, financière et réglementaire. Cette étude devra également démontrer qu'elle ne porte pas atteinte aux objectifs environnementaux assignés à la Société du Canal Seine-Nord Europe.

Une fiche projet pourrait être déposée en ce sens par la commune, en vue de son instruction par le comité des projets des territoires du CTD.



2- L'aménagement foncier, en cours sous la maîtrise d'ouvrage des départements de la Somme et de l'Oise, permettront de restructurer les exploitations en tenant compte des nouveaux aménagements.

3- Sur Sermaize, la demande concerne le recalibrage de la rue des Genêts. Cette demande, ne relevant pas du champ de l'enquête publique environnementale, a été évoquée au cours de la concertation pendant la phase de conception détaillée du CSNE. La SCSNE avait indiqué qu'il ne relevait pas du périmètre du projet de réaliser des améliorations de voiries non directement en lien avec l'aménagement du Canal.

4 – 5 - Les rétablissements routiers ont été définis en concertation avec les Maires et les représentants de la profession agricole avec une recherche de meilleur équilibre entre les différents enjeux et contraintes.

1.7.3. Suppression de péage

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Afin de diminuer le trafic sur les routes impactées par le chantier, serait-il envisageable de prévoir une exonération de péage autoroutier pendant le temps du chantier pour les dessertes locales ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

La tarification d'usage des autoroutes est encadrée par la réglementation et par le contrat qui lie l'Etat à l'exploitation. Une telle proposition ne paraît pas envisageable.

Pour autant, l'objectif de la SCSNE est de limiter l'empreinte environnementale du chantier. Ainsi, la SCSNE a prévu une clause de report modal dans les marchés de travaux. Un taux minimal de recours au transport fluvial ou au transport ferroviaire est défini par marché pour les approvisionnements en matériaux et pour les évacuations. Pour créer les conditions de ce report modal, la SCSNE va créer et réaménager une dizaine de quais sur le canal du Nord.

S'agissant des approvisionnements par voie routière, les entreprises seront tenues de respecter des itinéraires définis qui privilégient les routes principales.



1.8. Dangers

1.8.1. Sectionnement des barrages

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

1- Pour la classification des barrages, notamment de classe A, sont pris en compte le volume d'eau, en l'occurrence celui total d'un bief et la hauteur de la digue. Sur le secteur le plus long (environ 40 km), comportant de plus le Pont Canal de la Somme, en cas de rupture d'une digue ou d'accident sur le pont canal, le volume d'eau inondant les communes limitrophes serait catastrophique. Afin de minimiser les conséquences, des portes de sectionnement permettant de limiter le volume d'eau déversé est une solution à envisager, notamment aux deux extrémités du pont canal.

2- La survenue d'inondations pourrait avoir des incidences sur la stabilité des berges en remblai. Ce risque a-t-il été évalué et quelles mesures sont envisagées ?

3- En période troublée par la menace attentat (cf. réactivation du plan Vigipirate), est-il raisonnable d'envisager un trafic fluvial de cette importance ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

1- Les ponts-canaux ne sont pas des éléments de fragilité du Canal :

- Compte-tenu de la spécificité des ponts-canaux et de l'exigence de robustesse, le retour d'expérience montre qu'aucune rupture de pont-canal dans le monde n'a été recensée ;

Les portes de garde ne sont pas une réponse suffisante pour garantir la sécurité des ouvrages hydrauliques. Ces portes de garde n'ont pas d'effet sur les habitations à proximité directe de la brèche et ne sont pas en mesure d'assurer une protection continue sur l'ensemble du canal.


La SCSNE a fait le choix d'adopter une démarche de prévention du risque bien en amont dans la conception des ouvrages afin qu'ils intègrent toutes les garanties de robustesse. En outre l'ensemble des digues est conçu comme des barrages en suivant une réglementation exigeante, ce qui sera une première pour un canal. En outre :

- La stratégie du MOA est d'anticiper le risque, notamment dans le dimensionnement des ouvrages soumis à la réglementation barrage, assorti d'exigences de surveillance et d'auscultation en période d'exploitation ; c'est la solution réaliste et efficace pour la protection des populations ;
- Cette démarche est garantie par le système de contrôle mis en place tout au long de la conception et de la phase chantier du canal : organisme agréé barrage intégré à la maîtrise d'œuvre, contrôle qualité au sein de l'entreprise, services spécialisés de l'État, comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques (CTPBOH) pour les barrages de classe A, les plus importants.

Le CSNE atteindra un niveau de sécurité dans le cadre d'exigences nouvelles par un canal :

- Il faut retenir que c'est la première fois qu'un canal sera inscrit dans la réglementation barrage pour laquelle « l'arrêté technique barrage » fixant les conditions de sécurité est relativement récent puisqu'il date de 2018.

Les cas de portes de garde existant à l'étranger sont généralement des aménagements visant à renforcer localement la sécurité d'ouvrages conçus avec des normes de protection moins draconiennes que celles appliquées pour le CSNE. La SCSNE met à disposition des vidéos pédagogiques sur le sujet de la sécurité des ouvrages : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/securite/securite-de-louvrage/>



2- Le canal est conçu de manière à ne générer aucun désordre dommageable notamment au niveau des habitations. - « Les ouvrages hydrauliques sous le CSNE ont été dimensionnés pour une crue centennale avec comme objectif la transparence hydraulique du canal, c'est-à-dire l'absence d'impacts à l'amont ou d'aggravation des écoulements à l'aval. Il est à noter que la période de retour centennale prise en compte pour le dimensionnement de ces ouvrages a été majorée pour sécuriser la pérennité des ouvrages du CSNE en cas de crue exceptionnelle et prendre en compte les effets du réchauffement climatique sur le régime hydraulique des écoulements rétablis. » Ainsi, l'ensemble des écoulements est rétabli par des ouvrages correctement dimensionnés pour assurer le passage des eaux même en cas de crue supérieure à 100 ans. Les écoulements étant assurés, les talus ne sont pas impactés par ces crues.

Les études de danger (EDD) disponibles en pièce D4 vérifient par ailleurs la sécurité des ouvrages et donc la stabilité des talus pour des crues supérieures à l'occurrence centennale.

Par exemple, l'EDD du bief 4 sud précise :

« Deux catégories de crue sont considérées :

- Les crues des thalwegs et cours d'eau traversés par le canal ;
- Les crues du bief, c'est-à-dire les arrivées d'eau dans le bief.

Pour ces deux catégories, la sécurité en crues exceptionnelles (période de retour 10000 ans) et extrêmes (probabilité annuelle 1.10^{-4}) est vérifiée.

Pour les thalwegs et cours d'eau, le passage de ces crues est vérifié : les eaux passent sous le CSNE sans débordement. »

La survenue d'inondations pouvant avoir des incidences sur la stabilité des talus est donc bien analysée dans le cadre de la sécurité des ouvrages hydrauliques.

3- Le risque d'attentat et de théâtre de guerre n'est pas inhérente au Canal Seine-nord Europe. Cette problématique relève d'un enjeu pouvant toucher l'ensemble des infrastructures d'un territoire et son suivi est assuré par les autorités compétentes de la défense et de la sécurité publique. En l'occurrence, la SCSNE travaille avec ces dernières pour s'assurer que les intérêts concernés sont bien préservés.

1.8.2. Dégradation des berges

1.8.2.1 Poussée perpendiculaire

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les barges de fort tonnage transportant trois niveaux de conteneurs peuvent être obligées par vent latéral à faire usage de moteurs latéraux pour maintenir leur trajectoire à distance des rives. L'usage de ces équipements a pour conséquences d'exercer une pression sur les rives en dégradant leur étanchéité, voire leur solidité.

Éléments de réponse de la SCSNE :

L'étanchéité est protégée des agressions extérieures par une structure rigide (matelas béton, enrobés ouverts, bétons bitumineux, matériaux traités au liant hydraulique...) Ce dispositif de protection est dimensionné pour résister en particulier aux jets des propulseurs d'étrave (moteurs latéraux des bateaux).

Il n'y a donc pas de risque de dégradation.

Le dispositif de protection de l'étanchéité est également prévu contre les chocs de bateaux. Un REX (retour d'expérience) est disponible dans les études de dangers chapitre 7 .1.

De façon générale, les actions prises en compte pour dimensionner la protection de l'étanchéité sont les suivantes :



- Les actions principales qui concernent les interactions de la navigation sur le dispositif d'étanchéité. Ces interactions peuvent être permanentes ou ponctuelles (batillage, jets d'hélice, propulseurs d'étrave, etc.)
- Les actions accidentelles liées à la navigation (chute d'ancre, collision avec le talus, etc.)

1.8.2.2 Dégradation due aux animaux

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les berges aménagées deviendront un habitat privilégié pour des animaux tels que lapins, ragondins... en y creusant leurs terriers. Cela peut avoir des conséquences sur l'étanchéité des berges.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Comme explicité au 1.2.7 et au 1.8.2.1 ci-dessus, les dispositifs d'étanchéité sont protégés des agressions extérieures. Cette couche de protection de l'étanchéité est constituée d'une structure rigide (matelas béton, enrobés ouverts, bétons bitumineux, matériaux traités au liant hydraulique...) infranchissable par des animaux tels que lapins ou ragondins.

Au niveau des talus extérieurs, la largeur des talus est telle que les ragondins ou lapins ne creuseront pas au-delà de quelques mètres, ce qui ne présente aucun risque pour la sécurité et la stabilité du talus. Ces talus sont par ailleurs protégés par des géogrilles ou par une carapace en matériaux traités limitant les possibilités de creusement par les animaux fouisseurs.

Pour les berges lagunées, une protection est également prévue sur le dispositif d'étanchéité limitant le risque de dégradation par les animaux. Néanmoins, en cas d'agression avérée sur ces zones, la hauteur d'eau étant très faible au sein de ces milieux, le gradient hydraulique sera très faible et donc la fuite limitée.

Enfin, rappelons que les ouvrages sont équipés d'un dispositif d'auscultation permettant de repérer les fuites de l'étanchéité (Cf. 1.2.7). En cas de fuite avérée, l'origine animale de celle-ci sera identifiée et les dispositions utiles pourront être prises.





1.9. Economie

1.9.1. Retombées en matière d'emploi - observations générales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les observations favorables soulignent une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord et le Bassin Parisien, les effets positifs sur les entreprises des Hauts de France grâce à des services et de coûts de transport réduits, permis par la massification des transports et les impacts positifs sur le tourisme.

Les observations défavorables mettent en avant des effets sur l'emploi principalement concentrés durant la phase de construction du canal, avec des interrogations sur les retombées locales, Des effets beaucoup plus réduits en phase d'exploitation, conduisant dans certains cas à des réductions d'emplois (bateliers, éclusiers...), les difficultés de l'activité actuelle de batellerie à s'adapter à la massification des échanges avec des investissements importants et l'insuffisance des réductions des coûts de transport pour constituer une réelle incitation à une réindustrialisation au sein de la Région Hauts de France.

Quelles garanties supplémentaires apporter sur les retombées locales en matière d'emploi, notamment en phase d'exploitation ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse simplifiée :

A l'instar des voies navigables similaires en Europe (canal Albert, Mittelland canal...), le CSNE est un outil structurant pour un développement local durable. Le volume d'emplois générés par l'aménagement du CSNE – et plus largement du réseau Seine-Escaut – est directement lié à la dynamique économique qu'il générera chez les différents acteurs. Cette dynamique est d'ores et déjà engagée au niveau des différentes parties prenantes, acteurs publics et privés :

- L'Etat a mis en place dès 2019, auprès du préfet de région Hauts-de-France, une délégation au développement de l'Axe Nord (celui du CSNE) qui a notamment pour objectif de fédérer les énergies et de favoriser la cohérence des actions en matière d'aménagement. L'Etat vient également de lancer une initiative pour définir la « stratégie nationale pour le fluvial »,
- Voies navigables de France soutient les investissements bord à voie d'eau permettant le report modal (quais, moyens de manutention...) et ceux des transporteurs fluviaux dans la modernisation et l'innovation de la flotte,
- Dans son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), la Région Hauts-de-France fixe l'objectif de « Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités ». En outre, la Région soutient le développement du réseau régional de ports intérieurs. Elle pilote, en partenariat avec les Communautés de communes et d'agglomération concernées, le Syndicat mixte des ports intérieurs (SMPI) du CSNE qui seront les portes d'entrée sur la logistique fluviale pour les entreprises situées sur un large territoire de part et d'autre du Canal, ainsi que des lieux d'implantations pour de nouvelles activités industrielles, agricoles et logistiques. D'ores et déjà, le SMPI travaille avec le tissu économique local pour préparer l'échéance du Canal et des ports,
- De leur côté, les acteurs économiques se préparent progressivement à cette « nouvelle donne logistique » qu'induirait le réseau Seine-Escaut. La mobilisation de la CCI Hauts-de-France,



notamment avec le réseau Norlink, l'illustre, tout comme, à une échelle nationale, les prises de position de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), des organisations professionnelles Intercéréales et de l'Union Transport et logistique de France (TLF), et de l'Alliance Seine-Escaut.

S'agissant des transporteurs fluviaux, les représentants de la profession – et plusieurs bateliers qui se sont exprimés lors de l'enquête publique – soutiennent sans réserve la réalisation du CSNE.

Enfin, le chantier et la perspective d'ouverture du Canal seront l'occasion d'une mise en visibilité des métiers du transport fluvial favorable à l'attractivité des métiers et à l'accès au financement pour les bateliers souhaitant investir dans des bateaux d'un gabarit plus important.

Réponse détaillée :

D'une manière générale, le maître d'ouvrage s'exprime uniquement sur l'estimation du nombre d'emplois directs du chantier qui relève de son périmètre. Celle-ci a été évaluée de l'ordre de 6 000 personnes mobilisées au plus fort du chantier en référence aux derniers chantiers d'infrastructures linéaires réalisés. Certains experts ont évoqué un volume similaire d'emplois indirects (services associés à la construction du Canal, comme la restauration, l'hébergement, la maintenance des matériels) et induits (dépenses liées aux revenus distribués aux intervenants directs et indirects du chantier).

Pour la phase exploitation, des acteurs économiques, notamment, ont évoqué le chiffre de 15 000 emplois dans les activités en lien avec le Canal à l'échelle des Hauts-de-France, une fois celui-ci en service. Cette estimation n'est pas le fait du maître d'ouvrage.


A l'instar des voies navigables similaires en Europe (canal Albert, Mittelland canal...), le CSNE est un outil structurant pour un développement local durable. Le volume d'emplois générés par l'aménagement du CSNE – et plus largement du réseau Seine-Escaut – est directement lié à la dynamique économique qu'il génèrera chez les différents acteurs. L'enjeu est que les acteurs économiques, les collectivités territoriales, l'Etat continuent de travailler de concert pour créer les conditions de la réussite du CSNE et transformer le fort potentiel en retombées concrètes. Cette dynamique est d'ores et déjà engagée au niveau des différentes parties prenantes, acteurs publics et privés, et montera en puissance d'ici à l'ouverture de la liaison.

Ainsi, l'Etat a mis en place dès 2019, auprès du préfet de région Hauts-de-France, une délégation au développement de l'Axe Nord (celui du CSNE) qui, en coopération avec la délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, a notamment pour objectif de fédérer les énergies et de favoriser la cohérence des actions en matière d'aménagement. L'Etat vient également de lancer une initiative pour définir la « stratégie nationale pour le fluvial » (cf. 1.9.6).

En outre, Voies navigables de France, opérateur de l'Etat, met en œuvre sa politique de développement qui se traduit par le soutien d'une part aux investissements publics (structures portuaires) et privés (chargeurs) bord à voie d'eau permettant le report modal (quais, moyens de manutention...) et d'autre part, aux investissements des transporteurs fluviaux dans la modernisation et l'innovation de la flotte. Ces plans participent directement de la préparation de la filière fluviale et de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique à l'ouverture du CSNE.

De leur côté, les collectivités territoriales locales ont d'ores et déjà intégré le futur contexte fluvial dans leur stratégie de développement durable. C'est le cas en particulier de la Région Hauts-de-France à travers son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui fixe l'objectif de « Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités ».





En outre, la Région soutient le développement du réseau régional des ports intérieurs. Elle pilote, en partenariat avec les Communautés de communes et d'agglomération concernées, le Syndicat mixte des ports intérieurs (SMPI) du CSNE qui seront les portes d'entrée sur la logistique fluviale pour les entreprises situées sur un large territoire de part et d'autre du Canal, ainsi que des lieux d'implantations pour de nouvelles activités industrielles, agricoles et logistiques. D'ores et déjà, le SMPI travaille avec le tissu économique local pour préparer l'échéance du Canal et des ports. Enfin, la politique de soutien de la Région aux projet industriels et de structuration du « hub logistique Hauts-de-France » (en particulier via le pôle d'excellence Euralogistic) concourt à préparer la réussite du projet. La structuration de la liaison Seine-Escaut est un puissant levier pour organiser cette réindustrialisation et ce verdissement de la logistique autour d'un grand axe de transport massifié et décarboné.

De leur côté, les acteurs économiques se préparent progressivement à cette « nouvelle donne logistique » qu'indura le réseau Seine-Escaut. La mobilisation de la CCI Hauts-de-France, notamment avec le Norlink, l'illustre, tout comme, à une échelle nationale, les prises de position de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), des organisations professionnelles Intercéréales et de l'Union Transport et logistique de France (TLF), et de l'Alliance Seine-Escaut.

S'agissant des transporteurs fluviaux, les représentants de la profession – et plusieurs bateliers qui se sont exprimés lors de l'enquête publique – soutiennent sans réserve la réalisation du CSNE. Ils ne partagent pas la vision pessimiste de la concurrence des flottes des pays voisins mais demandent un accompagnement (régimes fiscaux, règles d'exploitation...). Alors que la filière a souffert de décennies de sous-investissement sur le réseau fluvial, ils mesurent les opportunités de croissance du transport fluvial rendues possibles par un investissement sans précédent sur le réseau français, à la fois dans sa modernisation (contrat d'objectifs et de moyens Etat-VNF de 3 milliards d'euros sur 10 ans de dotation pour la régénération / modernisation du réseau) et dans son développement (dont le CSNE).

D'autre part, par la médiatisation importante qui l'accompagnera, la construction du Canal Seine-Nord Europe va faire parler et valoriser la voie d'eau et le transport fluvial, avec à la clé un enjeu de transformation de l'image du mode. Le chantier et la perspective d'ouverture du Canal seront l'occasion d'une mise en visibilité des métiers du transport fluvial favorable à l'attractivité des métiers dont la filière a tant besoin.

Enfin, la visibilité du fluvial pour les milieux bancaires du fait du chantier, comme la perspective de croissance du secteur est favorable à l'accès au financement pour les bateliers souhaitant investir dans des bateaux d'un gabarit plus important. Les banques seront en effet de plus intéressées par des « investissements verts ». Le fluvial en est un.


1.9.2. Le transfert modal de la route vers le fluvial - observations générales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Cette question centrale concerne les possibilités de report du trafic routier et notamment de l'autoroute A1 sur le futur canal SNE.

Les principaux freins et les limitations de ce report modal soulignés sont les suivants : temps de transport allongés, manque de souplesse par rapport à la route et ruptures de charges, nécessité de rabattement des marchandises par la route, jusqu'aux quais de chargement du canal, un report modal depuis l'autoroute limité à 3% du trafic de poids lourds actuels susceptible d'être rapidement réinvesti par un flux supplémentaire de poids lourds et limitation des hauteurs de conteneurs à 2 niveaux en amont et en aval du CSNE sur Seine Escaut, contre 3 niveaux sur le CSNE.

Quelles mesures sont envisageables pour lever ces freins et inciter davantage au report modal?



Le canal concurrencera en priorité 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).

Des recensements des trafics ferroviaires actuels susceptibles d'être impactés par des transferts du rail vers le fluvial (tonnages et origines-destinations) ont-ils été effectués ? et partagés avec l'activité fret de la SNCF ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse simplifiée :

En complément de la réponse à la question 1.9.1 qui est liée à celle-ci, les prévisions de trafic, de nouveau mises à jour en 2021, font état d'un recul de la part modale de la route de 4 points entre 5 et 10 ans après la mise en service du CSNE et de 7 points à plus long terme. Le Canal permet d'enclencher un renversement de tendance sur l'un des corridors les plus importants en Europe.

Les freins évoqués dans certains avis au développement du trafic fluvial tel que prévu renvoient à des arguments anciens sur les faiblesses prétendues de ce mode. Aujourd'hui, dans un contexte d'attente sociétale pour des pratiques logistiques plus vertueuses, la réussite des logistiques multimodales mises en place par des entreprises – y compris dans le domaine de la distribution – démontre que les acteurs du fluvial et globalement de la logistique savent de plus en plus intégrer la voie d'eau dans les chaînes d'approvisionnement en profitant de ses atouts : fiabilité des délais, stocks flottants, dédouanement simplifié le cas échéant, coûts réduits permettant d'amortir la rupture de charge des pré ou post acheminements routiers.

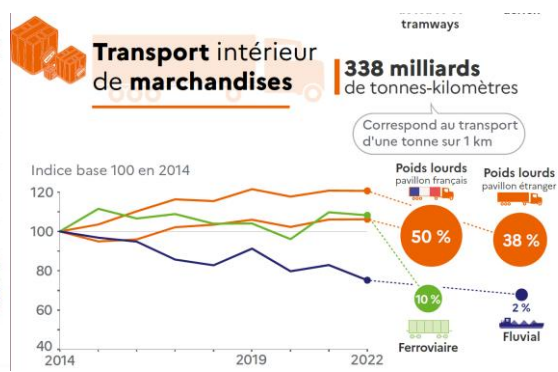
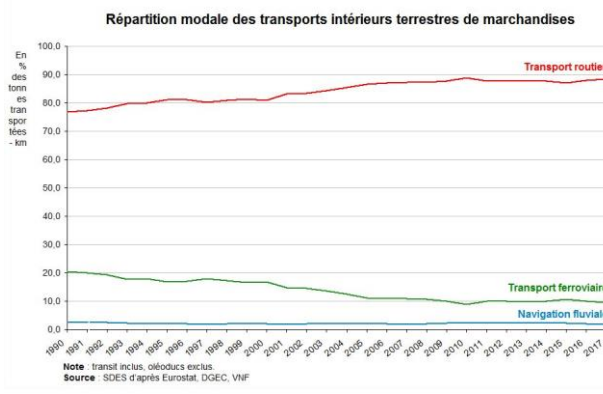
S'agissant de l'incidence du CSNE sur le trafic ferroviaire, les études de prévisions de trafics menées (cf. également réponses aux points 1.9.4/1.9.5) ont permis d'identifier que, dans un premier temps, la mise en service du CSNE réduirait de 2 points la part modale du ferroviaire sur l'axe Nord-Sud. A plus long terme, l'évolution vers des organisations logistiques plus massifiées – grâce au CSNE et au développement associé des ports intérieurs – est également favorable à la croissance de la part de marché du rail.

De plus en plus, les opérateurs ferroviaires (Fret SNCF comme les autres transporteurs ferroviaires opérant en France et en Europe) sont intégrés dans des groupes multimodaux qui valorisent les différents modes de transport en fonction de leurs atouts respectifs. Il n'y a donc pas lieu d'opposer fluvial et ferroviaire qui sont complémentaires pour aller vers une logistique décarbonée.

La synthèse des études d'évaluation socio-économique (dont les prévisions de trafic) figurait dans la pièce 7E du dossier d'étude d'impact.

Réponse détaillée :

S'agissant de l'optimisation du report modal, en complément de la réponse à la question 1.9.1 qui est liée à celle-ci, il convient d'abord de considérer le potentiel très significatif de report modal permis par le Canal Seine-Nord Europe. Les illustrations suivantes (sources Ministère chargé des transports) mettent en évidence la croissance quasiment continue du transport routier en France depuis des décennies et encore ces dix dernières années.

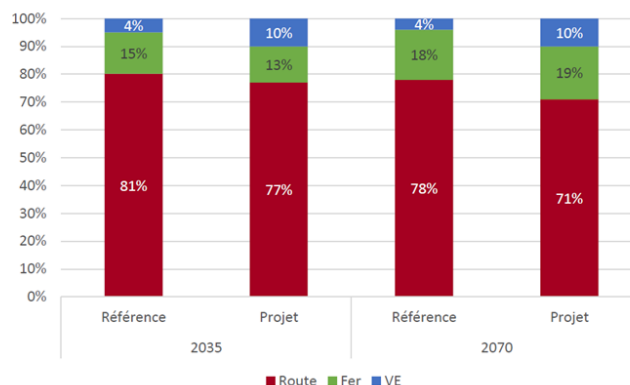


Ces données à l'échelle nationale font état du maintien de la part de marché du transport fluvial à un niveau bas, qui masque toutefois d'importantes disparités entre les régions, en particulier là où la voie d'eau est performante (Moselle, Rhin, Seine) grâce à des infrastructures à grand gabarit.

Les prévisions de trafic, de nouveau mises à jour en 2021, font état d'un recul de la part modale de la route de 4 points entre 5 et 10 ans après la mise en service du CSNE et de 7 points à plus long terme. Cette perspective est majeure quand on la met en perspective de la tendance des décennies passées. Le Canal permet d'enclencher un renversement de tendance sur l'un des corridors les plus importants en Europe.

Traduit en nombre de circulations de camions évitées, les chiffres sont considérables : 1 million de camions en moins chaque année dans la deuxième partie de la décennie 2030 et une prévision de l'ordre de 2,5 millions de circulation évitées à plus long terme, rien qu'en France. Pour le transport fluvial en France, la mise en service du réseau Seine-Escaut devrait induire un saut de trafic de près de 30% quelques années après l'ouverture du CSNE.


Evolution de la part de marché des trois modes aux deux horizons de temps sur le corridor Nord-Sud



Les freins évoqués dans certains avis au développement du trafic fluvial tel que prévu renvoient à des arguments anciens sur les faiblesses prétendues de ce mode. Aujourd'hui, dans un contexte d'attente sociétale pour des pratiques logistiques plus vertueuses, la réussite des logistiques multimodales mises en place par des entreprises – y compris dans le domaine de la distribution – démontre que les acteurs du fluvial et globalement de la logistique savent de plus en plus intégrer la voie d'eau dans les chaînes d'approvisionnement en profitant de ses atouts : fiabilité des délais, stocks flottants, dédouanement simplifié le cas échéant, coûts réduits permettant d'amortir la rupture de charge des pré ou post acheminements routiers.

Réussir le report modal vers le fer et la voie d'eau passe en toute hypothèse par une transformation des habitudes « de facilité » et une ingénierie dans la conception des chaînes logistiques. L'accompagnement des professionnels dans les entreprises à la mutation, l'aide aux études de report modal – que met en œuvre VNF dans le cadre de ses actions de développement, mais aussi les actions du réseau Norlink à l'échelle des Hauts-de-France, participent de ces leviers vers la mutation souhaitée.





Au-delà, inciter davantage au report modal vers les modes massifiés comme le fluvial est un axe principal des politiques publiques en matière de transport. L'engagement des pouvoirs publics en faveur de Seine-Escaut traduit concrètement cette volonté. Elle s'inscrit y compris dans le financement du CSNE puisque la recette affectée, dont les modalités seront prochainement définies, pour permettre à la SCSNE de rembourser l'emprunt de bouclage du financement sera incitative au report modal comme l'autorise la réglementation européenne.

S'agissant de l'incidence du CSNE sur le trafic ferroviaire, il convient de rappeler que le ferroviaire et le fluvial sont deux modes de transport qui permettent la massification des marchandises. Comme l'illustre le partenariat entre SNCF Réseau et VNF, ces deux modes sont dans une logique de coopération car ils sont complémentaires et ont des avantages spécifiques :

- le ferroviaire est principalement performant sur des transports de longue distance (>600 / 800 km) qui permettent d'amortir ses coûts fixes,
- le fluvial est principalement performant sur des distances courtes en zones urbaines et intermédiaires pour le reste (~150 à ~800 km), même s'il sait se positionner sur des flux à plus longue distance notamment entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est.

Ce sont tous deux des modes qui ont besoin que les marchandises soient regroupées dans des espaces localisés de manière stratégique pour pouvoir atteindre le volume (massification) qui les rend pertinent.

Les ports intérieurs trimodaux le long du réseau Seine-Escaut (dont deux sur le CSNE) joueront ce rôle de massification au bénéfice du fer et de la voie d'eau.

Opposer le fer et le fluvial traduit une vision qui ne correspond pas à la réalité des enjeux logistiques à laquelle les chargeurs / industriels / logisticiens désireux d'aller vers plus de report modal vers ces modes écologiques sont confrontés.

La synthèse des études d'évaluation socio-économique (dont les prévisions de trafic) figurait dans la pièce 7E du dossier d'étude d'impact.

1.9.3. Continuité du transport

[Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :](#)

[L'insuffisance de la hauteur des ponts en amont et en aval pour 3 niveaux de conteneurs
Quelles solutions sont étudiées et envisagées ?](#)

Eléments de réponse de la SCSNE :

Réponse simplifiée :

L'essentiel du trafic en tonnage transporté sur le Canal Seine-Nord Europe sera des pondéreux (céréales, matériaux de construction, chimie, métallurgie, produits de recyclage...), qui n'ont pas de problème de hauteur de ponts, car les péniches « s'enfoncent » dans l'eau en raison de la densité des marchandises.

Le besoin de hauteur libre sous les ponts concerne uniquement les conteneurs (~1/8^{ème} puis ~1/4 du trafic aux différents horizons des prévisions de trafic) du fait d'une marchandise plus légère qui conduit à limiter l'enfoncement du bateau.

L'itinéraire complet de la liaison Seine-Escaut permettra le chargement de deux couches de conteneurs du fait de la hauteur des ponts sur l'Oise et les canaux du Nord-Pas de Calais. Il s'agit déjà d'une offre

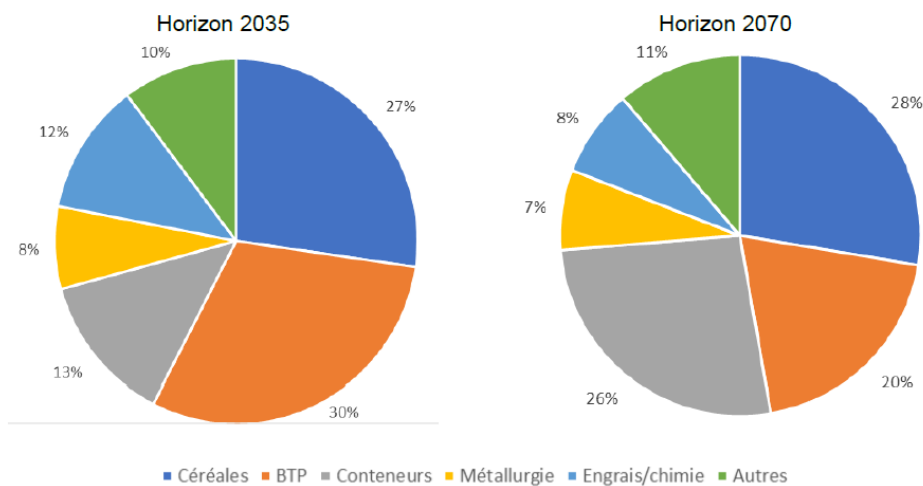
compétitive (cf. le développement des trafics dans le Nord de la France sur les ports de Lille ou de Valenciennes) et d'un progrès majeur car aucun trafic de conteneurs n'est possible sur le canal du Nord.

Lorsque les pouvoirs publics souhaiteront, au regard de l'évolution des trafics sur le réseau Seine-Escaut, estimer l'opportunité d'un projet de relèvement des ponts, les études seront menées pour préciser cela.

Réponse détaillée :

L'essentiel du trafic en tonnage transporté sur le Canal Seine-Nord Europe sera des pondéreux (céréales, matériaux de construction, chimie, métallurgie, produits de recyclage...), qui n'ont pas de problème de hauteur de ponts, car les péniches « s'enfoncent » dans l'eau en raison de la densité des marchandises.

Le besoin de hauteur libre sous les ponts concerne uniquement les conteneurs (~1/8^{ème} puis ~1/4 du trafic aux différents horizons des prévisions de trafic) du fait d'une marchandise plus légère qui conduit à limiter l'enfoncement du bateau.



L'itinéraire complet de la liaison Seine-Escaut permettra le chargement de deux couches de conteneurs du fait de la hauteur des ponts sur l'Oise et les canaux du Nord-Pas de Calais. Il s'agit déjà d'une offre compétitive (cf. le développement des trafics dans le Nord de la France sur les ports de Lille ou de Valenciennes) et d'un progrès majeur car aucun trafic de conteneurs n'est possible sur le canal du Nord.

Lorsque les pouvoirs publics souhaiteront, au regard de l'évolution des trafics sur le réseau Seine-Escaut, estimer l'opportunité d'un projet de relèvement des ponts (21 ponts sur l'Oise, 147 ponts sur les différentes branches du réseau à grand gabarit du Nord-Pas de Calais), les études seront menées pour préciser cela.

Au-delà de la question des ponts, le gabarit « Vb » retenu pour le Canal Seine-Nord Europe est le même que celui de la Seine et de l'Oise déjà aménagées. « Vb » est le gabarit moderne aujourd'hui de nombreux canaux en Allemagne ; il correspond également à ce que font les Flamands entre la France et Gand dans le cadre du réseau Seine-Escaut.

L'objectif de la réalisation du réseau Seine-Escaut est de disposer d'un réseau performant pour le transport fluvial de marchandises. A l'achèvement du programme en 2030, ce sera le cas. Cela ne signifie pas qu'il s'agit d'avoir partout le même gabarit, car un réseau de transport est le fruit de la géographie et de l'histoire. C'est l'évolution du trafic sur le moyen et long terme qui déterminera l'opportunité de passer les liaisons Dunkerque-Escaut et Deûle-Lys du gabarit « Va » actuel au « Vb ».



1.9.4. Insuffisance des études de marché et socio-économiques

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le dossier ne comporte pas d'étude de marché tenant compte des flux actuels par catégories transportées, hypothèse de croissance du PIB de 1,6% jusqu'en 2070 de l'étude socio-économique irréaliste économiquement ; analyse confirmée par l'Autorité environnementale et la Cour des comptes européenne, fortes incertitudes sur le trafic prévisionnel annoncé dans l'étude socio-économique, actualisation de l'étude socio-économique de l'enquête publique de la demande de DUP, indispensable compte tenu du réchauffement climatique, de l'inflation et notamment, de l'augmentation des prix de l'énergie.

Pour quelles raisons cette absence d'étude de marché ? Une telle étude est-elle envisagée ?

Hypothèse de trafic de 17,5 M de tonnes irréaliste par rapport aux 2M T actuelles. S'étonne de l'absence d'étude de marché dans le dossier d'enquête

Quels moyens pour confirmer ces hypothèses de trafic ?

Plusieurs entreprises ou groupements professionnels des Hauts de France fortement impliqués dans le projet ont formulés des avis très favorables (Société CASTIGNAC qui développe le projet eValley de réhabilitation de l'ex-Base aérienne 103, Groupe SCAT, premier armement coopératif français avec 60 artisans marinières, 100 barges automoteurs et pousseurs, Comité des grandes cultures des Hauts de France, Intercéréales - Interprofession des céréales françaises - et plusieurs bateliers).

Un appui sur ces professionnels volontaires est-il prévu ou en cours, pour recenser les perspectives de trafic sur le futur canal ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Cf. réponse globale aux thèmes 1.9.4 et 1.9.5 ci-dessous.

1.9.5. Nature des marchandises transportées

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le dimensionnement des ouvrages est basé sur du transport de conteneurs sur 3 niveaux, ce qui conditionne notamment le dimensionnement des ouvrages. Or, les acteurs locaux, notamment les céréaliers montrent leur intérêt pour le canal leur permettant le report modal pour le transport de leur production. Pour ces derniers, comme pour d'autres industriels, il s'agit essentiellement de transport en vrac, donc avec des tonnages moins importants avec des bateaux de moindre importance.

Compte tenu de la capacité en termes de flux (24 éclusées par jour) le tonnage de marchandise prévu sera nettement moindre.

Éléments de réponse de la SCSNE :


Réponse globale aux thèmes 1.9.4 et 1.9.5

Réponse simplifiée :

La décision de réaliser le Canal Seine-Nord Europe a été précédée, outre d'études techniques et environnementales, d'une évaluation socio-économique robuste, expertisée et régulièrement mise à jour.

La construction du modèle de prévisions de trafic, par le bureau d'études Stratec, a été alimentée par les résultats d'une vaste étude de marchés réalisée par les bureaux d'études Setec et Eurotrans dont les résultats ont été présentés dans les dossiers d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 2008 et à la DUP modificative de 2017. Depuis lors, l'ensemble des échanges avec les acteurs économiques des filières concernées a confirmé leur attente vis-à-vis de la mise en service de





ce nouveau maillon fluvial afin de pouvoir disposer d'une nouvelle solution logistique décarbonée pour le transport de leurs marchandises.

L'évaluation socio-économique du CSNE a fait l'objet de plusieurs expertises avec, en particulier, préalablement à la DUP de 2008, celle conduite par une commission spéciale interministérielle. Le rapport de la commission spéciale, tout comme l'avant-projet sommaire produit par le maître d'ouvrage VNF, a été remis au gouvernement pour arbitrage sur les suites à donner au projet. C'est sur ces bases que le gouvernement a pris la décision d'engager la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Depuis, l'évaluation socio-économique a été mise à jour en 2013/2014 (au moment de la reconfiguration du projet), puis de nouveau en 2021/2022 en tenant compte de l'impact de la crise sanitaire. Les hypothèses prises en compte (croissance économique, croissance de la demande de transport) sont celles du ministère de l'écologie et de l'OCDE. Pour la performance des modes de transport, le scénario central de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de la France, qui est caractérisé par de très forts gains pour le mode routier, a été retenu. Ces hypothèses prudentes rendent ainsi les projections de l'étude de trafic raisonnables.

Enfin, comme indiqué au point 1.9.1, la dynamique pour préparer la réussite du CSNE est d'ores et déjà engagée. La SCSNE, comme ses partenaires collectivités territoriales, Etat, VNF..., entretiennent des relations régulières avec les acteurs économiques qui ont exprimé leur attente vis-à-vis de la mise en service du CSNE. Ces discussions qui s'opèrent à la fois de manière bilatérale et dans le cadre de réseaux (Norlink, Alliance Seine-Escaut...) sont utiles pour accompagner les entreprises dans leur volonté de profiter à plein des opportunités économiques et écologiques apportées par Seine-Escaut.

Réponse détaillée :


1- Une évaluation socio-économique robuste et expertisée et régulièrement mise à jour

Conformément à la réglementation sur l'élaboration des projets de transport, une évaluation socio-économique du projet a été conduite dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Pour ce faire, un modèle multimodal de prévisions de trafic a été élaboré entre 2005 et 2008 par un bureau d'étude reconnu (Stratec), évalué et conseillé par un comité scientifique d'experts en économie des transports composé alors de :

- Emile Quinet, président, Ecole nationale des ponts et chaussées - Centre d'enseignement et de recherche en analyse socio-économique
- Alain Ayong Le Kama, professeur d'économie – Université de Lille I
- Maurice Bernadet, professeur d'économie – Université de Lyon II et Laboratoire d'économie des Transports
- Michel Beuthe, Professeur d'Economie, Université catholique de Mons
- Geoffroy Caude, directeur du centre d'études techniques maritime et fluvial (CETMEF)
- Marc Gaudry, Professeur d'Economie, INRETS
- Guy Joigneaux, directeur du centre INRETS – laboratoire TRACE de Lille - Villeneuve d'Ascq

La construction du modèle de prévisions de trafic a été alimenté par les résultats d'une vaste étude de marchés réalisée par les bureaux d'études Setec et Eurotrans dont les résultats ont été présentés dans les dossiers d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 2008 et à la DUP modificative de 2017.

Depuis lors, l'ensemble des échanges avec les acteurs économiques des filières concernées a confirmé leur attente vis-à-vis de la mise en service de ce nouveau maillon fluvial afin de pouvoir disposer d'une nouvelle solution logistique décarbonée pour le transport de leurs marchandises.



L'évaluation socio-économique du CSNE a fait l'objet de plusieurs expertises avec, en particulier, préalablement à la DUP de 2008, celle conduite par une commission spéciale du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC). Présidée par Claude Gressier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, cette commission interministérielle était composée de membres du CGPC et des administrations les plus concernées par le projet (équipement, économie et finances, écologie et développement durable, délégation interministérielle à l'aménagement et la compétitivité du territoire) ainsi que d'un membre de la Banque Européenne d'Investissements et d'experts dans les domaines des transports et de l'eau. Cette commission a tenu 5 réunions plénières et 10 réunions techniques entre le 18 janvier et le 14 juin 2006. Elle a auditionné un certain nombre d'acteurs : ports maritimes et fluviaux, armateurs, chargeurs, SNCF, UNICEM pour les matériaux de construction, ONIC pour la filière céréales. Elle a en outre mené une visite du canal du Nord et a rencontré des professionnels de l'agriculture et des industries de transformation lors d'une réunion organisée par le sous-préfet de Compiègne.

Le rapport de la commission spéciale, tout comme l'avant-projet sommaire produit par le maître d'ouvrage VNF, a été remis au gouvernement pour arbitrage sur les suites à donner au projet. C'est sur ces bases que la décision d'engager la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été prise par courrier du Ministre chargé des transports daté du 20 novembre 2006.

2- Une évaluation socio-économique régulièrement mise à jour

Dans la suite du projet, le modèle de prévision de trafic et les prévisions elles-mêmes ont été mises à jour en 2013/2014 (au moment de la reconfiguration du projet), puis de nouveau en 2021/2022 en tenant compte de l'impact de la crise sanitaire. Le périmètre de cette dernière mise à jour, conduite par le GEIE Seine-Escaut (VNF, SCSNE, Service public de Wallonie, De Vlaamse Waterweg), est à l'échelle du réseau Seine-Escaut (donc en France et Belgique), en cohérence avec les attentes de l'Union européenne dans le cadre des dossiers de demande de financement du projet.

Cette mise à jour des études a également été accompagnée par le comité scientifique composé de :


- Emile Quinet : Paris School of Economics de l'Ecole des Ponts ParisTech
- Alain Ayong Le Kama : Professeur d'Economie - Université de Paris Nanterre
- Marc Gaudry : Professeur d'Economie honoraire – Université de Montreal
- Sabine Limburg : Université de Liège
- Elvira Haezendonck : Solvay Business School de l'Université Libre de Bruxelles

Les hypothèses de croissance économique retenues sont issues des projections recommandées en France par l'Etat pour l'évaluation des projets de transports. En outre, les études prennent en compte l'hypothèse de l'OCDE de croissance de la demande de transports conteneurisés transitant dans les ports maritimes en baisse par rapport aux études précédentes (ralentissement des transports intercontinentaux). De plus, les hypothèses sur la performance des modes de transport retiennent le scénario central de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de la France qui est caractérisé par de très forts gains pour le mode routier, donc pénalisant les résultats obtenus pour les prévisions de trafic pour le fluvial.

Même si toute hypothèse est par définition sujette à incertitude, les études ont donc retenu des hypothèses prudentes qui rendent les projections de l'étude de trafic raisonnables.

Les prévisions font état d'un trafic consolidé sur le Canal de 17 millions de tonnes entre 5 et 10 ans après l'ouverture de l'ouvrage¹. Le trafic consolidé comprend l'ensemble des marchandises transportées sur le CSNE, même sur quelques kilomètres. Le trafic de transit, c'est-à-dire des marchandises qui empruntent

¹ L'année 2035 indiqué dans les résultats d'études faisait référence à une mise en service du CSNE en 2028 telle que prévu au moment de la mise à jour des prévisions de trafic. La mise en service étant 2030, ceci explique l'indication d'un trafic dans une période compris entre 5 à 10 ans après la mise en service.



les 107 km du Canal, est estimé au même horizon de 12 à 13 millions de tonnes, à mettre en perspective des 2 à 3 millions de tonnes naviguant actuellement sur le canal du Nord. Au regard de l'écart de performance de l'itinéraire actuel et du réseau Seine-Escaut demain, ce saut quantitatif est crédible.

Ces prévisions sont en outre parfaitement compatibles avec la capacité de l'infrastructure qui a été évaluée, en lien avec le CEREMA (centre scientifique et technique de l'Etat spécialisé en matière fluviale), à 19 millions de tonnes par an avec les 24 cycles d'éclusées sur une journée).

3- Des relations régulières avec les acteurs économiques futurs utilisateurs du CSNE

Comme indiqué au point 1.9.1, la dynamique pour préparer la réussite du CSNE est d'ores et déjà engagée. La SCSNE, comme ses partenaires collectivités territoriales, Etat, VNF..., entretiennent des relations régulières avec les acteurs économiques qui ont exprimé leur attente vis-à-vis de la mise en service du CSNE. Ces discussions qui s'opèrent à la fois de manière bilatérale et dans le cadre de réseaux (Norlink, Alliance Seine-Escaut...) sont utiles pour accompagner les entreprises dans leur volonté de profiter à plein des opportunités économiques et écologiques apportées par Seine-Escaut.

Concernant la hauteur libre sous les ponts, se reporter à la réponse au thème 1.9.3.

1.9.6. Enquête du ministère des transports

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le Ministère des Transports a lancé, 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 (besoins de quais de stationnement et de zones de retournement, besoins des quais des ports multimodaux en outils de manutention et en zones de stockage mutualisés, stations multi-énergie (HVO, bornes de recharge rapide, revitalisation du réseau capillaire au réseau Grand gabarit Seine-Escaut).

Eléments pris en compte dans l'étude : conception des écluses leur doublement et augmenter progressivement et à moyen terme la hauteur des ponts sur l'Oise à 3 couches de conteneurs.

Quelle est votre connaissance du lancement de cette enquête ? La SCSNE est-elle associée à cette enquête ?

Pour quelle raisons ces éléments indispensables pour l'évaluation de l'autorisation environnementale du canal et de son impact n'ont-ils pas été présentés dans le dossier ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

La SCSNE est en effet partie prenante de cette démarche initiée par le ministère de l'Ecologie et de la Transition écologique pour mieux valoriser l'atout que représente le réseau fluvial pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le contexte du réchauffement climatique.


La SCSNE a d'ores et déjà produit des premières contributions sur certains des sept ateliers thématiques mis en place, le plus en lien avec le projet. Cette démarche participe de la préparation de la réussite du réseau Seine-Escaut.

La démarche de stratégie nationale fluviale a été lancée le 16 février 2024, soit postérieurement au dépôt du dossier.

1.9.7. Economie locale

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les retombées ne risquent-elles pas d'être limitées à la période de travaux ?



Des impacts négatifs pour la profession agricole liée à l'emprise de 3 000 ha, composée en majorité de terres agricoles cultivées. 5,1 Md € investis pour des créations de 4 à 6 000 emplois, essentiellement temporaires, pendant la période de travaux, soit une moyenne de 1M€ par emploi.

La réalisation du CSNE va profiter, en priorité, aux actionnaires des entreprises du BTP

Quelles garanties supplémentaires apporter sur les retombées locales notamment en phase d'exploitation ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Se reporter à la réponse du thème 1.9.1., ainsi que celle aux thèmes 1.9.4 et 1.9.5.

Le ratio dont il est fait référence entre le coût d'investissement et le nombre d'emplois générés durant la phase chantier n'a pas de sens sur le plan socio-économique. Le projet a fait l'objet d'une évaluation de sa rentabilité socio-économique, conforme à la méthode édictée par instruction ministérielle, dont les résultats sont présentés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

1.9.8. Logement

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La présence de plusieurs milieux d'employés pour la construction du canal va poser pendant plusieurs années le problème de l'hébergement. L'offre de logement est insuffisante dans le secteur. Quelles dispositions sont prises avec les acteurs du logement pour la mobilisation des logements disponibles et en termes d'hébergement provisoire ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

L'Etat et la Région Hauts-de-France pilotent la démarche Grand chantier (DGC) qui vise à préparer le territoire à la phase travaux dans l'objectif d'optimiser les retombées économiques et sociales. L'un des cinq dispositifs de la DGC (« Canal accueil », dont le chef de file est l'Etat – préfecture de région) s'intéresse à la question du logement des compagnons du chantier.

Dans le cadre de ce dispositif, les collectivités locales ont été sollicitées d'une part pour recenser les offres existantes et potentielles et d'autre part pour informer leurs administrés sur les besoins et opportunités en la matière.

D'autre part, la préfecture de région Hauts-de-France et la SCSNE ont signé une convention de partenariat avec l'organisme Action logement pour qu'il mobilise ses compétences et son réseau pour accompagner les futurs compagnons du chantier. Action logement, avec sa filiale Clésence, ont fait appel à une société implantée dans du Valenciennois afin de concevoir et aménager des habitats modulables et transportables issus de la transformation de containers maritimes, qui pourront constituer une solution d'hébergement pour les salariés mobilisés sur le chantier.

De manière complémentaire, une convention de partenariat est en préparation entre la SCSNE et les Agences départementales d'information sur le logement (ADIL) qui pourront aussi accompagner dans leurs démarches les salariés travaillant sur le Canal.

Enfin, d'ores et déjà, la SCSNE a connaissance d'un certain nombre d'initiatives privées (particuliers ou gestionnaires de sites d'hébergements – exemple, projet d'extension de camping) qui sont susceptibles de répondre au besoin.



1.9.9. Financement de l'ouvrage

1.9.9.1 Financement global

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le chiffrage à 5,1 Md €, non actualisé, est très probablement sous-estimé, avec des hausses des coûts prévisibles et conséquentes. Exemple de l'annonce d'un dépassement de 800 M€ le 24/03/2024 et d'une évaluation du Conseil général de l'environnement à 7 Md € en 2013.

Le coût a été réduit de façon artificielle, à la suite du rapport Pauvros de 2013, en sortant les ports intérieurs du coût du projet, dont le financement sera à la charge des collectivités territoriales. Les financements européens ne justifient pas à eux seuls le choix de réaliser ce projet, sachant que la France contribue de façon importante aux financements du budget de l'Europe.

Quel est le coût actualisé du canal à ce jour ?

Comment s'assurer d'un suivi des coûts de construction au fur et à mesure de la construction du canal, en ayant ainsi une visibilité sur le budget actualisé du canal et son financement ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

L'évaluation du rapport IGF / CGEDD portait sur le projet dans le cadre de la procédure de PPP alors en cours. La reconfiguration menée lors de la mission confiée par le gouvernement au député du Nord Rémi Pauvros (2014) a permis d'en optimiser le coût, y compris par un redimensionnement des ports intérieurs, et d'en revoir le financement. C'est sur ces bases que la convention de financement a été signée le 22 novembre 2019.

Concernant le suivi, l'article 13 de la convention de financement prévoit l'institution d'un comité de suivi composé de deux co-présidents désignés par l'État et la Région Hauts-de-France, et d'un représentant de chacune des Parties.

Le comité de suivi, qui se réunit 2 fois par an depuis 2021, est notamment tenu régulièrement informé du déroulement du projet, de la situation des dépenses engagées et des évolutions du calendrier. Le comité de suivi examine entre autres les échéanciers de paiements, les plans pluriannuels de financement. Il est également chargé de mesurer le budget inflation en lien avec l'évolution du contexte économique et financier.

Le coût du projet sera précisé une fois les principaux contrats de travaux attribués début 2026 (consultations en cours et à venir). D'ores et déjà, il est à noter que si le faible nombre de modifications du programme du projet a permis de maintenir le budget en euros constants, l'inflation constatée, qui impacte coûts et recettes, depuis la signature de la convention de financement est supérieure à l'hypothèse de 1,5% par an prise comme référence. La convention de financement prévoit cette situation à travers le mécanisme de l'emprunt de bouclage que contractera la SCSNE et dont le remboursement sera assis sur une recette affectée (taxe nationale à assiette locale incitant au report modal) que la convention de financement prévoit une fois que les subventions dédiées au projet par l'Etat et les collectivités territoriales auront été consommées..

1.9.9.2 Coût du Pont Canal de la Somme

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le coût du Pont canal de la Somme, du fait de son importance et de sa complexité, aura un coût très important. Le montant, à priori inclus dans le budget global ne sera-t-il pas inflationniste ?





Éléments de réponse de la SCSNE :

Le pont-canal de la Somme est un ouvrage exceptionnel, mais un ouvrage dont il existe des références similaires relativement récentes en Europe.

Le choix de la procédure de COREA, avec un dialogue compétitif approfondi avec les différents candidats durant près de 2 ans, a été choisie pour assurer une conception et une réalisation « éco-performante » (économiquement et écologiquement performante) du pont-canal.

La convention de financement et de réalisation du 22 novembre 2019 prévoit un coût de l'ouvrage hors études de 259 millions d'euros constants (valeur économique 2016) en l'état de la réglementation à la date de valorisation. Le pont-canal de la Somme fait actuellement l'objet d'une procédure de consultation permettant de dialoguer avec plusieurs groupements d'entreprises mis en compétition pour la conception-réalisation de cet ouvrage, tenant compte de l'ensemble des éléments actualisés. Cette procédure particulière permet de tenir compte du caractère exceptionnel de ce dernier et vise à optimiser notamment le coût de construction et les frais de fonctionnement dans le cadre de son exploitation/maintenance ultérieurs. La consultation est en cours dans le cadre du code de la commande publique.

1.9.10. Coûts de fonctionnement

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le dossier ne contient pas de bilan financier prévisionnel d'exploitation qui fournirait des données sur les coûts de fonctionnement du canal (énergie, personnel, entretien courant...) et les charges de maintenance et d'entretien.

Un compte prévisionnel d'exploitation du canal a-t-il été établi ? Si c'est le cas, celui-ci peut-il être communiqué ? Et pourquoi ne figure-t-il pas dans le dossier d'enquête ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Les coûts d'exploitation et de maintenance avaient été présentés dans le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Ils ne sont pas représentés lors de l'enquête publique environnementale car ce n'est pas l'objet de cette procédure.

A titre d'information, à l'issue des dernières études de conception, les coûts d'exploitation, de maintenance et grand entretien / régénération sont évalués de l'ordre de 20 M€ par an (conditions économiques 2016).

1.9.11. Attrait du transfert modal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

1- Quelles sont les conditions d'atteinte des objectifs de report de trafic routier vers le trafic fluvial ? Quels leviers seront mobilisés pour rendre effectif ce report ?

2- Il est évoqué la mise en place d'un sur-péage d'accès au canal pour les bateaux, n'y a-t-il pas un risque que ce sur-péage limite l'attractivité du canal et le transfert modal. ?

3- Les pistes d'amélioration concernent essentiellement les leviers et les variables sur lesquels la SCSNE peut agir et qui vont impacter le trafic du canal.

Les questions concernent les conditions d'accès au canal pour les bateliers qui conditionneront la fréquentation du canal. :

- a. Comment est organisé le mode d'alimentation en énergie des péniches ?
- b. Quelle est l'offre de service aux bateliers qui sera proposée aux bateliers sur le parcours ?



- c. Quelle est l'incidence des périodes de restriction de navigation lié à des sécheresses sur les capacités de transport sur le canal et sur l'attractivité du canal pour les chargeurs ?
- d. Quelles sont les conséquences d'un niveau d'eau insuffisant et les modalités de gestion de ces situations ?
- e. Quelle est l'incidence des restrictions de navigation sur les tronçons amont et aval du CSNE sur le trafic sur le canal (notamment limitation de capacité de passage des barges à conteneur sur 3 niveaux) ?
- f. Quels seront les tarifs d'accès et d'utilisation du canal pour les bateaux ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

1- Pour ces deux questions, se reporter à la réponse du thème 1.9.2

2- Le dossier préalable à la DUP évoquait, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, un péage d'infrastructure compris entre 1,75 €CE2000 /t et 3,25 €CE2000 /t sur le canal SNE. Il était indiqué dans le dossier que « cette hypothèse ne préjuge en rien du montant qui sera effectivement appliqué à terme ».

A l'époque, dans le cadre d'une réalisation envisagée alors en contrat de partenariat public-privé (PPP), il s'agissait de couvrir le loyer à verser au titulaire du contrat de PPP pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance du Canal, ainsi que pour rembourser le préfinancement d'une part du coût de construction portée par le PPPiste.

Ce n'est plus le cas aujourd'hui car le plan de financement de la construction du Canal est basé sur un financement public. L'objectif des pouvoirs publics est le développement du trafic fluvial sur le réseau Seine-Escaut. Il est à noter que la convention de financement du 22 novembre 2019 s'inscrit dans une volonté de report modal.

3- Ces questions ne relèvent pas du champ de l'enquête publique environnementale. La SCSNE y apporte toutefois des réponses synthétiques dans une logique d'information et de transparence.

- a. Les bateaux de navigation intérieure sont aujourd'hui principalement alimentés par du gazole non routier (GNR), voire du « Gas-to-Liquid » (GTL), un carburant de synthèse produit à base de gaz naturel. Cependant, la filière est déjà engagée dans une dynamique de « verdissement » de la flotte. Cela se traduit, le plus couramment actuellement, par le passage à des biocarburants moins émetteurs de CO₂ (notamment le HVO - huile végétale hydrotraitee). Des premières expérimentations sont en cours avec des bateaux à propulsion hybride (thermique / électrique), tout électrique ou à l'hydrogène.
- b. Le programme du CSNE prévoit la réalisation de six aires de stationnement pour bateaux de transport de marchandises (320 mètres de long) et dotées chacune d'une estacade de déchargement des véhicules légers, d'une zone de manœuvre devant l'escalade, de quatre places de parking (dont une place PMR), d'un point de collecte des huiles, d'un point de rejet des eaux grises, d'une zone de collecte des ordures ménagères et de quatre bornes (eau/électricité) au droit des passerelles piétonnes.

Les bateliers trouveront également des services (bornes eau/électricité et gestion des déchets et eaux usées) dans les ports intérieurs aménagés par le Syndicat mixte créé par la Région Hauts-de-France et les intercommunalités. L'équipement en station multi-énergie est également à l'étude.

- c. Les études menées, sur la base du schéma d'alimentation en eau du CSNE, montrent une forte résilience du Canal aux effets du changement climatique. Les modélisations effectuées en situation réelle (sans prise en compte des marges de sécurité) ne mettent pas en évidence le besoin d'arrêter l'exploitation du Canal. Cf. également la réponse au thème 1.2.9.
- d. Cf. réponse à la question précédente.





Le programme d'exploitation prévoit, dans l'hypothèse - non calculée par les modélisations effectuées - d'un manque d'eau, d'un abaissement progressif du niveau du Canal jusqu'à -1 mètre par rapport au niveau normal de navigation (4,5 m de profondeur d'eau). Dans cette situation, les bateaux réduisent également leur enfoncement (2 à 2,5 m contre 3 à 3,5 m) en chargeant moins de marchandises.

- e. Cf. la réponse au thème 1.9.3.
- f. Cf. réponse au thème 1.9.11 question 3.

1.9.12. Tourisme

1.9.12.1 Impact touristique du projet – observations générales

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Au-delà de son impact économique et environnemental, la réalisation du canal aura potentiellement un impact touristique pour le territoire compte tenu de ses caractéristiques physiques (taille, écluses, pont canal, ...) et des fonctionnalités potentielles qu'il porte (traitement paysager, écologique, voies de service, ...). Ce volet touristique participe à l'intérêt public du projet.

Le dossier présente un certain nombre d'équipements ou démarches qui permettront de mettre en valeur et d'exploiter cette vocation touristique : écluses visitables, maintien de la continuité de chemins de randonnées locaux. Il semble également qu'un travail de concertation ait été engagé avec des acteurs locaux sur la valorisation touristique du projet.

Le dossier ne fournit cependant pas de vision globale et structurée d'un schéma général de valorisation touristique du projet et certains aspects n'apparaissent pas clairement dans le dossier :

- a. Y aura-t-il une continuité d'usage piéton et cyclable sur l'ensemble du parcours du canal ?
- b. Le canal sera-t-il navigable à des fins touristiques sur l'ensemble de son parcours ?
- c. Maintien ou non des fonctionnalités assurées par le canal du Nord et synergies entre canal du Nord et CSNE ?
- d. Continuité des grands axes de randonnée ou cyclistes ?
- e. Création d'une ou plusieurs « maison du canal » ?
- f. D'une manière générale ne serait-il pas envisageable de bâtir à l'usage des collectivités et des acteurs privés un schéma général de développement des opportunités touristiques du CSNE permettant d'optimiser ce potentiel ?


Eléments de réponse de la SCSNE :

- a. Les chemins de service de part et d'autre du Canal seront en effet accessibles aux piétons de manière continue à l'exception de rares points singuliers, comme sur le secteur 3 au droit de la retenue de la Louette en raison de la présence d'équipements techniques situés entre le Canal et la digue de la retenue.

Le chemin de service principal (sur l'une des deux rives) tel qu'il sera aménagé en base (revêtement bicouche) sera praticable par les cycles. Dans le cadre des contrats territoriaux de la démarche Grand chantier sur le Compiégnois-Noyonnais et l'Artois-Cambrésis, l'aménagement sera complété d'un enrobé et d'un équipement de type piste cyclable. Dans la Somme, l'itinéraire piste cyclable (vélo-route vallée de la Somme) longe le canal de la Somme / du Nord.

- b. Le Canal sera accessible sur l'ensemble de son linéaire aux bateaux à passagers (croisière, promenade) ainsi qu'aux plaisanciers privés titulaires du permis fluvial.



- 
- c. Comme détaillé dans la pièce D5 du dossier d'enquête publique, le canal du Nord restera en navigation sur sa section où il est latéral à la Somme et fait partie d'un itinéraire plus large qui va de la mer au canal de Saint-Quentin.

Des synergies existeront entre le canal du Nord et le CSNE grâce à l'écluse de jonction construite à Allaines et qui permettra pour les bateaux à passagers (dimension maximale 90 x 5,70 m) et les bateaux de plaisance de rejoindre la vallée de la Somme depuis le CSNE (et inversement).

- d. La continuité des grands axes de randonnées (tels le GR 145 Via Francigena ou la route équestre d'Artagnan) est assurée.
- e. A l'instar de la première maison du Canal ouverte à Compiègne au mois de juillet 2023, des maisons du Canal sont en projet sur l'ensemble des territoires (Cambrai, Marquion, Bertincourt, Péronne, Nesle et Noyon).
- f. Les contrats territoriaux de développement (CTD) de la démarche Grand chantier comprennent un volet consacré au développement de l'économie de proximité et au tourisme. Elaborés et signés par l'Etat, les collectivités territoriales, les chambres consulaires et la SCSNE², ces CTD décrivent les objectifs et les actions associées pour favoriser l'intégration de l'ouvrage dans les territoires notamment par le développement d'activités.

La valorisation touristique du Canal, en phase chantier comme après la mise en service, est un axe important de retombées locales. A ce titre, la SCSNE et les opérateurs institutionnels du tourisme (Comité régional du tourisme et des congrès - CRTC, Agences de développement et de réservation touristique des Départements - ADRT) ont adopté en 2023 une convention de partenariat pour construire un programme de mise en tourisme du chantier, puis de préparer, avec VNF et les offices de tourisme locaux, la valorisation touristique du Canal une fois en service (trois écluses visitables, activités de tourisme fluvial - sur l'eau - et de tourisme fluvestre – au bord de l'eau). D'ores et déjà, un groupe de travail régional tourisme, composé du CRTC, des ADRT et des offices de tourisme a été mis en place.

1.9.12.2 Circuits de randonnées

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Un besoin d'information et de solutions spécifiques est également sollicité soit sur le devenir des chemins de randonnée locaux (Moislains et Pargny) ou sur les possibilités qui seront offertes de créer de nouveaux produits touristiques (Marquion, Bournon, Ytres, Bertincourt). Cela traduit comme pour la thématique précédente un manque de visibilité sur les possibilités offertes pour les acteurs locaux.

Des demandes spécifiques sont notamment formulées sur les accès directs au canal prévus à ce jour pour des piétons aux cyclistes.

- a. Existe-t-il une cartographie des points d'accès piétons et cyclistes par rive ?
- b. Quelle possibilité existe-t-il pour des acteurs afin d'effectuer des demandes complémentaires d'accès notamment sur les zones à fort remblai ou déblai ?
Ce point est notamment soulevé pour le grand déblai de Ytres compte tenu de son caractère monumental, il est demandé qu'un accès direct au canal soit possible au niveau de la commune et que des aménagements spécifiques soient implantés pour en permettre la visite.
- c. Plusieurs chemins de randonnée, de type GR, GRP et PR, en particulier la via Francigena (GR145), vont être impactés par le CSNE. Cet impact a-t-il été pris en compte avec la participation des comités

² Le CTD du Compiégnois-Noyonnais a été signé fin 2022, les CTD Santerre-Haute Somme et Artois-Cambrésis sont en cours d'élaboration pour une signature avant l'engagement des travaux principaux du Canal.



- départementaux et régionaux de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre et des EPCI concernés. Qu'en est-il exactement ?
- d. Il est convenu entre les communes de Marquion/Bourlon de réaliser un chemin de randonnée avec le soutien de la communauté OSARTIS qui, au départ de Marquion rejoindrait l'écluse n°5 pour emprunter le CSNE par le chemin de service côté ouest afin de faire découvrir les " infrastructures intéressantes du CSNE dans le secteur n°4 (écluse de Marquion/Bourlon, remblais de grande hauteur (25m) et pont canal sur l'A26). Ce projet permet d'accéder au chemin de service avec une table d'orientation sur le remblai -et chemin avec une petite plateforme aménagée (table + bancs. Envisager une descente de remblais permettrait de rejoindre un chemin (au lieu dit la voie de Caudouniers) permettant de rejoindre ensuite le canal du Nord. Ce chemin de Caudouniers (aurait pour dénomination "d'un canal à l'autre » et permettrait ainsi la mise en valeur du CSNE
 - e. La création d'une voie douce sous le passage en remblai de la D1029 peut-elle être envisagée ? Voie douce qui permettrait de rallier la commune (Brie) tant au nouveau canal qu'à la vélo route.

Eléments de réponse de la SCSNE :

- a. Les possibilités d'accès au bord à Canal seront nombreuses et sont le fruit de la concertation menée entre 2020 et 2023. La cartographie grand format présentée dans les Communes lors de l'enquête publique permet d'identifier les points d'accès au Canal. D'autre part, les dépliants territoriaux déjà diffusés aux habitants comportent une carte spécifique des itinéraires de mobilité douce.
- b. La conception détaillée des aménagements qui seront réalisés est à présent terminée. Toutefois, la concertation menée avec les acteurs locaux durant plus de trois ans (maires notamment) a permis de faire remonter et de traiter l'ensemble des demandes. Sur la zone de grand déblai entre Ytres et Hermies (Pas-de-Calais), un itinéraire alternatif au bord à Canal, tracé sur le plateau, a été intégré aux aménagements qui seront réalisés.
- c. En lien avec les EPCI et les Communes, les comités de randonnée pédestre ont été associés à la concertation sur la conception du Canal lorsque le CSNE intersectait un itinéraire de GR. Ainsi, une solution de continuité a été définie (passage par le pont prévu sur la tête aval de l'écluse d'Allaines) pour le GR145 Via Francigena.

Dans le cadre de l'élaboration des CTD, la conception du Canal a pu amener les acteurs territoriaux à repenser les circuits de randonnées en intégrant la perspective et les possibilités offertes par le Canal (cas en particulier du secteur d'Osartis-Marquion dans le Pas-de-Calais).

- d. L'itinéraire de randonnée décrit est aujourd'hui à l'état de projet. Il convient que le promoteur/porteur affine le tracé et la consistance en tenant de compte :
 - des opérations d'aménagement foncier et environnemental (AFAFE) actuellement en cours sur le territoire, sous maîtrise d'ouvrage du Département du Pas-de-Calais. Ces dernières se traduiront par une réorganisation des blocs d'exploitation et des chemins ruraux,
 - de la faisabilité technique, qui lui revient d'étudier, des accès complémentaires à créer pour accéder au chemin de service du Canal Seine-Nord Europe.

A l'issue, et s'il le souhaite, le promoteur/porteur pourra déposer une fiche projet dans le cadre de la démarche des projets de territoire qui vise à soutenir les projets de valorisation et d'aménagements bord au futur Canal.

- e. La RD1029 est une voie de grande circulation qui connaît un trafic – notamment de camions – important. Elle est rétablie par un passage sous le CSNE. L'aménagement prévoit la réalisation de part et d'autre de la chaussée d'un trottoir de 1,40 m. Dans la continuité de cet ouvrage d'art, les bermes enherbées sont d'une largeur de 2,25 m. La concertation durant la phase de conception détaillée du projet entre 2020 et 2023 n'a pas fait émerger de proposition d'un aménagement d'une





voie douce à l'initiative des collectivités locales dans le cadre du contrat territorial de développement.

1.9.12.3 Maisons du canal

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Quels sont les projets de maison du canal ?

Notamment, y-a-t-il un projet de maison du canal à Bertincourt ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

A l'instar de la première maison du Canal ouverte à Compiègne au mois de juillet 2023, des maisons du Canal sont en projet sur l'ensemble des territoires (Cambrai, Marquion, Bertincourt, Péronne, Nesle et Noyon).

Dans le cadre du CTD Artois-Cambrésis, la Communauté de communes Sud-Artois a proposé un projet de maison du Canal dans l'ancien siège de la communauté de communes du canton de Bertincourt. Le projet a été labellisé en 2023 et est en cours de conception.

1.9.12.4 Tourisme fluvial

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Comme évoqué pour les thématiques précédentes quelle visibilité est donnée aux acteurs du secteur sur les opportunités de développement du tourisme fluvial à proximité immédiate du canal mais également pour assurer la liaison avec les points d'attrait touristiques du territoire (Arras par exemple)?

Éléments de réponse de la SCSNE :

En complément avec la réponse au point 1.9.12.1.f, la SCSNE intervient régulièrement auprès des acteurs du tourisme fluvial dans plusieurs cadres :

- Lors des réunions des commissions locales des usagers organisées par VNF une à deux fois par an et où siègent des représentants des professionnels et des plaisanciers,
- Lors de réunions spécifiques à l'attention de la filière tourisme fluvial / fluvestre pour présenter les équipements prévus et les opportunités d'activités qui seront rendues possibles par le CSNE,
- Lors de rendez-vous bilatéraux avec des acteurs du tourisme fluvial (opérateurs de grandes croisières en particulier).

Le partenariat avec le CRTC et les ADRT (cf. supra) est aussi l'occasion de démultiplier, à travers ces organismes chargés de vendre leur destination, l'information sur le potentiel important que recèle le Canal Seine-Nord Europe.


1.10. Paysages

1.10.1. Impact paysager – observations générales négatives

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Un bon nombre de contributeurs manifestent un avis négatif sur l'impact du canal sur le cadre de vie et leur crainte de voir leur paysage transformé et défiguré au même niveau que les conséquences écologiques et sur la biodiversité. La sincérité des représentations graphiques est mise en cause. L'impact





des équipements connexes à venir (entrepôts) est également souligné. Les travaux démarrés dans le secteur 1 ou les travaux préparatoires rendent concrètes les craintes exprimées et ceci plus spécifiquement pendant la phase travaux.

Quelles sont les modalités de suivi et de dialogue instaurées afin de limiter les impacts des travaux pour les riverains et les milieux naturels et apporter les correctifs nécessaires ?

Eléments de réponse de la SCSNE :

A l'instar de l'arrêté d'autorisation environnementale délivrée pour le secteur 1 du Canal, il est loisible de penser que, pour les secteurs de Passel à Aubencheul-au-Bac, un comité de suivi des impacts du chantier, ainsi qu'un comité de mise en œuvre des mesures environnementales, tous deux présidés par les services de l'Etat, seront institués. Ce sont des instances de dialogue entre les acteurs locaux et le maître d'ouvrage permettant de mesurer l'efficacité des mesures de compensation et d'atténuation des impacts du chantier.

En outre, au quotidien, la volonté de la SCSNE est d'accompagner les opérations de construction le plus finement et le plus agilement possible. L'enjeu est donc la fluidité des échanges, tant en termes de diffusion de l'information de la part de la SCSNE qu'en termes de remontées de l'information de la part du territoire.

Comme c'est déjà le cas sur le secteur en travaux de la vallée de l'Oise, la SCSNE produit une lettre d'information (2 à 3 fois par an distribuée dans les boîtes aux lettres) ainsi qu'une newsletter numérique. La SCSNE encourage les acteurs locaux et les habitants à s'inscrire via le site Internet pour recevoir cette information digitale territoriale.

La SCSNE diffuse également des informations par courriels à un « réseau des communicants » territorial déjà en place sur le Compiégnois et qui sera constitué sur chacun des autres territoires dans le but de relayer l'information au plus près des habitants.

Des réunions ou visites de chantiers sont prévues d'être organisées au fil de l'eau à destination des riverains du chantier. Enfin, pour tout besoin, une adresse électronique a été mise en place pour chaque territoire pour permettre aux habitants de signaler tout problème ou poser une question.


La SCSNE rappelle qu'un chantier, aussi bien organisé soit-il, génère des impacts et des nuisances. Si ceux-ci sont inévitables, la SCSNE s'engage, d'une part, à encadrer les marchés qu'elle attribue pour limiter les nuisances et, d'autre part, à mettre en place les moyens pour résoudre, autant que faire se peut, les inconvénients rencontrés. Ces engagements figurent dans les Contrats territoriaux de développement en cours d'élaboration sur les différents territoires avec l'Etat et ses opérateurs, la Région, les Départements, les Intercommunalités et les Chambres consulaires.

Par son ampleur et sa longueur, le Canal Seine-Nord Europe va marquer le territoire qu'il traverse. Le cadre de vie des habitants et les paysages vont évoluer. Le projet s'attache à insérer au mieux l'ouvrage dans le paysage traversé, en respectant les paysages existants. Il s'appuie toutefois sur des principes fondamentaux visant une cohérence d'ensemble et une unité des différents ouvrages d'art et des aménagements paysagers.

Les cahiers territoriaux proposés pour chaque territoire traversé en pièces A3 du dossier ont été établis pour appréhender au mieux les transformations paysagères du territoire, au niveau de chaque commune.

Ces pièces apportent les précisions suivantes avec l'objectif de proposer un projet ayant le moins d'impact négatif possible :

« Plusieurs principes fondamentaux guident la ligne architecturale et paysagère retenue pour le CSNE. Ils se déclinent selon les points suivants :

- 
- La recherche d'une cohérence d'ensemble, qui doit montrer que le canal se présente comme un objet unique et unitaire sur toute sa longueur ;
 - La recherche d'une unité de traitement qui conduit à un nombre limité de structures qui doivent être perceptibles et identifiables quelque soient les échelles de perception (au niveau du grand paysage des territoires comme au niveau local du promeneur) ;
 - La recherche d'une intégration harmonieuse de manière à s'intégrer avec respect dans le paysage, sans s'imposer, mais veiller à être suffisamment visible pour créer cette cohérence et cette unité de traitement
 - La recherche d'une durabilité des matériaux mis en œuvre pour assurer la pérennité des ouvrages et donc leur unité visuelle dans le temps »

Le paysage, évoluant en permanence, et son appréciation étant liés à de nombreux facteurs, les représentations graphiques peuvent faire penser qu'elles ne sont pas réalistes. Afin de limiter cet écueil, ces représentations graphiques sont proposées de différentes manières : extrait de la maquette 3D du projet, dessins, schémas, coupes, simulations photos permettant une approche diversifiée des vues représentées. Elles ont également été réalisées de la façon la plus fidèle possible au projet, dans le respect des échelles et des aménagements prévus (masses de végétation, colorimétrie, etc.). Différents points de vue proposent une image avant travaux, immédiatement en fin de travaux, puis à +20/30 ans ; ce séquençage permet de visualiser les évolutions principales du paysage depuis ce point de vue, avant développement de la végétation puis quand celle-ci s'est développée.

La phase travaux, comme celle démarrée sur le secteur 1, impacte le paysage de façon concrète et forte. Les premiers travaux sont en général des libérations d'emprise et des terrassements conséquents avec lieux de stockage, etc. Les paysages évoluent de façon relativement brutale. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les emprises provisoires sont remises en état, la végétation s'installe, les aménagements paysagers et architecturaux se dessinent plus précisément. L'image en fin de travaux est alors tout autre que celle des premiers mois de travaux.

Le canal Seine-Nord Europe aura également des impacts positifs, tels que décrits au 1.10.2 ci-dessous.

1.10.2. Traitement paysager – observations générales positives

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les observations soulignent l'apport positif du canal dans la construction du paysage, le cadre de vie et les espaces de promenade qui seront disponibles. Il est également souligné la qualité des aménagements environnementaux et du traitement paysager qui seront réalisés.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Parce que les paysages sont un fondement de l'identité des territoires et une composante essentielle du cadre de vie des habitants, le Canal Seine-Nord Europe a veillé à maîtriser son impact sur le paysage.

L'intégration paysagère de l'ouvrage a été au cœur de la conception du Canal pour en faire une véritable création paysagère, cohérente, harmonieuse et durable, qui s'inscrit naturellement dans les paysages traversés et dans le cadre de vie des habitants et crée pour eux de nouveaux espaces de vie agréables.

Ainsi, le projet intègre un traitement architectural unitaire, avec des formes et des structures identiques, sobre et élégant ; réalise des plantations aux abords du Canal inspirées des compositions végétales existantes, crée des lieux de vie agréables le long de son parcours (berges accessibles aux promeneurs, aménagements paysagers, pistes cyclables...) et intègre des aménagements en faveur des activités sur et au bord de la voie d'eau (port de plaisance à Allaines et escale de plaisance à Saint-Christ-Briost, ouverture au public des écluses de Noyon, Allaines et Oisy-le-Verger, pontons de pêche).



1.10.3. Traitement paysager – pistes d'amélioration

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La question de l'amélioration du traitement paysager du canal est liée au traitement des mesures compensatoires, de la gestion des dépôts définitifs d'excédents d'excavation, de la biodiversité, des remembrements à venir ainsi que la sécurité des barrages.

Une attente pour développer la politique de plantation en termes d'alignement d'arbres ou de haie est exprimée pour réduire les nuisances visuelles du canal et des ports et équipements annexes. Il est attendu également que les actions de remembrement puissent maintenir les chemins et renforcer les plantations et haies.

Il est également demandé à l'inverse, à Ytres notamment où le canal passe au plus près du canal, que les plantations ne viennent pas couper la vue des riverains et que les plantations puissent être allégées ou transformées en prairies.

Les orientations retenues en matière de traitement paysager font état d'une volonté de limiter l'impact visuel du canal dans le territoire et de respecter au mieux les trames paysagères. Cette orientation se traduit notamment par la volonté de limiter la hauteur des dépôts définitifs de terre pour éviter de couper les perspectives, et par le respect des nombreux espaces ouverts à proximité des villages en limitant les plantations. Les contraintes liées à la sécurité des barrages constitués par les berges de forte hauteur viennent renforcer cette politique de limitation de plantations.

Si l'on peut considérer que le respect de la sécurité de l'ouvrage et des perspectives (en dehors des ruptures imposées par la réalisation du canal) est à même de constituer une orientation d'aménagement, la commission s'interroge sur le choix de limiter les plantations au regard de l'ambition de préserver les espaces ouverts traversés. En effet le caractère ouvert des paysages traversés (faible densité boisée, absence de haies, peu de bosquets, ...) est directement le résultat de l'activité humaine et notamment de l'agriculture intensive.

Dans ce cadre l'ambition du projet en termes de plantations peut sembler relativement modeste : 23 km de haies, 850 000 arbres plantés. Le dossier ne permet pas de se rendre compte de la réelle fonctionnalité du canal en tant que trame verte et écologique tout au long de son tracé et des discontinuités ou ruptures pouvant exister.


Le projet dans ce cadre ne rate-t-il pas l'opportunité de constituer un élément structurant du paysage tant en termes de qualité paysagère (un espace verdoyant plus attrayant qu'un espace nu) de potentiel de biodiversité (trame verte écologique sur la longueur du canal) et d'opportunité de développement touristique et économique ?

Des options d'aménagements paysagers plus ambitieuses en termes de boisement et de plantations ont-elles été travaillées dans le cadre du SOAP et ont-elles fait l'objet d'une concertation avec le public ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le projet paysager a pour objectif de rechercher la meilleure intégration possible dans les territoires, tout en prenant en compte les enjeux écologiques, patrimoniaux mais également économiques et techniques. Différents éléments propres aux spécificités du Canal influent sur les modalités d'insertion de celui-ci dans le paysage environnant. Le chapitre 1.2 des cahiers territoriaux (pièces A3) décrit différentes caractéristiques inhérentes à l'ouvrage dont le projet paysager ne peut se dispenser : gabarit du canal, équipements nécessaires à sa fonctionnalité, bief devant être plat et s'insérant dans la topographie existante, des écluses de grande ampleur, réglementation barrage, gestion des matériaux excédentaires, etc.





Au-delà de ces aspects techniques, la vocation économique de l'infrastructure s'impose, notamment les équipements et structures utiles à son développement.

D'autres paramètres sont à prendre en compte comme la nécessité de limiter les emprises du projet et donc l'occupation de surfaces agricoles ou d'intérêt écologique. Cela peut, en certains lieux, limiter l'ampleur d'aménagements paysagers.

Les plantations paysagères associent étroitement les strates herbacées, arbustives puis arborées, afin d'enrichir par leur composition la flore et la faune qu'elles accueillent. Elles se veulent cohérentes avec les mesures écologiques prévues par la création de haies, de cordons boisés, ou de boisements. Les sites de mesures écologiques sont à considérer comme des acteurs du paysage et font partie de l'aménagement paysager du projet. L'appréciation de la végétalisation du paysage se fera en considérant l'entièreté des plantations réalisées, tout comme celles existantes et maintenues.

En terme de végétalisation, le projet paysager s'inscrit dans la continuité des caractéristiques du paysage traversé en terme de typologies de plantations, de respect des trames existantes. Une grande partie du linéaire traverse des paysages. Les pièces A3 indiquent en partie 1.3.2 : « Le territoire traversé par le CSNE est constitué principalement de grandes plaines agricoles avec des reliefs peu chahutés et quelques structures végétales isolés (arbres isolés, petits cordons boisés). Le traitement paysager du CSNE a pour objectif de rétablir ce paysage en restituant les plus grandes surfaces possibles à l'agriculture et en mettant en place des structures végétales cohérentes avec les structures existantes. » Il faut comprendre ici qu'une grande partie du linéaire traverse des espaces ouverts, avec une végétation ponctuelle ou linéaire. Il serait alors incongru d'y imposer une trame ou une géométrie autre. Dans le cas du paysage aux environs d'Allaines, Moislains, les aménagements sont plus riches en végétalisation, le paysage existant s'y prêtant.

Cela n'empêche pas d'avoir pris en considération les impacts topographiques, notamment, du projet qui imposent des solutions d'insertion par la plantation de végétaux. C'est le cas par exemple des grands remblais au sein de la Somme qui sont généralement accompagnés en pied de talus d'une emprise végétalisée, arborée. Les talus des dépôts définitifs sont également généralement plantés d'arbres. Par ailleurs, les continuités écologiques amènent également à créer des haies ou bosquets permettant de relier entre eux de zones d'intérêt faunistique ou floristique. C'est le cas des abords de Ytres où les talus supérieurs du grand déblai ont été axés sur la plantation de boisements permettant la création d'un corridor vert entre des points d'intérêt écologiques (notamment le bois d'Ytres et les boisements plus au nord (bois Durieux, etc.).

Les chiffres énoncés peuvent paraître restreints. Afin de les mettre à l'échelle du projet, 850.000 arbres représentent un peu plus de 7 unités plantées par mètre sur l'ensemble du linéaire. Ce chiffre évoque bien la quantité d'arbres auxquels s'ajoutent les plantations arbustives et herbacées. 23km de haies sont indiqués dans l'observation. Il faut noter que 70km de haies sont plantées dans le cadre des mesures de réduction et compensation pour le linéaire concerné par le dossier. La notion de haie s'entend comme des alignements d'arbres d'une largeur pouvant aller jusque 10 m, en continu.

En tenant compte de ces différents aspects notamment des contraintes inhérentes au projet, le parti pris paysager s'inscrit dans une logique de respect du paysage traversé tout en végétalisant tant que nécessaire afin d'intégrer l'ouvrage à son environnement, aménager ses abords directs et maintenir ou créer une continuité écologique entre les milieux.



1.11. Concertation

1.11.1. Prise en compte des avis

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les discussions établies lors des réunions ayant été organisées, n'ont pas suffisamment été prises en compte pour l'établissement du dossier.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse simplifiée :

Le maître d'ouvrage ne comprend pas sur quoi s'appuie cette affirmation qui ne correspond pas à la réalité de la concertation menée entre 2020 et 2023 dans le cadre de la conception détaillée du Canal entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Durant cette période, environ mille moments de dialogue – sous des formes variées – se sont tenus avec les acteurs locaux et le public.

La concertation avec les acteurs locaux a permis de prendre en compte de nombreuses demandes locales et d'améliorer l'insertion du Canal sur le territoire. Il en est ainsi, entre autres, de la configuration des rétablissements de voiries et des dépôts de matériaux excédentaires, de la localisation et de la nature des aménagements écologiques, des équipements pour les usagers du futur Canal, des aménagements des berges, ou encore de l'organisation du chantier.

A l'issue de plus de 3 ans de concertations, les réunions de synthèse tenues au printemps 2023 avec les élus et les responsables agricoles ont démontré une convergence des parties prenantes sur la consistance des aménagements.

Réponse détaillée :

Le maître d'ouvrage ne comprend pas sur quoi s'appuie cette affirmation qui ne correspond pas à la réalité de la concertation menée entre 2020 et 2023 dans le cadre de la conception détaillée du Canal entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

Le dialogue s'est opéré d'abord avec les « acteurs territoriaux » :

- Les élus des collectivités territoriales (en particulier les maires, mais aussi les exécutifs des intercommunalités et conseillers départementaux et régionaux, parlementaires des territoires),
- Les responsables économiques (profession agricole, CCI, fédérations professionnelles...),
- Les responsables associatifs (fédération de chasse, de pêche, associations de protection de l'environnement...).

Le dialogue a été progressivement élargi aux habitants des communes directement concernées, et en particulier, les riverains, au fur et à mesure que les aménagements se précisaient.

Entre le début de l'année 2020 (moment du démarrage des études d'avant-projet des secteurs 2 à 4) et la mi-2023 (finalisation des études de projet), de l'ordre de 1 000 moments de dialogue ont été tenus par la SCSNE, sous des formes variées, avec les acteurs locaux et le public :

- Des réunions bilatérales par Commune
- Des réunions à l'échelle d'un groupe de communes, à l'échelle des EPCI



- Des réunions spécifiques avec la profession agricole : responsables / exploitants
- Des réunions avec les fédérations (chasse, pêche), les associations, dans le cadre de groupes de travail sur les thèmes agriculture, environnement
- Des réunions publiques, des démarches participatives de co-construction
- Des actions de terrains avec notamment la présence sur des évènements locaux

La concertation avec les acteurs locaux a permis de prendre en compte de nombreuses demandes locales et d'améliorer l'insertion du Canal sur le territoire. Pour chacun des territoires, les vues suivantes en détaillent le contenu.

Les apports de la concertation dans le Noyonnais

• LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET – 2020 / PRINTEMPS 2021

+ ~40 réunions de dialogue

+ Parmi les apports de la concertation :

- Repositionnement de l'écluse sur Catigny et relèvement de 1,5 m du bief Noyon-Catigny : -2,9 millions m³ de matériaux excédentaires et -10 ha d'emprise
- La localisation, la réduction de surface et la configuration des dépôts de matériaux excédentaires
- La prise en compte des enjeux patrimoniaux : insertion de l'écluse de Noyon et tracé du Canal le long de la route de Roye
- La localisation des aménagements environnementaux et paysagers sur des dépôts, dans des délaisés entre le CSNE et le canal du Nord et le CSNE et la route de Roye
- Les rétablissements routiers : Passel-Pt L'Évêque (RD64), Vauchelles-Porquéricourt (VC-rocade), Beaurains-Sermaize (RD91-611), Sermaize-Béhancourt (VC-linéaire revêtement chaussée)
- La relocation du bassin de virement et du quai du port intérieur plus au Sud (Sermaize)

• LES ÉTUDES DE PROJET – ÉTÉ 2021 / HIVER 2023

+ ~30 réunions de dialogue

+ Parmi les apports de la concertation

- Démarche de co-construction des aménagements sur Catigny (juillet 2021 – avril 2022)
- L'optimisation de la surface et de la configuration des dépôts de matériaux excédentaires
- Les rétablissements routiers : Sermaize (RD91), Frétoy-le-Château (accès au bois du Chapitre), Libermont (RD15 Somme)
- L'aménagement du chemin de service principal en piste cyclable (Trans'Oise)
- L'aménagement de l'entre-deux Canaux (articulation aménagements écologiques-cheminements)
- La localisation et la configuration des sites d'occupations temporaires en phase chantier
- Les principes d'organisation du chantier
- L'articulation entre la réalisation des travaux et les accès routiers à Noyon

Les apports de la concertation dans le Santerre-Haute Somme – secteur 2 du Canal

• LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET – 2020 / PRINTEMPS 2021 (1/2)

+ 21 réunions de dialogue (+ temps d'échanges spécifiques et AFAFE)

+ Parmi les apports de la concertation :

- La réduction du volume global de matériaux excédentaires par une plus forte réutilisation
- L'optimisation des dépôts de matériaux excédentaires :
 - + localisation, suppression ou réduction de surface et configuration (Moyencourt, Pargny, Licourt, Eterpigny)
 - + positionnement d'aménagements environnementaux et paysagers sur des dépôts (Pargny, Licourt)
- La modification de la morphologie des deux annexes hydrauliques d'Ercheu et Breuil
- Les rétablissements routiers : RD15 à Libermont/Ercheu (RD15 rétablie en la connectant à la RD186 à l'est du canal), réflexion engagée sur la configuration de la RD930
- La définition des aménagements au sein de l'escalade de plaisance de Saint-Christ-Briost

• LES ÉTUDES DE PROJET – ÉTÉ 2021 / HIVER 2023 (1/2)

+ 36 réunions de dialogue (+échanges spécifiques et AFAFE)

+ Parmi les apports de la concertation

- L'optimisation de la surface et de la configuration des dépôts de matériaux excédentaires
- La suppression de la VC Ercheu
- La fusion des rétablissements routiers dans la zone de Languevoisin / Breuil / Cressy-Omencourt / Moyencourt et dans la zone de Morchain / Pargny / Epénancourt / Licourt
- L'ajustement de certains rétablissements routiers : Libermont (RD15), Moyencourt (RD154), Languevoisin (RD89), Nesle (RD930), Rouy-le-Grand (RD 930C), Béthencourt (RD 15), VC Licourt-Cizancourt
- La modification de la géométrie des bassins de virement
- La localisation et la configuration des sites d'occupations temporaires en phase chantier
- Les principes d'organisation du chantier
- La localisation des pontons de pêche (7)

Les apports de la concertation dans le Santerre-Haute Somme – secteur 3 du Canal

• LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET – 2020 / PRINTEMPS 2021 (2/2)

+ 26 réunions de dialogue (+ temps d'échanges spécifiques et AFAFE)

+ Parmi les apports de la concertation :

- La localisation, la réduction de surface et la configuration des dépôts de matériaux excédentaires essentiellement le dépôt du Fond du Rû d'Ytres
- La localisation des aménagements environnementaux et paysagers essentiellement dans le comblement du Canal du Nord et les délaisés entre le CSNE et le CDN
- Le comblement du Canal du Nord depuis l'écluse de jonction
- La future extension et l'accès depuis la RD184 au site de silos de la coopérative WRAP / Advitam à Moislains

• LES ÉTUDES DE PROJET – ÉTÉ 2021 / HIVER 2023 (1/2)

+ 16 réunions de dialogue (+échanges spécifiques et AFAFE)

+ Parmi les apports de la concertation

- L'optimisation de la configuration des dépôts de matériaux excédentaires (AFAFE)
- Les rétablissements routiers : VC Allaines-Feuillaucourt (au droit RD1017)
- La reprise de l'architecture des ouvrages d'art : généralisation du type Bosstring (à une seule travée)
- La relocation du quai travaux d'Allaines
- Les mesures d'accompagnement de la restauration de la Tortille (dimensionnement du soutirage) en vue d'assurer la neutralité hydraulique (sur la Somme) en cas de crues estivales
- La localisation des pontons de pêche (2)
- Les principes d'organisation du chantier, essentiellement depuis un site mutualisé à Allaines
- La localisation et la délimitation des sites d'occupations temporaires en phase chantier (en cours)

Les apports de la concertation dans l'Artois-Cambrésis



Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubecheul-au-Bac (Nord) / 24/04/2024



- LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET – 2020 / PRINTEMPS 2021
- + Env. 50 réunions de dialogue (+ temps d'échanges spécifiques et AFAFE)
- PARMIS LES APPORTS DE LA CONCERTATION :
- + L'optimisation des dépôts de matériaux excédentaires :
 - Localisation, suppression ou réduction de surface et configuration (notamment sur la commune de Ruyaulcourt)
 - Positionnement d'aménagements environnementaux et paysagers sur des dépôts non restitués à l'agriculture ou sur les seuls talus des terrains de dépôts restitués à l'agriculture
- + Les rétablissements de voiries
 - Positionnement fin des divers rétablissements
 - Rétablissement direct de la RD14E/71
 - Rétablissement de la RD19E
- + Les aménagements environnementaux
 - localisation du passage grande faune
- LES ÉTUDES DE PROJET – ÉTÉ 2021 / PRINTEMPS 2023
- + Env. 50 réunions de dialogue (+ échanges spécifiques et AFAFE)
- PARMIS LES APPORTS DE LA CONCERTATION
- + Les rétablissements routiers
 - VC Hermies-Ruyaulcourt, Chemin des Croix à Hermies
- + Les mobilités douces
 - Itinéraire alternatif piétons & cycles entre Hermies et Ruyaulcourt
 - Pose d'un enrobé sur le chemin de service rive Ouest
- + L'optimisation de la surface et de la configuration des dépôts de matériaux excédentaires
- + La modification de la géométrie des bassins de virement
- + Les principes d'organisation du chantier et la gestion des flux de matériaux
- + La localisation des 3 pontons de pêche
- + La modification des escaliers de sortie d'eau pour les personnes pour compatibilité avec la grande faune

A l'issue de 3 ans de concertations, les réunions de synthèse tenues au printemps 2023 avec les élus et les responsables agricoles ont démontré une convergence des parties prenantes sur la consistance des aménagements qui seront réalisés comme l'atteste les comptes-rendus de ces réunions diffusés à tous les invités.

Le dossier d'enquête publique et notamment la pièce A3 « cahiers territoriaux » retrace ces apports de la concertation et présente la consistance des aménagements sur les différents territoires.

1.11.2. Ampleur de la concertation

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Compte tenu de la nature du projet, bien qu'étant d'implantation régionale (Hauts-de-France) mais ayant des impacts sur les régions et pays limitrophes, une concertation nationale, voire internationale aurait dû être prévue.

Éléments de réponse de la SCSNE :

La concertation mise en œuvre entre 2020 et 2023 était adaptée à la phase du projet, à savoir la conception détaillée des aménagements composant le futur Canal Seine-Nord Europe. Elle s'est donc logiquement centrée sur le territoire où sera réalisé le Canal en associant étroitement les élus, les responsables socio-économiques, puis les riverains du futur Canal et au-delà les habitants des territoires.

Les concertations conduites dans les étapes antérieures du projet par Voies navigables de France, qui portaient alors sur l'opportunité du projet, s'étaient inscrites dans un périmètre géographique plus large intégrant l'Île-de-France et la Normandie.





1.12. Mesures compensatoires

1.12.1. Surfaces de compensation

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le respect d'une règle de 1 pour 1 en termes de surfaces de compensation aurait permis de limiter le prélèvement de terres agricoles et garder à celles-ci leur destination première. A ce titre la mobilisation d'espaces naturels dégradés devrait être privilégiée.

Dans le même ordre d'idée, l'intégration des activités agricoles dans les espaces de compensation (prairies par fauche ou pâturage, pratiques agrivoltaïque, agroforestière ou sylvicole adaptée) serait une alternative, notamment pour les habitats d'espèces.

Plusieurs interlocuteurs contestent l'intérêt de certains sites de compensation par restauration des fonctions écologiques, qui, selon eux, ont totalement conservés leurs fonctions écologiques et de maintien de la biodiversité. L'intégration de tels sites n'apporte donc aucune fonction de compensation.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Une compensation surfacique à 1 pour 1 n'aurait pas permis d'atteindre l'équivalence fonctionnelle présentée au chapitre 7.6 de la pièce C2. Le programme de compensation a été conçu pour limiter au maximum le prélèvement de terres agricoles cultivées.

A l'extérieur de la DUP, les espaces naturels dégradés ont été privilégiés. Dans la DUP, la réalisation de mesures compensatoires sur des terres agricoles cultivées concerne principalement des délaissés fonciers du projet.

La gestion des dépôts définitifs à destination de mesures compensatoires sera confiée par appel à projet à des organismes qualifiés (conservatoire des sites naturels, fédération de chasse, profession agricole, etc.).

1.12.2. Gestion des compensations

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La réimplantation de zones humides, de plantations... générera des entretiens mobilisant des acteurs pouvant être autres que l'exploitant du canal. Quels seront ces acteurs dans le suivi des compensations ? La mobilisation des exploitants agricoles est-elle envisagée ?


La plantation de végétaux, du fait de leur temps de croissance, ne compensera pas à court terme la disparition de es végétaux existants.

Les Fédérations de chasse de la Somme et de l'Oise contestent l'incompatibilité mise en avant entre la gestion des sites de compensation en zones humides et la chasse au gibier d'eau qui irait à l'encontre de la biodiversité. Ils demandent le maintien des activités cynégétiques sur les sites concernés.


Plusieurs sociétés de chasse communales, demandent le maintien de leurs droits de chasse sur des sites de compensations écologiques, soulignant l'importance de la gestion de certains faunes susceptibles de se développer de façon non maîtrisée en l'absence de maintien de la chasse. Ces mêmes sociétés de chasse demandent des dédommagements en cas d'installations de chasse détruites.

Quel est le devenir des droits de chasse sur les sites de compensation en zones humides et plus généralement, sur l'ensemble des sites de compensation ?

Éléments de réponse de la SCSNE :



Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord) / 24/04/2024



La gestion des dépôts définitifs à destination de mesures compensatoires sera confiée par appel à projet à des organismes qualifiés (conservatoire des sites naturels, fédération de chasse, profession agricole, etc.).

Pour les milieux ouverts, le délai pour obtenir des habitats fonctionnels sera de l'ordre de quelques années.

Pour les milieux boisés, ce délai sera plus long. Toutefois, le programme de compensation intègre 121 ha d'ilots de sénescence sur des boisements déjà matures qui auraient dû être exploités à court terme. Cette mesure permettra donc d'obtenir rapidement une compensation fonctionnelle pour les habitats boisés.

Pour ce qui concerne l'activité de la chasse, sur les sites de mesures compensatoires environnementales, le principe général est l'autorisation de chasser avec un examen au cas par cas pour concilier les obligations réglementaires inscrites dans les arrêtés d'autorisation environnementale et les activités humaines. Les modalités sont encadrées par des conventions entre la SCSNE puis VNF et les associations de chasse concernées.

1.12.3. Suivi des mesures

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Compte tenu de l'importance et de la diversité des mesures compensatoires, un suivi doit être effectué en termes notamment d'efficacité. Quel dispositif est prévu ? Sera-t-il effectué par un organisme indépendant ?

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le programme de suivi est présenté dans le chapitre 10 de la pièce C2 du dossier. Sur la base des inventaires naturalistes qui seront réalisés pendant 30 ans par des prestataires qualifiés, un comité de suivi présidé par les Services de l'Etat jugera régulièrement de l'atteinte des objectifs de compensation. En cas d'échec de compensation ou de risques d'échec, des mesures correctives ou complémentaires pourront être prescrites.

A noter également que la réalisation des mesures compensatoires sera également suivie par l'Observatoire de l'Environnement du projet, instance composée d'experts indépendants.

1.12.4. Pêches

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :


La compensation doit répondre à un besoin en termes de surfaces mais surtout en termes de fonctionnalité des sites restaurés. Le suivi par calcul de l'IPR n'est pas le plus pertinent pour ce type de milieu. Cet indicateur se base uniquement sur les densités et espèces présentes et non sur les classes de taille des individus, paramètre primordial pour déterminer le bon fonctionnement de ces aménagements et des reproductions effectives.

Nécessité de réaliser des contrôles :

- pêches électriques (frayères et berges lagunées) pour contrôler les jeunes individus ;
- relevés des niveaux d'eau et de la température régulièrement tout au long de l'année au sein des berges lagunées afin de vérifier les variations de la surface en eau ;
- relevé de la surface recouverte par la végétation.

Éléments de réponse de la SCSNE :





Le suivi des frayères et de la faune piscicole des cours d'eau impactés est prévu au titre de la mesure SE12 « Suivi des frayères et de la faune piscicole des cours d'eau » (pièce C1 rapport 2). Il est notamment prévu des prospections à vue, ainsi que des pêches électriques en complément. Un échantillonnage sera réalisé en appliquant une méthodologie prenant en compte l'abondance des espèces piscicoles mais aussi la composition. Les classes de taille des poissons pêchés lors des suivis seront notées afin d'évaluer la fonctionnalité des aménagements.

Les suivis des annexes et berges lagunées seront réalisés aux années N+1, N+3, N+5, N+10, N+15, N+20, N+25, N+30 conformément à la fiche mesure SE05 « Suivi écologique des berges lagunées et des annexes hydrauliques » (pièce C1 rapport 2) qui prévoit également des pêches électriques. Le niveau d'eau correspondra au niveau du bief concerné par la berge. Ce niveau est relevé à fréquence régulière par l'exploitation pour la gestion du canal.

Un suivi des surfaces végétalisées sera bien réalisé via le suivi de la végétation et des zones humides.

1.12.5. Surface de compensation pour la faune piscicole

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La création d'un site de compensation sur la Mèze est à prévoir en raison de la dérivation du canal du Nord.

Les mesures compensatoires de restauration de frayères à brochets sur les boucles des Muirs prévues en aval du point du prélèvement et plus généralement en amont sur les prairies inondées de l'Oise ne semblent pas satisfaisantes.

Éléments de réponse de la SCSNE :

La dérivation du canal du nord ou rescindement ne concerne pas la Mèze. La Mèze n'est pas impactée par les travaux du CSNE.

Concernant les boucles du Muirs, les aménagements touchant l'Oise concernent les travaux du secteur 1 ayant déjà obtenu un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale en avril 2021. Les travaux concernés par le DAE soumis à la présente enquête publique n'ont pas d'incidence sur l'Oise. Notons toutefois que l'incidence des travaux du CSNE sur le volet hydraulique de l'Oise a été modélisée (cf. Simulations hydrauliques des impacts du projet CSNE sur la rivière Oise. 2022. Annexées à la pièce C1). Il n'y a pas d'incidence des travaux du CSNE sur les crues faiblement débordantes de l'Oise ainsi le maintien de la fraie des brochets au sein des prairies inondables est préservé.


1.12.6. Berges lagunées et annexes hydrauliques

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :


La régulation des niveaux d'eau du CSNE ne permettra que très rarement d'atteindre les côtes indiquées sur les surfaces maximales en eau mobilisables pour les poissons. Les espaces lagunés doivent être végétalisés afin de répondre aux périodes de reproduction des cyprinidés de mars à juin, et conçues pour éviter des abaissements trop importants des niveaux d'eau. Il est rappelé l'importance de la période et de la durée d'ennoyement de ces secteurs. Le ressuyage de l'eau doit être fait de manière progressive selon un profil en pente douce afin d'éviter le piégeage des poissons.

Des plantations à prévoir sur les surfaces lagunées, pour limiter la prédation par les oiseaux et notamment du cormoran.

Éléments de réponse de la SCSNE :



Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord) / 24/04/2024



Les frayères localisées sur les berges lagunées accueilleront les espèces qui utilisaient les frayères du Canal du nord lui aussi régulé. Les profils des berges et les espèces qui y seront plantées sont décrites dans la mesure R50 « Création de berges lagunées » (Pièce C1 Rapport 2). Les berges lagunées et annexes hydrauliques sont une opportunité pour les espèces piscicoles présentes initialement dans le Canal du Nord d'avoir des habitats de substitution. Dans le cadre du DAE, les frayères impactées sur les cours d'eau font toutes l'objet de mesures de réduction in situ ou de mesures compensatoires sur des cours d'eau du même bassin versant.

1.12.7. Compensation en autorisation de pêche

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

- 1- Aucune mesure de réduction n'est prévue pour la pratique de la pêche en phase de travaux.
- 2- La section mouillée ne sera pas la même entre le CSNE et le Canal Latéral à l'Oise. Il pourra être nécessaire de réaliser également des rempoissonnements, en veillant à ne pas transmettre de maladie.
- 3- La suppression du canal latéral à l'Oise va réduire les linéaires de pêches pour les AAPPMA. Le CSNE doit pouvoir être autorisé à la pêche et pas uniquement sur les pontons de pêche.

Éléments de réponse de la SCSNE :

- 1- La limitation de la pratique de la pêche pendant la phase travaux concerne l'impossibilité d'accéder aux zones de travaux pour des raisons de sécurité. Les baux de pêches octroyés par l'Etat sur le domaine public fluvial prévoient la possibilité de restreindre l'accès à certains linéaires lors de phases de travaux. Comme cela a été réalisé sur le secteur 1, une présentation des zones de restriction et les périodes associées sera faite auprès des fédérations départementales de pêche avant le démarrage des travaux.
- 2- La mesure A05 « Empoisonnement du CSNE » (Pièce C1 Rapport 2) indique que « Un empoisonnement du CSNE est envisagé en concertation avec les fédérations de pêche locales, visant à accélérer la colonisation des milieux aquatiques du CSNE par la faune piscicole. Cette mesure accompagne la création des berges lagunées et des annexes hydrauliques dans l'atteinte de l'objectif d'un canal vivant. » Il est aussi précisé que cela sera envisagé « suite à la première mise en eau du canal et dès que les aménagements en faveur de la faune piscicole (berges lagunées et annexes hydrauliques) sont suffisamment fonctionnels, et en fonction des résultats obtenus par l'empoisonnement naturel. » Cette mesure précise aussi « Le protocole de réempoisonnement pourra dépendre de l'espèce cible et du bief visé, et sera établi en concertation avec la fédération de pêche départementale. »
- 3- L'activité de pêche sera possible sur tout le linéaire du CSNE, à l'exception des berges lagunées, annexes hydrauliques, écluses et abords d'écluses, site de la retenue de Louette, dans les conditions usuelles définies par VNF sur le domaine public fluvial.



1.13. Procédure d'enquête

1.13.1. Prolongation d'enquête

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

La complexité et l'importance du dossier (15 000 pages) ont été la cause de demande de prorogation de la durée de l'enquête.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Le contenu du dossier d'enquête résulte d'une part des attendus réglementaires et d'autre part de demandes de compléments des services de l'Etat lors d'une phase d'instruction préalable. La société du canal a organisé le dossier d'enquête publique de manière à y intégrer des documents très accessibles comme une présentation non technique (qui résume l'ensemble du dossier en 60 pages), la présentation du projet (pièces A) ou encore un guide de lecture qui permet d'accéder facilement aux documents ou parties de documents sur des sujets ciblés.

1.13.2. Demande de débat

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Des demandes de réunions pour débattre, en plus celles organisées en amont de la consultation ont été formalisées.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse à apporter par la commission d'enquête.

1.13.3. Consultation du dossier

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Dans certains lieux de permanence, le local était mal approprié (difficulté d'accès, bureau trop petit pour pouvoir consulter le dossier dans son intégralité).

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse à apporter par la commission d'enquête.

1.13.4. Impartialité

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

L'impartialité de la commission d'enquête, notamment de son président a été mise en cause, notamment lors du point de presse ayant eu lieu avec les représentants de la SCSNE et le président de la commission dont le but était de communiquer sur le déroulement de l'enquête.

Éléments de réponse de la SCSNE :

Réponse à apporter par la commission d'enquête.



1.13.5. Consultation des Etats riverains

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Le projet entre-t-il dans le cadre de la convention d'ESPOO, ou convention EIE (Evaluation de l'Impact sur l'Environnement), contexte trans frontière, du fait de la proximité du territoire belge

Eléments de réponse de la SCSNE :

L'art. R.122-10 du code de l'environnement prévoit la transmission d'un exemplaire du dossier d'enquête publique à un Etat limitrophe lorsque :

- Le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat ;
- Un Etat susceptible d'être affecté par le projet saisit l'autorité compétente pour autoriser ce dernier.

En l'espèce, l'évaluation environnementale du projet CSNE n'identifie pas d'incidences notables du projet sur l'environnement d'un autre Etat. Il n'entre donc pas dans une des situations prévues par l'article R.122-10 du Code de l'environnement justifiant de transmettre le dossier d'enquête publique à un Etat limitrophe. De surcroît, aucune demande n'a été faite en ce sens au préfet par un autre Etat.





1.14. Hors champ de l'enquête

1.14.1. Régularité DUP

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les obligations de la loi sur les investissements publics du 31 décembre et son décret d'application 2013-1211 n'ont pas été prises en comptes, alors que l'état participe au financement du projet pour un montant nettement supérieur à 100 M€

Éléments de réponse de la SCSNE :

L'objet de la présente enquête publique est l'obtention d'une autorisation environnementale pour les secteurs 2 à 6 du projet CSNE. La déclaration d'utilité publique modificative du 20 avril 2017 (décret n°2017-578) a, quant à elle, déjà fait l'objet d'une enquête publique en 2015 conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En tout état de cause, le décret n°2013-1211, pris en application de la loi sur les investissements publics n°2012-1558, n'a pas été appliqué pour la DUP modificative car le projet avait connu des débuts d'exécution, notamment avec des actes d'engagements comptables et budgétaires pris avant le 27 décembre 2013. En effet, à l'époque, des travaux avaient déjà été réalisés pour le projet (plus de 40 millions d'euros pour des acquisitions foncières, près de 10 millions d'euros pour les travaux de l'abaissement de l'autoroute A29 et près de 15 millions d'euros de travaux préparatoires de déplacements de réseaux).

De plus, la DUP modificative du projet CSNE ne peut être qualifiée de projet d'investissement au sens de l'article 1er du décret n°2013-1211, dans la mesure où, prise seule, la modification apportée ne constitue aucunement un ensemble cohérent de nature à être mise en service sans adjonction. La DUP modificative du projet CSNE a eu pour effet de réduire de l'ordre de 10% le coût de construction du canal.

Enfin, sur le fond, l'évaluation socio-économique du CSNE présentée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP a fait l'objet d'une expertise approfondie conduite par une commission spéciale interministérielle sous l'égide du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC).

Présidée par Claude Gressier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, cette commission était composée de membres du CGPC et des administrations les plus concernées par le projet (équipement, économie et finances, écologie et développement durable, délégation interministérielle à l'aménagement et la compétitivité du territoire) ainsi que d'un membre de la Banque Européenne d'Investissements et d'experts dans les domaines des transports et de l'eau. Cette commission a tenu 5 réunions plénières et 10 réunions techniques entre le 18 janvier et le 14 juin 2006. Elle a auditionné un certain nombre d'acteurs économiques (ports maritimes et fluviaux, armateurs, chargeurs, SNCF, UNICEM pour les matériaux de construction, ONIC pour la filière céréales, professionnels de l'agriculture et des industries de transformation).

Le rapport de la commission spéciale, tout comme l'avant-projet sommaire produit par le maître d'ouvrage VNF, a été remis au gouvernement pour arbitrage sur les suites à donner au projet. C'est sur ces bases que le gouvernement a pris la décision d'engager la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.



1.14.2. AFAFE

Observation du PV de synthèse de la commission d'enquête :

Les demandes relatives aux AFAFE en cours sont sujet d'inquiétude des propriétaires et exploitants agricoles

Les réflexions de la SCSNE avec les Départements et la profession agricole pourraient contribuer à définir des mesures coordonnées d'accompagnement ou de mise en œuvre de projets (port intérieur,...), 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 conjoints 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.

Eléments de réponse de la SCSNE :

Les procédures d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE) sont menées par les Commissions communales d'aménagement foncier (CCAF), les Commissions intercommunales d'aménagement foncier (CIAF), sous la responsabilité des départements et le contrôle des Commissions Départementales d'Aménagement Foncier.

Huit périmètres d'AFAFE ont ainsi été déterminés. Des commissions inter communales d'aménagement foncier ont été créées aux fins de suivre et contribuer aux procédures.

L'objectif des AFAFE est de prendre en compte :

- les projets connus existants sur le périmètre concerné afin de procéder à une réattribution durable des parcelles agricoles qui permette de restructurer les exploitations agricoles en regroupant les terres d'une même exploitation.
- Les réserves disponibles constituées par les porteurs de projet qui permettent par mutualisation de réduire très significativement le prélèvement foncier sur chacune des exploitations (ce prélèvement est d'ailleurs réduit par l'apport en foncier provenant de la SCSNE par l'intermédiaire de la SAFER)
- D'accompagner le projet d'exploitation par un volet environnemental important qui fait l'objet d'une étude d'impact spécifique

Les procédures d'AFAFE comportent leur propre dispositif de concertation porté par chaque département. Par ailleurs, chaque département dispose d'un comité de pilotage auquel contribuent la Chambre départementale d'agriculture, la SCSNE, la SAFER, les représentants de la profession agricole, les services de l'Etat, les géomètres experts et les services départementaux.

Les projets de réattribution de terre feront l'objet d'enquêtes publiques spécifiques qui permettront au public et notamment aux exploitants et propriétaires de disposer des informations nécessaires à la compréhension des projets d'AFAFE et de poser les questions souhaitées afin de répondre à leurs inquiétudes.

Afin de donner une information au public, la SCSNE a fait figurer dans l'étude d'impact un chapitre donnant l'avancement de ces aménagements et leur articulation avec la réalisation du canal : effets propres aux infrastructures (pages 14 et suivantes), effets permanents du projet et mesures proposées (pages 99 et suivantes).





1.15. Compléments apportés par le Maître d'ouvrage concernant les contributions de la profession agricole

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie.

La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face.

La Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires.

A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux...

D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements.

Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier).

Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mises en œuvre par la SCSNE.

La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la profession agricole. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.



2. REPONSES AUX OBSERVATIONS FORMULEES PENDANT L'ENQUETE

Les contributions formulées au cours de l'enquête publique ont été classées par thématique sur la base de la répartition suivante :

1. Observations d'ordre général 1
2. Eau 67
3. Biodiversité 72
4. Chasse et pêche 75
5. Santé 77
6. Défrichage 78
7. Dangers 79
8. Economie et Economie de tourisme 81
9. Développement durable 83
10. Paysages 84
11. Concertation 85
12. Procédure d'enquête 87
13. Hors champ de l'enquête 90
14. Représentants de la profession agricole 98

Nota : les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être altérées à la marge, étant retranscrites manuellement.

ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR LE PUBLIC PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique. Depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (box = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Pascal	04/03/2024 0603	Étapes	Je suis heureuse de constater que ce projet nécessaire à notre territoire aboutisse enfin. Étudiante en géographie à la faculté d'Amiens il y a plus de 30 ans, un de nos enseignants (Monsieur Flament) nous a parlé déjà en cours de géographie humaine! Ce canal va permettre de diminuer les transports routiers. A l'heure où l'écologie est au centre des intérêts et où tout augmente, les économies de carburant et de coût de transport seront bienvenues, en plus ce projet va générer de l'emploi, ce qui n'est pas négligeable dans notre région. De surcroît, votre projet respecte autant que faire se peut les milieux qu'il va impacter et s'intègre parfaitement dans les paysages. Bravo!	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Frédéric	04/03/2024 1503	Amiens	Absolument opposé à cette épargie d'argent public, si rare de nos jours. Les emplois liés au canal ne seront effectifs que pendant la construction, les retombées touristiques faibles, les ressources en eau à préserver sans conditions, l'impact environnemental sera désastreux et l'impact négligeable sur le trafic routier.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Romain	05/03/2024 2003	Aulnay-sous-Bois	Ce canal est une aberration. Il représente un coût démesuré pour la collectivité; l'argument selon lequel il permettra de décarboner les transports est une pure escroquerie, car même si le transport fluvial nécessite moins d'énergie que le transport routier (et même ferroviaire), il ne concerne que les transports des pondéreux, qui ne représentent qu'une petite partie du volume des marchandises et qui peuvent être transportés au rythme bien des transports fluviaux, ce qui n'est pas le cas de la plupart des marchandises. Bref ce canal ne réduira en rien le trafic routier et autoroutier, qui n'est pas substituable par le transport fluvial. Ce qu'il faut c'est travailler à la réorganisation de notre économie pour réduire le besoin de transports, et y compris le besoin de mobilité des passagers. Quant aux destructions de l'environnement occasionnées par ces travaux de grande ampleur, inutile de souligner combien elle est inacceptable en ce début de XXIe siècle. Il faut absolument préserver le peu qui reste de milieux naturels, en zone fluviale comme ailleurs. Merci.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.1 et 1.9.11 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Caroline	06/03/2024 0503	Marmagne	La vue du projet, passer d'une rivière sauvage et vivante, avec un écosystème propre et précieux, unique! Au projet, linéaire, bétonné, pollué, mort... je ne vois pas comment être d'accord environnementalement parlant! En effet, le transport de marchandises sera facilité... à quel prix? Alors que nous devons réduire notre consommation de tout, pourquoi détruire un lieu de vie pour la biodiversité, les humains, pour faciliter encore plus ce système capitaliste? Qui économiquement cela doit être intéressant pour certains, toujours les mêmes? Mais les personnes et autres êtres vivants qui amènt ce lieu et y vivent actuellement tous les jours vont de voir privés définitivement de ce haire de vie et de paix. Nous avons besoin de ces lieux, toutes les études scientifiques le démontrent. Les arbres, l'eau... vous allez tout détruire et aucun aménagement futur ne rendra autant de service aux humains que ce qui existe actuellement! Une rivière vivante, sauvage, unique!	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2, 1.10.1, 1.12.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Claire	06/03/2024 0703	Sainte-Marie-de-Ré	Chacun a une meilleure raison que l'autre pour justifier la mise en œuvre de projets mortifères pour notre environnement. Et oui même si cela va à l'encontre du "progrès" ou de telle ou telle "nécessité" impérative, je suis convaincue qu'il est temps de dire STOP. Sauvons les biens communs qui peuvent encore l'être! Récessons de fonder tête baissée le projet doit être mis sur pause. Tout ce qui a un impact sur notre environnement doit à minima d'un moratoire. En qualité de citoyenne lambda, donc insignifiante, je crois qu'il est urgent de réfléchir davantage avant de se lancer dans ce genre de projets. Il est temps que les enquêtes publiques prennent véritablement en considération la parole publique et ne soient pas que des formalités où les jeux sont déjà faits.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.11.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Otille	06/03/2024 0803	Serris	Encore de l'argent public pour détruire la nature au profit de quelques grosses entreprises privées qui vont pouvoir exporter encore plus de déchets par exemple. Cela rend les pays qui reçoivent ces déchets encore plus dépendants de l'Europe au détriment de leurs productions locales qui permettraient aux personnes locales à avoir du travail et à vivre correctement. IL FAUT DIMINUER LE COMMERCE INTERNATIONAL ET NON PAS L'AUGMENTER. IL FAUT CHANGER DE MODELE.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Jean Claude	06/03/2024 0903	Oustréham	L'argument selon lequel la navigation fluviale est moins polluante que le transport routier est recevable pour l'instant. Cependant, les inconvénients sont sans doute plus importants. La lenteur de ce moyen de transport en limite son utilisation. Pour la construction de ces ouvrages, les travaux engendrent une destruction importante de la nature et de la biodiversité. Les produits transportés doivent être acheminés jusqu'à l'embarquement puis débarqués pour aller à leurs destinations finales. En 2030, on peut raisonnablement espérer que les transports routiers vont aller vers une amélioration significative des émissions de carbone. Le montant des travaux doit représenter des sommes très importantes, qui même s'il est subventionné à plusieurs niveaux, se sont tous les citoyens qui les finances. Or, on peut constater que dans de nombreux pays la pauvreté gagne du terrain et donc la décroissance est vraisemblablement inéluctable et entrainera une diminution de transport en tous genres. Je pense avoir démontré que la balance penche vers l'abandon de ce projet.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.1 et 1.9.11 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Catherine	06/03/2024 0903	Chambéry	Contre ce projet: A l'heure où le Parlement européen vient d'adopter le projet de loi sur la restauration de la nature, mesure phare du Green Deal européen, ce projet est totalement anachronique. Il serait bon d'attendre la voie de la raison et de considérer la nature dans son intégrité et non seulement pour les intérêts économiques. Ce projet, bien qu'annoncé "écologiquement favorable", n'est qu'un pas de plus vers la destruction environnementale. Les arguments utilisés pour son aboutissement: "fait maritime moins polluant, restauration et reconstruction des zones fragiles, protection des espèces, etc., ne sont qu'impostures, et ces mesures ne sauraient "réparer", tout ce qui a été détruit.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2, 1.12.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	René	06/03/2024 1103	Bordeaux	Sous prétexte d'avoir moins de camions sur les routes ce canal va détruire l'environnement (couper la libre circulation de la faune, bétonner encore la nature...) Si vous voulez moins de pollution l'inverse est le commerce de proximité donc l'arrêt de la mondialisation effrénée.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Martine	06/03/2024 1203	Moutiers-les-Mauxfaits	Projet défendable au niveau de décarbonation mais aberrant car toujours plus pour des raisons économiques et la nature toujours massacrée plus à n'importe quel prix.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Marc	06/03/2024 1303	Thiberville	Je vous serais reconnaissant de bien vouloir prendre en compte mon opposition aux travaux relatifs au projet de canal Seine-Nord Europe qui constituent une aberration écologique et environnementale. S'inscrire dans un schéma développemental dépassé du "toujours plus" au détriment de la nature et des humains dans un contexte d'effacement climatique et de nécessité à envisager une décroissance raisonnée de l'activité humaine en optant pour les infrastructures existantes et en abandonnant des projets jallif d'une époque aujourd'hui dépassée par la réalité environnementale et Citoyennement.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Sophie	06/03/2024 1503	Besançon	A l'heure où le vivant subit une deuxième extinction de masse, il n'est pas tolérable d'artificialiser de nouvelles parcelles de cours d'eau. En plus d'être coûteux, ce projet est obsolète et incohérent vis à vis des enjeux d'aujourd'hui. L'argent engagé devrait servir au réensauvage des milieux, ce qui préserverait les espèces (dont la nôtre) et la ressource en eau.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jeanne	06/03/2024 1803	Dol-de-Bretagne	Encore du réchauffement climatique et de l'extinction accélérée de la flore et de la faune partout dans le monde. Il est inconcevable qu'on puisse encore vouloir mettre en place de grands projets inutiles et coûteux qui vont accroître les problèmes de destruction de notre milieu naturel, celui qui nous permet tout simplement d'exister! Voulez-vous la mort de notre espèce? De toutes les espèces? Merci de vous documenter sur ces sujets avant de bétonner encore les espaces naturels.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Olivier	07/03/2024 1003	Wasquehal	En tant que citoyen des HDF et très attaché aux progrès des transitions environnementales des HDF, je soutiens le projet du CANAL SEINE NORD EUROPE. Il faut avoir observé et vécu la surcharge permanente des autoroutes de notre région pour mesurer l'importance d'un équipement qui doit permettre d'éviter les transports par voies terrestres, et d'encourager le multimodal. Des volumes transportés en grand gabarit sont également de nouvelles opportunités pour nos ports du littoral nord. Attaché depuis de nombreuses années à un développement plus respectueux de notre environnement, je soutiens ce projet et ses atouts.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Albert	07/03/2024 10h03	Saint-Vincent-sur- l'île	Depuis sa respectable apparition il y a 270 000 ans, la préoccupation essentielle, pour ne pas dire unique, du crémonnais est de détruire systématiquement et opiniâtrément tout ce qui l'environne... Vraisemblablement un défaut de fabrication, congénital et transmissible, du cerveau...	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Antoine	07/03/2024 11h03	Montreuil	Entore une fois, la sobriété doit être la voie à privilégier et ce projet va à l'envers de ce dont les générations futures ont besoin. L'adaptation doit aller vers la résilience et privilégier les cycles vertueux. Ici l'adaptation (que l'on peut appeler destruction du vivant) permet au mieux de continuer le "business as usual" et au pire d'augmenter le trafic de marchandises. Alors que nous allons affronter des sécheresses plus fréquentes et plus fortes voici concrètement les piles éléments du projet: 1. Une dige-bassin de 14 millions de mètres cube d'eau/ Excavation de 78 millions de mètres cube de terre/bénéficiant de plus de 5 milliards de fond public, une consultation nationale euro européenne avec une période d'information menée par tous les collectifs devrait avoir lieu avant le début des travaux. Cette manière de faire montre bien un mépris de la population et un abus de pouvoir.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3, 1.2.1.4 et 1.11.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Cédric	07/03/2024 18h03	Lesquin	Je suis contre la construction de ce projet inutile car il ne désenclaver pas les autoroutes proches comme l'A1 où il y aura toujours autant de camions. Les péniches qui y circuleront ne feront pas baisser les rejets de CO2 car, à ma connaissance, elles sont propulsées par des moteurs diesel. De plus, ce projet détruira de nombreux écosystèmes pour le plus grand égoïsme et dénatureira les cours d'eau existants.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.11.3.a et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Delphine	07/03/2024 20h03	Eschbourg	Contre ce énorme projet destructeur de la flore et de la faune. Trouvons d'autres solutions qui préservent l'environnement et qui sont véritablement écologiques.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Christophe	07/03/2024 20h03	Eschbourg	Absolument contre ce projet qui détruit flore et faune locales, voire mieux ne passe pas par la destruction de l'environnement, au contraire! Présenté comme écologique et destiné à réduire l'usage du camion, le projet du Canal Seine Nord est l'exemple même de la fausse bonne idée. Son coût est très élevé. Il ne fera que concurrencer le fret ferroviaire tout en marginalisant le port du Havre au profit de ceux d'Anvers et de Rotterdam. S'ajoutent également des problèmes environnementaux trop souvent méconnus, notamment le stress hydrique désormais récurrent, qui menace sa fiabilité comme cela est désormais le cas sur le Rhin, les derniers mois plusieurs ne devant pas faire illusion. Coût excessif et financé très lucratif. Le coût annoncé du Canal Seine Nord (4,5 milliards d'euros) exclut la participation de l'Union Européenne (1,8 milliard d'euros), une forte contribution de l'Etat (un milliard) et des collectivités territoriales concernées (un milliard également), chiffres d'ailleurs constamment revus à la hausse, ainsi qu'un emprunt de 200 millions non financé, ce qui s'avère bien mal venu en ces périodes de disette financière. Marginalisation du port du Havre de façon très perspicace Monsieur Édouard Philippe ancien Premier Ministre et Maire du Havre signale: le 16 mars 2015 une tribune dans le journal "les Echos" où il qualifiait ce projet de « démesure », d'une « navrée déconscience » qui représente « un gâche, économique et environnemental ». Il précisait, à l'époque, et cela est toujours valable, le développement d'un axe ferroviaire en-cours passant par Châlons-en-Champagne et Amiens afin de favoriser l'attractivité du port du Havre dont il s'agit de renablir les investissements réalisés récemment. A contrario, le futur canal Seine Nord constituerait tout simplement l'interdiction des ports d'Anvers et de Rotterdam. Transfert modal illusoire. Selon Voie Navigable de France (V.N.), le trafic du futur canal Nord-Seine serait constitué de produits agricoles 30%, de matériaux de construction 20%, de conteneurs 17%, de produits énergétiques 11%, chimiques 11% et métallurgiques 11%, soit un trafic qui se situe exactement dans le créneau du rail, rendant ainsi caduque l'équation simpliste selon laquelle un convoi fluvial = 220 camions. De très nombreux experts confortent ce constat, on citera notamment Yves CROZET, Jacques ATTALI, et le très alarmiste rapport Wallink-Ludsky (Conseil général du développement durable et l'inspection générale des finances) selon lequel « le canal concurrencerait surtout le mode ferroviaire, soit, un transfert modal de peu d'intérêt environnemental ou économique. Comme l'a indiqué Monsieur Pierre PARREAUX, Président du centre de liaison pour les alternatives aux canaux interbasins, seul 3% du trafic routier est susceptible de passer sur la voie d'eau, soit un bien piètre gain énergétique et environnemental au regard des sommes dépensées. [...] case ci-dessous	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.9.4/1.9.5. S'agissant des effets prétendus sur le port du Havre tels qu'évoqués dans l'avis, il convient de se reporter à la contribution de l'établissement public HAROPA Port (Ports du Havre - Rouen - Paris) qui indique en conclusion : "Pour toutes ces raisons et parce que les investissements requis pour adapter nos infrastructures doivent dès à présent être anticipés pour répondre aux besoins des prochaines années, HAROPA PORT considère que la création de tout ouvrage participant au développement du transport fluvial revêt un caractère prioritaire. A travers une complémentarité à trouver et à affirmer avec l'axe Seine, le canal participera aux efforts déjà entrepris, et ceux à venir, pour accélérer la décarbonation du transport de marchandises."
E-registre	Nadine	12/03/2024 08h03	Passel	Je suis totalement opposé à ce projet. Une fois de plus l'environnement passe au second plan. L'environnement devrait être le point de départ d'un projet pas le contraire STOP à la destruction de la faune et de la flore locale!	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Hélène	12/03/2024 10h03	La Rochelle	Je ne suis pas d'accord avec ce projet gigantesque (infrastructure, taille des bateaux). Un canal existe déjà sur le même tracé et il est sous utilisé, ce projet de canal Seine-Nord Europe incarne un modèle dont je ne veux pas, qui nous mène dans le mur climatique. La mondialisation pour l'export de céréales de l'agroindustrie des Hauts de France vers le reste du monde; l'accroissement des flux logistiques de produits du bout du monde transportés dans de gros bateaux; le déplacement des plateformes logistiques avec le projet de 4 ports intérieurs; toujours plus de routes et de camions pour alimenter ces ports; de graves conséquences sont possibles: l'Oise partiellement bouchée et déplacée, canalisée; 78 millions de m3 de déblais; 35 millions de m3 d'eau monopolisées en permanence (21 millions de m3 pour le canal lui-même +14 millions de m3 pour une méga retenue de 42 mètres de haut) pompés dans la rivière; 3100 ha d'emprise de l'artificialisation (des cultures gigantesques jusqu'à 25 mètres de haut, le fond du canal étant du béton bitumeux); des habitats d'espèces protégées détruits; des paysages dévastés, l'enfer des engins de chantier pendant des années. En résumé je suis totalement opposé à la réalisation de ce projet.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Alice	12/03/2024 11h03	La Rochelle	Ce projet de canal Seine-Nord Europe incarne un modèle qui nous mène dans le mur "la mondialisation pour l'export de céréales de l'agroindustrie des Hauts de France vers le reste du monde; l'accroissement des flux logistiques de produits du bout du monde transportés dans de gros bateaux; le déplacement des plateformes logistiques avec le projet de 4 ports intérieurs; toujours plus de routes et de camions pour alimenter ces ports. Les conséquences sont terribles: l'Oise partiellement bouchée et déplacée, canalisée; 78 millions de m3 de déblais; 35 millions de m3 d'eau monopolisées en permanence (21 millions de m3 pour le canal lui-même +14 millions de m3 pour une méga retenue de 42 mètres de haut) pompés dans la rivière; 3100 ha d'emprise de l'artificialisation (des cultures gigantesques jusqu'à 25 mètres de haut, le fond du canal étant du béton bitumeux); des habitats d'espèces protégées détruits; des paysages dévastés, l'enfer des engins de chantier pendant des années. Enfin à l'arrivée on aura un projet qui ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre car seulement 3% du fret routier peut aller sur bateau. Le bateau est plutôt un concurrent du train. Un projet sans intérêt, écologique.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	JJ	12/03/2024 11h03	Chatou	Le projet de canal Seine-Nord Europe incarne un modèle dont on ne veut pas, qui nous mène dans le mur: la mondialisation pour l'export de céréales de l'agroindustrie des Hauts de France vers le reste du monde; l'accroissement des flux logistiques de produits du bout du monde transportés dans de gros bateaux; le déplacement des plateformes logistiques avec le projet de 4 ports intérieurs; toujours plus de routes et de camions pour alimenter ces ports. Les conséquences sont terribles: l'Oise partiellement bouchée et déplacée, canalisée; 78 millions de m3 de déblais; 35 millions de m3 d'eau monopolisées en permanence (21 millions de m3 pour le canal lui-même +14 millions de m3 pour une méga retenue de 42 mètres de haut) pompés dans la rivière; 3100 ha d'emprise de l'artificialisation (des cultures gigantesques jusqu'à 25 mètres de haut, le fond du canal étant du béton bitumeux); des habitats d'espèces protégées détruits; des paysages dévastés, l'enfer des engins de chantier pendant des années. Enfin à l'arrivée on aura un projet qui ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre car seulement 3% du fret routier peut aller sur bateau. Le bateau est plutôt un concurrent du train. Un projet sans intérêt, écologique.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Maxime	12/03/2024 12h03	Beaumontel	A l'heure de la crise climatique et alors que notre société doit faire un effort pour réduire ses émissions, bêtonner pour augmenter le trafic des marchandises est un non-sens. Il faut mettre un terme à ce projet écocide et utiliser son budget pour accompagner la transition, en favorisant par exemple l'utilisation de lignes ferroviaires ou fluviales existantes!	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Arnaud	12/03/2024 20h03	Berry	Voici un projet inutile et dévastateur dont nous n'avons vraiment pas besoin! Il est issu d'une logique obsolète, celle du gigantisme, de la croissance infinie et de la mondialisation.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Elise	13/03/2024 08h03	Tours	<p>Je m'oppose à ce projet dont les conséquences seront écologiquement graves : 1036 partiellement bouchée et déplacée, canalisée - Des millions de m³ de matériaux en permanence - Des milliers d'hectares d'empierre et d'arrichalisation des sols - des habitats d'espèces protégées détruits - des paysages étonnants.Sans compter que ce projet signifiera toujours plus de camions pour alimenter les bateaux ; et que ces bateaux géant signifient aussi la destruction d'un autre habitat de petits bateliers plus écologiques.</p> <p>Comment peut-on sérieusement affirmer que ce projet aura des conséquences positives pour l'environnement au regard du bilan qui est détaillé tout au long de ces 13 000 pages. Je n'ai malheureusement pas eu le temps de lire (qui peut sérieusement avoir le temps de tout lire en 1 mois ?), mais certains chiffres m'alimentent au plus haut point. Premièrement, les surfaces concernées par le projet, plus de 3000 hectares, donc 700 ha d'habitats naturels. A l'heure où notre société doit se préparer à arrêter d'arrichaliser pour protéger l'ensemble du vivant, laisser des espaces libres de l'empreinte humaine, ou même penser à assurer notre autonomie alimentaire (les 100+ plus grandes villes françaises, dont fait partie par exemple Amiens, ont une autonomie alimentaire de 2/3 jours selon une enquête réalisée par Utopia), il est jugé positif pour l'environnement d'arrichaliser l'équivalent de plus de 4000 terrains de football. Je sais bien qu'il y a des exceptions à la loi ZAN pour les grands projets, et c'est bien un problème - comment voulez-vous que la population respecte les bis si on peut la contourner pour les grands projets inutiles ? Car il s'agit bien d'un grand projet inutile, le canal existant, situé à quelques centaines de km du nouveau, n'étant pas utilisé. Par ailleurs aucune politique de report modal n'est prévue, alors que l'Europe est sur le point d'autoriser les méga-camions. Croire que par magie les camions vont se déplacer sur la voie fluviale relève d'une naïveté effrayante, alors que des dizaines d'études montrent que l'ouverture d'une nouvelle voie de transport ne fait qu'augmenter les volumes transportés sur l'ensemble du réseau, un bel exemple du mécanisme d'effet rebond. Le grand argument de ce projet prend la forme tout aussi magique des compensations. Or rien n'indique, dans les pièces fournies, que les compensations effectuées sur ce projet peuvent éviter tous les écarts rencontrés par ces mécanismes prétendument compensatoires sur d'autres projets. Une étude réalisée par des chercheurs d'AgroParisTech et du Muséum d'histoire naturelle sur une vingtaine de projets de compensations réalisés en France depuis 2012 montre que dans 80% des cas, il est impossible de retrouver le même niveau de biodiversité qu'au préalable. Rappelons, avec Aurélien Barrau, qu'un arbre sur deux ayant été planté, dans le monde au cours de politique de compensation est déjà mort. On peut également citer les propos de botanistes comme Francis Hallé, qui affirme qu'il est impossible de calculer la compensation de la perte d'un seul arbre, au regard de la complexité et de la diversité du vivant. Si cela peut intéresser le lecteur de cette contribution, je l'invite à consulter les ouvrages de Jean-Baptiste Vidalou (Etre forêts) et Baptiste Morizot (Raviver les brisées du vivant), qui offrent des points de vue intéressants sur ces questions. Si vous n'avez pas le temps de lire ces 500 pages (c'est 30 fois moins que l'enquête publique, ça peut donc se lire assez rapidement), je vous invite simplement à faire une simple recherche google : "l'amaque des compensations écologiques". Le fluvial est une voie d'avenir à condition de s'intégrer dans un projet politique d'ensemble, d'utiliser les infrastructures existantes, d'entretenir le réseau et de mettre en place une véritable stratégie de report modal. Le seul avantage de ce projet est qu'il démontre que l'Etat, les collectivités et l'UE disposent d'une enveloppe d'au moins 5 milliards d'euros pour mettre en place une transition écologique juste et démocratique. Avec 5 milliards, il est possible de dessiner un véritable changement pour les Hauts-de-France, une politique de transport multi-modal, de redynamisation économique, de développement des compétences nécessaires à la transition écologique (formations pour l'isolation, des logements, mise en place de petites unités de productions et d'entretiens d'équipements de transports décarbonés et accessibles), etc. Une méga-structure inutile qui emploiera seulement 3000 individus sur une période de temps très limitée relève d'une aberration, (6 milliards d'euros permet de financer au - 10 000 emplois au SMIC, pendant 10 ans) il est donc nécessaire de revoir de A à Z ce projet.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Elliot	14/03/2024 09h03	Paris	<p>Sur un plan général, ce canal à grand gabarit n'apportera rien de positif pour l'environnement - beaucoup trop peu de suppression de poêls lourds sur l'IA1, - allévation en eau qui deviendra au fil du temps très problématique avec les changements climatiques, - facilitation d'arrivées de produits asiatiques de mauvaise qualité, - arrivée de matières de produits agricoles, bon marché, d'autres continents venant concurrencer nos productions locales de qualité, - projet surdimensionné alors que les bateaux avec trois étages de containers ne pourront accéder ni par le nord, ni par le Sud - effacement de milliers d'hectares de terres agricoles parmi les meilleures en Europe.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.2.1, 1.9.2, 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Odette	14/03/2024 16h03	Paris	<p>Je suis défavorable à un tel projet. Pourquoi vouloir toujours plus : un grand qui l'autre, le voisin, rivaliser avec lui, montrer que l'on est capable... de quoi ? de continuer à détruire les terres agricoles, les écosystèmes, la biodiversité. Pourquoi en rajouter dans le commerce? pour qui? Nous ne passons pas nos vies à consommer.</p> <p>Des travaux gigantesques aux conséquences écologiques désastreuses : de l'eau retenue pour les actuels alors que nous avons de plus en plus de sécheresses dans nos départements ; l'Osie partiellement bouchée ; des paysages et des habitats d'espèces protégées sacragés; des millions de tonnes de béton coulé pour réduire d'à peine à 3% le fret routier ! Il est encore temps de renoncer et de consacrer toutes ses dépenses à des emplois durables et écologiques, à l'installation de lignes ferroviaires par exemple. Nous constatons désormais les ravages du réchauffement climatique même dans notre région des Hauts de France. Le conseil régional se doit de protéger sa population en aménageant le territoire mais pas avec de tels projets écologiques.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.2, 1.9.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Odette	14/03/2024 18h03	Paris	<p>Je m'oppose à la construction de ce canal pour qui va engendrer des dégâts irréversibles : biétoimage, terres agricoles supprimées, biodiversité mise à mal, pourquoi vouloir toujours plus grand alors que ce qui existe pourrait être juste amélioré. Qui profite de ces infrastructures gigantesques?</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Virginie	14/03/2024 18h03	Étigny	<p>Je suis effrayée de constater la gabegie que représente ce projet Et tout d'abord la façon dont est réalisée cette enquête publique : un monument de 1500 pages environ, dont beaucoup concernent des sujets techniques, à lire en si peu de temps ! Il faut avoir travaillé la question en amont pour pouvoir répondre à cette enquête, ce qui n'est évidemment pas le cas des citoyens lambda. Il aurait fallu au moins multiplier les réunions publiques et allonger le temps de la consultation. Sur le projet en lui-même : d'autres que moi aborderont les questions techniques, je me bernerai à dire ma colère face à ce qu'il représente comme destruction du vivant tout d'abord pour les espèces menacées, soi-disant protégées, dont le sort peut être réglé d'un trait de plume préfectoral pour de triviales questions de gros sous. Nous sommes au bord d'une extinction massive. La limite planétaire que nous avons le plus allègrement dépassée est précisément celle-ci. C'est gravissime, car la biodiversité, le vivant, est justement ce qui nous permet de vivre. L'effondrement du vivant est notre condamnation à terme. Or c'est la diversité qui permet la résilience, comme l'explique très bien Pierre-Henri Gouyon, ancien Directeur du Muséum National d'Histoire Naturelle. A chaque fois qu'un espèce disparaît, l'ensemble du vivant s'en trouve un peu plus menacé. Il est donc criminel, à l'heure où le monde sauvage est déjà réduit à 4% en nombre d'individus (IPBES) d'en sacrifier un autre, de construire un canal Nord-est déjà, et qu'il sera totalement illusoire de penser que les espèces dont on aura détruit l'habitat réhabiliter ce qui en creusera un autre, de détruire, pour rien. Il est totalement illusoire de penser que les espèces dont on aura détruit l'habitat pourront simplement s'implanter ailleurs. Les gens qui prétendent de telles inepties ne connaissent rien au vivant. De détruire sur nos terres, puis qu'il détruirait en outre des milliers d'ha de terres cultivables, mais dans d'autres endroits de la planète également, que la Société du canal semble ignorer. En effet, il n'est fait nulle part mention des millions de tonnes de sable nécessaires à la construction. Ce sable serait probablement pris sur un littoral, qui s'en trouvera encore fragilisé, ou pire encore dans les fonds marins, détruisant ainsi la vie sous-marine. Par ailleurs, ce projet représente une extraction minière énorme, or on sait à quel point cette industrie est polluante (pour s'en assurer, cf association Sitox et la très compétente Aurone Stéphane). Avec tout cet argent, on pourrait aider des agriculteurs à restaurer leurs terres, on pourrait aider les jeunes à s'installer, on pourrait faire tellement de choses utiles et souhaitées. L'arrêt immédiat de cette aberration. Bien cordialement.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2 et 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Bertrand	14/03/2024 19h03	Saint-Lô	<p>Malgré les nécessités de transports de marchandises qui n'ont pas question de nier, il est pas question de nier ici, c'est la méthode qui pose soucis. Il semblerait en effet bien plus opportun du point de vue de développement durable de réhabiliter les lignes de trains laissées à l'abandon et revenir au fret ferroviaire. En somme partir de l'existant plutôt que détruire de nouveau me semble une prudence de bon sens. Pour cette raison, je me permets de vous notifier ici mon avis défavorable quant à la réalisation de ce projet.Cordialement.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Marc	14/03/2024 20h03	Vierzon	TRANSPORT FLUVIAL PLUS POLLUANT QUE LE FERROVIAIRE. Tout d'abord, le transport fluvial est moins polluant que le transport routier, mais plus polluant que le transport ferroviaire. Ensuite, le transport fluvial n'est pas aussi agile que le transport routier : on ne transporte pas la même chose avec un camion ou un bateau. Actuellement, le fret fluvial est adapté au transport en vrac, et notamment au vrac de produits issus de l'agro-industrie. Force est de constater que la majorité des nombreux camions qui empruntent l'A1 ne transportent pas de tels produits. Le CSNE ne permettrait pas la décarbonation de l'économie et ne tient pas compte des évolutions en cours concernant la décarbonation des moyens de transport. Contrairement à ce qui est prétendu, la massification des flux a pour conséquences une augmentation des Gas à Effet de Serre (GES), et non une réduction. En réalité, le canal concurrencerait le fret ferroviaire, comme l'affirment de nombreuses évaluations indépendantes. Le rapport Massoni-Ludsky, 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 soulignait 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Marc - Nesle	14/03/2024 21h03	Nesle	Je suis contre la poursuite de ce projet. Le projet doit être arrêté car il va à l'encontre de la nécessité de sobriété de notre société. Au lieu d'encourager la réalisation de l'économie, il favorise la mondialisation et par conséquent l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre. Exemples : - export longue distance de céréales ou de vrac - import de marchandises transportées en conteneur, venant de pays lointains pour une économie relancée. Il n'y a absolument pas besoin du gigantisme du canal Seine-Nord-Europe. Le canal du Nord avec un gabarit pour des bateaux de 800 tonnes est largement suffisant. L'argent serait mieux employé à renover le réseau fluvial ou réseau ferroviaire existants. Mieux de valeur prise en compte. Marc	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-François	15/03/2024 07h03	Wasquehal	Objet : soutien pour ce projet porteur de compétitivité portuaire, logistique et industrielle et de décarbonation soutien le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jean-Claude	15/03/2024 07h03	Mouvaux	La Seine coulant déjà vers le nord, il n'y avait pas de sens à appeler le projet Seine - Nord. Il s'appelle maintenant Seine - Nord Europe ce qui est déjà mieux, mais reste très vague. L'éclaircissement est un fleuve important, de l'Europe du Nord, et mal connu de nos concitoyens. Ne serait-il pas plus précis, et intéressant, d'appeler le projet Seine - Escaut ?	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Alexis	15/03/2024 07h03	Villeneuve-d'Ascq	Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation de notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Patrick	15/03/2024 07h03	Cobriex	Il faut être vigilant à ne pas se laisser piéger par le flux de marchandises vers les ports d'Anvers et de Rotterdam au détriment des ports de Dunkerque et du Havre	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Valérie	15/03/2024 07h03	Vervinghem	Je soutiens ce projet de canal Seine Nord Europe. Ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial. J'aimerais beaucoup que ce projet voit le jour notamment pour les générations futures et l'attractivité de notre territoire.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Carole	15/03/2024 07h03	Marcq-en-Barœul	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Thibaut	15/03/2024 07h03	Roubaix	Vite vite vite ! On a besoin de ce canal !	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Pareys	15/03/2024 07h03	Roubaix	Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le Bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	GREGORY	15/03/2024 08h03	Wormhout	Ce canal était un projet de reconstruction d'après guerre porté par Charles de Gaulle, les discussions dunkerquoises et gravelinoises ainsi que le budget de l'époque en ont décidé autrement. La logique était un port à l'ouest de Dunkerque donc Gravelines et un véritable canal à grand gabarit. Quand on voit les travaux réalisés sur le port ouest et ce projet de canal, encore une fois, le grand Charles avait raison... sans faire aucunement de politique bien entendu, juste de la logique.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Aurelle	15/03/2024 08h03	Lille	Il va permettre de diminuer les camions sur l'A1 et fluidifier les transports, grace aux intermodalités décarboner	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Manuel	15/03/2024 08h03	Hellennes-lez-Haubourdin	Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Aurelle	15/03/2024 08h03	Lille	Cela facilitera les transports entre les ports du la Mer du Nord et la région parisienne et aura moins de camions sur l'autoroute	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jean-Christophe	15/03/2024 08h03	Lille	J'apporte un soutien à cette contribution, mon plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par les reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Daniel	15/03/2024 08h03	La Madeleine	J'apporte un soutien à cette contribution, mon plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par les reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Simon	15/03/2024 08h03	Saint-Lô	Projet d'un autre temps. Il est nécessaire d'arrêter urgemment ce genre de projet inutile et destructeur de la nature.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Christophe	15/03/2024 08h03	La Madeleine	L'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le développement du transport fluvial, en participant à réduire le trafic routier polluant, et en accentuant les possibles connexions fluvial/ferroviaire.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jerome	15/03/2024 08h03	Marcq-en-Bar'jul	L'apporte un soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par ses reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonnée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Corinne	15/03/2024 08h03	Marcq-en-Bar'jul	La France veut elle rester à la traîne de la Belgique ? Les Hauts de France continueront-ils à être un goulot d'étranglement fluvial pour la circulation Grand Gabarit vers le Benelux ? À l'heure des enjeux climatiques devons nous privilégier le transport par la route et le projet européen de mega canaux ou le transport fluvial économique par péniche et navettes électriques (ancien projet proposé par le Club Gagnants ?) Le Canal Seine Nord Europe est-il l'Adonisienne ? « Avoir raison tôt c'est avoir tort » dit-on. N'est-ce pas plutôt être visionnaire dans ce cas ? AL'heure est à l'action pour les générations futures et plus à la réflexion qui est suffisamment aboutie depuis le Grenelle de l'environnement en 2009.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Didier	15/03/2024 08h03	Villeneuve-d'Ascq	L'apporte un soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par ses reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonnée. C'est un des plus grand projet visionnaire depuis longtemps. Nous manquait en France ce type de projet ambitieux et bon sur le long terme pour tous.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Didier	15/03/2024 08h03	Villeneuve-d'Ascq	Le projet s'intègre parfaitement sur le plan environnemental dans le territoire, permettant le développement d'une liaison performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le Bassin parisien. Il permettra des reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau et un désengorgement de nos routes et autoroutes en même temps qu'il renforcera la compétitivité portuaire, logistique et industrielle des Hauts-de-France, générant des créations d'emplois et facilitant la décarbonation.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Gilles	15/03/2024 09h03	Tourcoing	Ce projet de canal est absolument nécessaire pour rester présent sur le marché des transports par voie d'eau, moyen de transport incontournable. Il relie le bassin parisien au réseau flamand et à la mer du Nord. C'est là que le business se tient. Ne passons pas à côté d'une telle opportunité.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	François	15/03/2024 09h03	Roncq	C'est une vraie solution pour désengorger les routes et pour toute l'industrie des haut de France, principalement si l'iva jusqu'aux ports de la couronne parisienne	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Olivier	15/03/2024 10h03	Helluin	Contribution du groupe GALLOEN tant qu'on reprise majeure des Hauts-de-France impliquée dans la production de matières premières recyclées, nous soutenons la réalisation de ce canal à grand gabarit qui nous permettra de transférer des milliers de tonnes de matières vers le fluvial et de réduire d'autant nos expéditions par la route. Le marché des matières premières est mondial : la nécessité de disposer d'infrastructures de transport adaptées aux échanges internationaux est cruciale pour que la France garde son rang parmi les grandes nations industrialisées. De ce point de vue, ce canal à grand gabarit jouera pleinement son rôle en connectant la région IDF avec les Hdf et au-delà : le Benelux et le réseau de canaux à grand gabarit traversant l'Allemagne jusqu'à la Mer Noire, via le Danube.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Philippe	15/03/2024 10h03	Marcq-en-Bar'jul	BRAYO POUR CE PROJET ECONOMIQUE QUI VA AUSSI AMELIORER NOTRE PAYSAGE EN OFFRANT DE MAGNIFIQUES SENTIERS MINTES PIETONS/CYCLISTES	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Laure	15/03/2024 10h03	Compiègne	Parmi les arguments fallacieux avancés par la SCSNE, le report modal du transport des marchandises est naïf et dépourvu de tout fondement : • Tout CSNE est censé permettre la réduction du transport routier sur l'AL, or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer cette hypothèse. • Tout d'abord il n'y a pas de données concernant les flux de produits actuellement transportés par camion sur l'AL. La société du CSNE n'a initié aucun relevé permettant d'évaluer les volumes qui transitent par l'AL, pas même en se limitant juste à la nature de produits transportés, entre céréales, matériaux du BTP, et conteneurs. • Compte tenu des hauteurs des ponts de part et d'autre du CSNE, les convois seraient limités à 2 hauteurs de conteneurs, soit 110 conteneurs. Mais la SCSNE ne cite aucune étude qui permettrait de valider l'intérêt économique du fluvial avec 2 hauteurs de conteneurs par rapport au routier sur de grandes distances. Le transfert modal pour les produits habituellement transportés par le fluvial n'est donc pas non plus crédible. • De plus, contrairement à ce qui est prétendu, par la société du CSNE, la massification des flux a pour conséquences une augmentation des GES, et non une réduction, puisqu'il y aurait plus de produits importés/exportés. Ce phénomène (effet rebound) est systématiquement observé dans toutes les situations similaires : on observe une addition contre-productive et jamais un remplacement. • Et évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'AL ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendraient cette place vacante.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Laure	15/03/2024 10h03	Compiègne	Parmi les arguments fallacieux avancés par la SCSNE, le report modal du transport des marchandises est naïf et dépourvu de tout fondement : • Le CSNE est censé permettre la réduction du transport routier sur l'AL, or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer cette hypothèse. • Tout d'abord il n'y a pas de données concernant les flux de produits actuellement transportés par camion sur l'AL. La société du CSNE n'a initié aucun relevé permettant d'évaluer les volumes qui transitent par l'AL. • Compte tenu des hauteurs des ponts de part et d'autre du CSNE, les convois seraient limités à 2 hauteurs de conteneurs, soit 110 conteneurs. Mais la SCSNE ne cite aucune étude qui permettrait de valider l'intérêt économique du fluvial avec 2 hauteurs de conteneurs par rapport au routier sur de grandes distances. Le transfert modal de conteneurs n'est donc pas crédible. Que ma ville soit défigurée pour de bonnes raisons écologiques, soit, ici je ne vois qu'un opportunisme industriel (en parfaite contradiction avec le bien-être des habitants, consommateurs et citoyens. Le pont Louis XV, le payage, les activités qui font l'âme de la ville (baignoires dans l'Oise, bâteaux, aviron...) mis au rebut pour un "mieux" environnemental non fondé et certainement faux, me révolte. • De plus, contrairement à ce qui est prétendu par la société du CSNE, la massification des flux a pour conséquences une augmentation des GES, et non une réduction, puisqu'il y aurait davantage de produits importés/exportés. Ce phénomène (effet rebound) est systématiquement observé dans toutes les situations similaires : dans toute l'histoire on constate une addition des flux, jamais de remplacement. • Et évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'AL ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendraient cette place vacante. Que cet argument soit ne serait-ce que mentionné me paraît aberrant.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Mathieu	15/03/2024 11h03	Lompret	Soutien évident pour ce projet d'ampleur nécessaire au développement économique et environnemental de la région Haut de France	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Iris	15/03/2024 11h03	Compiègne	<p>* Tout d'abord, le transport fluvial est moins polluant que le transport routier, mais plus polluant que le transport ferroviaire. Ensuite, le transport fluvial n'est pas aussi agile que le transport routier : on ne transporte pas la même chose avec un camion ou un bateau. Actuellement, le fret fluvial est adapté au transport en vrac, et notamment au vrac de produits issus de l'agro-industrie. Force est de constater que la majorité des nombreux camions qui empruntent l'A1 ne transportent pas de tels produits. Le CSNE ne permettra pas la décarbonation de l'économie et ne tient pas compte des évolutions en cours concernant la décarbonation des moyens de transport. Contrairement à ce qui est prétendu, la massification du flux a pour conséquence une augmentation des Gas à Effet de Serre (GES), et non une réduction. En réalité, le canal concurrencerait le fret ferroviaire, comme l'affirment de nombreuses évaluations indépendantes. Le rapport Massoni-Lidsky, 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.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean Marie	15/03/2024 11h03	Marquette-lez-Lille	Je soutiens pour ce projet de décarbonation pour notre efficacité portuaire et le développement des territoires concernés	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Amaud	15/03/2024 12h03	Douai	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par les reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité, décarbonée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Noé	15/03/2024 12h03	Compiègne	Lorsqu'on regarde à l'échelle locale, ce projet est peu bénéfique : il détruit des espaces naturels qui enrichissent l'économie locale (richesse vivante qui contribue au bon développement des terres de maraichers par exemple) et la qualité de vie (les ponts historiques, les animaux, les rivières, l'aviron, les compléments seraient perdus avec ce projet). Il n'apportera pas une croissance économique locale : les habitants verront des emplois industriels internationaux passer devant leurs yeux sans que cela leur apporte quelque chose. Aujourd'hui, un euro investi pour l'environnement permet une retombée de huit euros, la croissance économique est jointe d'une hausse d'industrialisation, de pollution et globalement de destruction environnementale. Dans ce cadre, comment comprendre ce projet, qui n'arrivera même pas à diminuer de manière appréciable le trafic routier ? Comment légitimer un chantier qui perturbera voire détruira des aquifères ? Même avec cette eau, on souffre de feux de forêts, que pourra-t-on faire sans ? Je ne veux pas d'un paysage plat, stérile et destructeur. Je ne veux pas les extractions minières qui menacent le béton porteur de l'eau. Porteur d'eau ? Plutôt de conteneurs qui défigurent ma ville, remplaceront les pédières et perturberont encore la vie de mes scouts qui jouent près de l'eau.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Mabelle	15/03/2024 14h03	Compiègne	Je suis habitante de Compiègne depuis plusieurs années maintenant et l'Oise en est un élément essentiel à préserver. Les arguments à l'encontre de ce projet sont multiples et ont déjà été développés par Mega Canal Non Merci, je me place en soutien du collectif. Je demande une écoute et une prise en compte des positions citoyennes.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Laurent	15/03/2024 14h03	Lille	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marc	15/03/2024 14h03	Lille	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Patrick	15/03/2024 14h03	Lille	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial. Objectif : soutenir pour ce projet porteur de compétitivité portuaire, logistique et industrielle et de décarbonation le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le Bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participer à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie. Objectif : soutenir pour ce projet, moteur des relations territoriales/apportés au travers de cette contribution, mon plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par les reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Eric	15/03/2024 16h03	Amiens	Nous avons besoin urgent de décarbonation des moyens de transport. Or la massification des flux a pour conséquences une augmentation des Gas à Effet de Serre. Nous avons besoin vital de préserver la fertilité de nos sols et la biodiversité. Le projet serait une destruction massive, au prix inestimable. Le canal concurrencerait et fragiliserait le fret ferroviaire, moins polluant, et qui appelle de nouveaux investissements	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	François	15/03/2024 17h03	Noyon	Au vu du contexte climatique, biologique et économique actuel, ce projet est une hérésie. Au niveau écologique : Par l'accaparement énorme d'eau pour son fonctionnement, la biodiversité menacée, le cadre de vie des riverains impacté pour des années. Au niveau économique : La baisse du transport routier est illusoire. Les hypothèses de retablis irréalisables, irréalistes. Plus de 5 milliards le projet, une gabegie d'argent public. "nos limonds". Donc le suis résolument contre ce projet de canal inutile et destructeur.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Thierry	15/03/2024 17h03	Villeneuve-d'Ascq	Communication sur le projet	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Annika	15/03/2024 17h03	Tours	Un maximum de nuisances et d'écoïde pour aucun gain de réduction de CO2 et un prolongement du système du gigantesque et du marché de l'export qui est entre autres à l'origine du changement climatique et de la dés-humanisation de notre monde. Un projet absurde d'un temps révolu, au plus tard depuis les rapports du GIEC.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre-André	16/03/2024 09h03	Neuville-en-Avenois	Habitant de la région, je m'oppose au projet de méga canal Seine-Nord car il me semble que 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 l'in'ya aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer 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 suffiront 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 a pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts sont trop bas, et les 2 milliards de € 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville <small>(xxxx = registre papier de xxx)</small>	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jean Paul	17/03/2024 08H03	Fressies	expliquez nous comment des péniches de 4400T qui viendront de l'oise ou la seine, par le canal Seine Nord, navigueront sur le canal Dunkerques-Escout qui est au gabarit maximum de 3200T, et vers les canaux belges qui sont plutôt à 2500T ? Même le vice président à la Région délégué aux transports ne sait pas répondre !	Le gabarit « Vb » retenu pour le Canal Seine-Nord Europe est le même que celui de la Seine et de l'Oise déjà aménagées. « Vb » est le gabarit moderne aujourd'hui de nombreux canaux en Allemagne ; il correspond également à ce que font les Flamands entre la France et le Grand dans le cadre du réseau Seine-Escout. L'objectif de la réalisation du réseau Seine-Escout est de disposer d'un réseau performant pour le transport fluvial de marchandises. A l'achèvement du programme en 2030, ce sera le cas. Cela ne signifie pas qu'il s'agit d'avoir partout le même gabarit, car un réseau de transport est le fruit de la géographie et de l'histoire. C'est l'évolution du trafic sur le moyen et long terme qui déterminera l'opportunité de passer les liaisons Dunkerques-Escout et Deule-Lys du gabarit « Va » actuel au « Vb ».
E-registre	Françoise	17/03/2024 09H03	Beauvais	Le projet élabore dans le contexte des années 30 ne correspond plus aux contraintes que connaissent nos enfants: dérèglement climatique, sécheresse, nécessaire préservation des terres agricoles promises d'emploi à court terme ne peuvent plus servir de prétexte à des prélèvements sur l'environnement inconsiderés et non discutés/publiquement, au profit d'entreprises de BTP, sans garantie d'usage d'un ouvrage surdimensionné, comme le canal Danube-Oder-Elbe en fait l'illustration.Hâte à l'escouade!	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Françoise	17/03/2024 09H03	Beauvais	Le projet élabore dans le contexte des années 30 ne correspond plus aux contraintes que connaissent nos enfants: dérèglement climatique, sécheresse, nécessaire préservation des terres agricoles. Les promesses d'emploi à court terme ne peuvent plus servir de prétexte à des prélèvements sur l'environnement inconsiderés et non discutés/publiquement, au profit d'entreprises de BTP, sans garantie d'usage d'un ouvrage surdimensionné, comme le canal Danube-Oder-Elbe en fait l'illustration.Hâte à l'escouade!	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.1., 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Samuel	17/03/2024 11H03	Roubais	particulièrement précieuse. Comment ne pas réfléchir ce projet autrement en développant des activités utiles aux territoires qui ne nécessitent pas cette logistique titanesque ? Comment prendre une autre route que celle de la destruction des écosystèmes au profit d'économies toujours plus éloignées des ressources et des besoins des territoires ? Présentes-nous d'un projet de grande ampleur, qui n'aura pas l'intelligence de s'adresser à ce qu'il importe vraiment pour la survie des espèces. Présentes-nous de la doctrine économique adéquate par un outil qui ne possède pas les bonnes données d'entrée, y revenez sur vos pas pour réviser ce projet dans des centaines d'activités utiles de proximité, créations d'emplois durables et durables.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Maria	17/03/2024 13H03	Beauvais	Je suis née sur les bords de la Loire et j'ai grandi au rythme des basses et des hautes eaux qui inondaient les îles et les prairies alluviales. Non seulement ces milieux originaux sont importants pour les espèces qui y trouvent refuge mais également lors des crues des milieux humides permettent de limiter l'impact des inondations sur les activités humaines. Or ces milieux naturels ont été créés par les cours d'eau et ne peuvent même retenu l'eau qui s'évaporera lors des épisodes de sécheresse. Seules les zones humides peuvent retenir l'eau et la restituer lors des épisodes de sécheresse. Or le manque d'eau est déjà la préoccupation de nombreux agriculteurs et particuliers soumis à des restrictions d'arrosage en 2023 même dans l'Oise. Donc je m'oppose à ce projet	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Pierre	17/03/2024 13H03	Abbecourt	Bonjour Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs. En préambule, je souhaite apporter une remarque quant à l'organisation de l'enquête publique.L'enquête publique environnementale sur le projet du canal Seine-Nord-Europe s'est ouverte le 4 mars pour 1 mois. C'est un projet gigantesque qui impactera 4 des 5 départements de la région HdF, avec notamment 3 ports-canaux dont un de 1330 mètres, 64 communes traversées et une retenue d'eau (digi bassin) de 14 millions de m3 d'eau. Pourquoi y a-t-il si peu de réunions publiques (10 réunions – info sur le site mais peu communiquées, je n'ai pas pu voir cette information sur internet) et un délai si court de 4 semaines pour donner notre avis sur un projet de 5,118 milliards impactant si fortement notre région ? Je m'oppose à ce projet car l'est destructeur des sites de production et des aires de repos de plus de 200 espèces protégées. Il est totalement incompatible alors que nous avons la loi ZANI (Zéro Artificialisation Nette) que le projet du CSNE ne soit pas soumis à cette loi. Comment expliquer cette dérogation, alors qu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur ? Je suis contre ce projet car la retenue d'eau de Louette à Allaines dans la Somme (14 millions de m3) avec une hauteur de 42 mètres qui servira à maintenir le niveau dans le canal me semble aberrante car il perturbe le cycle naturel de l'eau et provoquera une évaporation importante qui n'apparaît pas dans les documents de communication (certamment de l'ordre de 25%). Pour information, il s'agit bien d'une bassine, comme il est mentionné dans Wikipédia : « Une réserve de substitution ou retenue de substitution est un stockage d'eau qui est rempli durant l'hiver en pompant l'eau dans les nappes phréatiques ou parfois dans des cours d'eau. » Ce qui est le cas pour le CSNE où l'eau sera pompée dans l'Oise.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1.1.2.9, 1.3.5, et 1.13.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Alex	18/03/2024 07H03	Marcq-en-Bar7ui	Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le Bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie de manière plus écologique, mais sympathique, ce projet était déjà l'ordre du jour du contrat de plan ETAT-REGION en 1999 et concluait l'illustration de mon projet de fin d'étude sur les travaux fluviaux et maritime, je suis heureux 25 ans plus tard de le voir enfin sur le point d'aboutir.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Elsa	18/03/2024 08H03	Quincampoix	Stoppons au plus vite le gigantesque (de l'infrastructure, des bateaux) et la course au toujours plus grand de ce projet alors qu'il y a déjà un canal sur le même tracé mais sous utilisé, le projet de canal Seine-Nord-Europe incarne un modèle dont on ne veut pas, qui nous mène dans le mur : la mondialisation pour l'export de céréales de l'agrobusiness des Hauts de France vers le reste du monde ; l'effacement des flux logistiques de produits du bout du monde transportés dans de gros bateaux ; le déplacement des plateformes logistiques avec le projet de 4 ports intérieurs toujours plus de routes et de camions pour alimenter ces ports. Les conséquences terribles sont évitables ; On partiellement budgétisé et dépeçés, canalisé (https://www.change.org/p/stopper-une-nvqk3x3h08re-9kC33x08me-tp-c0kC3%0d6-6/123402086) 78 millions de m3 de déblais 35 millions de m3 d'eau monopolisées en permanence (21 millions de m3 pour le canal lui-même 14 millions de m3 pour une meule retenue de 42 mètres de haut) pompés dans la rivière ; 3100 ha d'emprise. DE l'artificialisation (des cultures gigantesques jusqu'à 25 mètres de haut, le fond du canal c'est du béton bitumeux) ; des habitats d'espèces protégées détruits ; des paysages dévastés, l'enfer des engins de chantiers pendant des années. Et le bateau est plutôt un concurrent du train, un projet sans intérêt écologique.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean Pierre	18/03/2024 10H03	Villeneuve-d'Ascq	SOUTIEN POUR CE PROJET PORTEUR DE COMPETITIVITE PORTUAIRE, LOGISTIQUE ET INDUSTRIELLE ET DE DECARBONATION	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jean Poerre	18/03/2024 14H03	Marcq-en-Bar7ui	Fluvial Objet : soutien pour ce projet porteur de compétitivité portuaire, logistique et industrielle et de décarbonation soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et le Bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Camille	18/03/2024 14h03	Paris	<p>Je m'oppose totalement à ce projet pour plusieurs raisons. Je n'en développerai qu'une: celle de la gestion de l'eau. Ce méga-canal engendrerait la création d'une gigabassine pour parer aux pénuries d'eau saisonnières (qui se feront de plus en plus fréquentes). La société du canal prévoit la construction d'une retenue d'eau de 14 millions de m3, soit l'équivalent de 22 fois celle de Sainte-Soline. Il s'agit donc d'une gigabassine qui serait construite à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau d'eau dans le canal Par ailleurs, le CSNE prévoit de détourner des millions de m3 d'eau de l'Oise, alors que le dérèglement climatique a déjà de grandes conséquences sur l'Oise et les zones humides. Or, ON LE SAIT, qui dit dérèglement de zones humides, dit perte de fraîcheur, de stockage d'eau, et de biodiversité (entre autres dégâts). Pas d'eau, pas de vie (c'est valable aussi pour les humains). Pas de biodiversité, rupture dans les chaînes alimentaires, pas de nourriture, pas de vie (c'est valable aussi pour les humains). Jusqu'à preuve du contraire, les bateaux ne sont pas comestibles, l'argent non plus. La CSNE assure que le canal serait alimenté à 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 gigabassine n'aurait pas d'impact sur la ressource en eau car elle serait alimentée par pompage dans l'Oise et non dans les rivières périphériques. Mais les 2 sont liés: évidemment les rivières alimentent les bapges et vice versa. L'eau n'a pas de frontières, contrairement aux humains. Avec l'hybridement du monde du au sécheresses à répétition, artificialisation des sols et autres, pomper dans une rivière, c'est prélever de l'eau dans un milieu déjà en souffrance, surtout dans ces quantités là, pompage dans les rivières, pompage dans les rivières, même combat!</p> <p>Bonjour Par ce mail, je souhaite émettre un avis négatif concernant les futurs travaux du projet Canal Seine Nord Europe. Ce projet prévoit la construction d'une retenue d'eau pour alimenter le canal. Or, nous vivons de plus en plus des périodes de sécheresse et cette eau accaparée hors des nappes phréatiques le sera au détriment des besoins des populations riveraines et notamment de la production agricole. Ce projet sera également un consensus à une époque où les scientifiques nous alertent sans cesse sur l'inquiétante perte de la biodiversité. Puisqu'en effet, d'après l'avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de canal SNE de Passel à Aubencheul au bac en Novembre 2022, ce sont 3000 hectares de zones agricoles parmi les plus fertiles de France qui seront détruites, ainsi que la destruction d'aires de repos, de site de reproduction et de spécimens d'espèces protégées. Ce projet ne permettra pas la réduction de la production des gaz à effet de serre dans notre environnement car il réduira pas suffisamment le trafic routier de marchandises, notamment sur l'autoroute A1 et limitera le développement du transport ferroviaire dont les études montrent que ce mode de transport de marchandises est moins polluant que le transport fluvial. A une époque où il est indispensable d'inciter les circuits courts pour nos achats, ce canal encourage l'importation en masse de marchandises venant notamment de pays d'Asie du Sud Est qui ne respectent pas les normes environnementales européennes. Le soutien à ce mode de consommation est tout à fait contraire à la préservation de notre environnement local et plus généralement de notre planète. Je vous remercie de prendre en compte mon avis dans le cadre de l'enquête publique environnementale du projet Canal Seine Nord Europe et reste à votre disposition si besoin.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.8., 1.2.9., 1.3.2, 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	léa	18/03/2024 16h03	Valenciennes	<p>Je suis contre la construction du canal Seine-Nord, projet monumental et destructeur de notre belle région des Hauts-de-France. En tant qu'habitant du Nord de la France, je vis dans l'une des régions les plus peuplées de France, une région industrialisée et polluée depuis de nombreuses années. Les habitants de cette région souffrent de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols. Ne nous prive pas de nos espaces de nature qui nous permettent à tous de respirer. Ce projet gigantesque et obsolete menace une nature déjà fragilisée par le réchauffement climatique. En effet, un projet datant des années 90 ne peut être appliqué tel quel à l'heure actuelle. Depuis, nos priorités sont forcées au changement à cause des conséquences du réchauffement climatique que connaît notre planète et qui nous impacte quotidiennement. Les terres naturelles et préservées d'urgence, et les terres artificialisées dans le passé sont à re-végétaliser. Le projet CSNE nécessite la réclamation de 3000 ha de sites naturels et de terres agricoles fertiles, à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire. Comment justifier le maintien de ce projet malgré les enjeux environnementaux de tous les citoyens Français sont conscients ? Ce projet sacrifie des zones naturelles, des milliers d'arbres, des habitats d'espèces et des espaces de reproduction. Que pourra-t-on faire pour préserver un air respirable dans le Nord de la France en contre-parti de ce massacre ? Lorsque l'on sait que les jeunes arbres replantés pour "compenser" la déforestation ne sont pas assez résilients pour prospérer face aux rudes conditions climatiques consécutives à l'augmentation de la température de notre planète. Et qu'en est-il de la loi Zéro Artificialisation Nette de nos sols français? Ce projet ne semble pas s'y soumettre, alors qu'il est considéré comme le "châmir du siècle" tant il est extrêmement destructeur de notre environnement. Parlons également de nos espaces animaux, dont nous détruirons l'habitat et les espaces de reproduction. Le projet CSNE menace près de 200 espèces protégées de notre région. Préservons-les également de notre foie des grands.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2., 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.</p> <p>Par ailleurs, le Canal Seine-Nord Europe a vocation à figurer parmi les projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, dont la consommation d'espaces au titre de l'application de la loi Climat et Résilience sera mutualisée dans le cadre d'un forfait national.</p> <p>Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.</p> <p>La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'appropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »</p> <p>D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n° 2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>
E-registre	Eric	18/03/2024 16h03	Lille	<p>Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Par le développement d'une liaison économiquement performante pour le transport de marchandises entre l'ouest du Nord-Ouest et le bassin parisien, celui-ci va renforcer la compétitivité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Bertrand	18/03/2024 17h03	Le Meux	<p>En outre, le bilan financier n'est pas assuré et il conviendrait de remettre en question son utilité publique.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.5., 1.2.8., 1.2.9., 1.2.11., 1.3.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Brigitte	18/03/2024 21h03	Abbeccourt	<p>Je suis totalement opposée à ce projet de méga canal. En effet je suis co-présidente d'une association de préservation de la terre nourricière. Dans la situation actuelle où le dérèglement climatique empire chaque jour, pourquoi rajouter un projet inutile qui va détruire 3000 hectares de terre naturelle ou agricole ? Au moment où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire, nous perdons des milliers de hectares de l'une des meilleures terres agricoles de France. Je suis très sensible au respect de la biodiversité - ce projet va non seulement détruire des zones natura, des lieux de repos et de reproduction d'espèces protégées, mais aussi impacter le sol vivant. En effet, le déboisement de plus de 78 millions de m3 de débris, 1m3 par français, va épuiser les écosystèmes vivants du sol. D'autres part, - je suis très inquiète sur rapport au respect des arbres. Le projet, et des travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement traisoné, d'arbres abattus pour qui détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbateur de CO2 ?/ai plusieurs petits enfants. En tant que grand mère je me soucie de leur avenir ainsi que des générations futures à qui nous empruntons seulement la terre. Ne la gaspillons pas en menant des projets destructeurs.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.</p> <p>Le projet prévoit la plantation de 850 000 arbres sûrs l'ensemble de son linéaire au titre de la compensation environnementale, de la compensation liée à la réglementation défrichement et pour l'insertion paysagère de l'ouvrage.</p>
E-registre	Axelle	18/03/2024 22h03	Beauvais	<p>LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST PAS RÉALISABLE CSNE est censé permettre la réduction du trafic routier sur l'autoroute A1. Or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer cette hypothèse. • Le rapport Massoni-Lidzey 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 sur 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 l'agiliserait 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. Or, 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 a 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 rebound) 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. • Réduire le trafic routier peut se faire sans détruire la nature</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Anne	19/03/2024 13h03	Pontoise	Je suis opposée à ce projet qui met à mal 3 éléments vitaux : la terre et l'eau, l'air, la terre, parce que des milliers d'ha de terres agricoles vont faire les frais de cet aménagement. Or ces terres sont très fertiles et de ce fait nécessaires à l'alimentation de la population locale et d'IDF. Aucune compensation ne peut remplacer des terres qui se sont constituées pendant des millénaires. L'eau : le projet de pomper pour le canal l'eau, en quantité massive, dans l'Oise est dangereux pour l'équilibre de cette rivière, et pour l'ensemble de son bassin versant. L'air, c'est la température qui augmente avec son cortège d'événements extrêmes. Ce phénomène est dû sans contexte à l'activité humaine. Il est donc urgent de ne s'employer qu'à des interventions modestes, respectueuses de nos conditions d'habitat de cette planète. Ce projet est sans conteste lié à une vision du monde où les échanges mondiaux s'accroissent, alors que c'est l'inverse qui est à l'ordre du jour. Réduire les déplacements, produire au plus près des lieux de consommation. Tout le monde le sait, beaucoup le disent. Alors on le fait. Et on ne construit pas ce canal, entre prise nuisible.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.2.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Léo	19/03/2024 15h03	Alençon	Bonjour, Je n'habite pas la région mais le changement climatique nous impacte toutes et tous et les projets gigantesques de ce type ne nous mettent pas sur la bonne voie pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Sans compter que les pelletieuses vont procéder à la destruction de nombreuses terres et biodiversité sur place. Je suis contre la construction d'un canal de Pesse à Aubendehou-bac car ce projet accroît 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 rebalçant notre production alimentaire. • Alors que la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) s'applique à de très 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 détruit donc le plus concerné par la loi ZAN ? • Véritable « chantier du siècle », le CSNE déplançait 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 déplacements 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 absorber de CO2 ? Bien cordialement	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier		04/03/2024 09h03	Rmarquion	Interrogation sur les possibilités futures de navigation sur le canal.	La question est large et rend difficile une réponse précise. Le CSNE sera navigable par l'ensemble des bateaux transportant des marchandises, par les bateaux à passagers ainsi que par les plaisanciers privés titulaires du permis fluvial.
Registre papier	Pierre	08/03/2024 09h03	Rmarquion	questions sur les espaces agricoles et leur devenir sur les communes de Oisy-le-verger et ?	Les aménagements du CSNE présentés dans le dossier d'enquête environnemental sont le fruit d'une large concertation avec la Commune de Oisy-le-Verger et les représentants de la profession agricole qui a cherché à limiter l'incidence du Canal sur les espaces agricoles. La réalisation du CSNE s'accompagne en outre d'un aménagement foncier qui vise à restructurer les exploitations agricoles avec l'objectif d'une perte minimale de surface (objectif de l'ordre de 1%) et une reorganisation du parcellaire afin de gagner en productivité (rapprochement du siège de l'exploitation, forme des îlots plus efficace...).
Registre papier		13/03/2024 09h03	Rmarquion	parcelle Vrys qui devrait être expropriée. Le propriétaire déposera un courrier pour acter ses doléances.	Information - doléances à recevoir
Registre papier	François	04/03/2024 09h03	Reaint-christ-brüst	opposition (texte à recopier)	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier		09/03/2024 09h03	Rnesle	utilité service pour le canal de loin en loin train de poche en proche route de porte à porte	N'appelle pas de réponse
E-registre	Bruno	19/03/2024 15h03	Roubaix	Un projet essentiel et indispensable pour l'économie de notre région l'un projet qui répond au défi de la transition énergétique l'un projet qui prend tout son sens dans la coopération européenne l'un projet qui fera date !	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
Registre papier	Jeanine	04/03/2024 09h03	Royon	nous sommes gênés un arbre est tombé à la hauteur de notre propriété, là où passeront les travaux et les engins du canal. Cet état de faits du mois de novembre et malgré nos demandes aucune solution n'a abouti	Cette demande ne relève pas du champ de l'enquête publique. Il est conseillé de se rapprocher de la Ville de Noyon ou de Voies navigables de France en fonction du domaine
E-registre	Benoit	19/03/2024 15h03	Marcq-en-Baroeu	Merci de trouver une réponse rapide à cette gêne.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Philippe	19/03/2024 16h03	Thiant	J'apporte un plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le territoire. Il contribuera à une décarbonation de l'économie des Hauts-de-France, en encourageant le report modal, et en facilitant le développement du transport fluvial.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Xavier	19/03/2024 19h03	Creil	J'apporte au travers de cette contribution, mon plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire. Il participera, par les reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, facilitera les mobilités entre les territoires, et participera à une mobilité décarbonée.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Déborah	19/03/2024 19h03	Paris	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'évaluer cette hypothèse. • Le rapport Mazon-Lidly 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 transport fluvial est adapté à des échanges commerciaux en temps long, adapté à de la gestion de stock mobile. Le choc d'une société basée sur la rapidité, les flux tendus est incompatible avec les limitations de vitesse de navigation.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Yves	20/03/2024 08h03	Lesquin	Le projet est totalement mesuré et met en œuvre des mesures de par les 78 millions de m3 de terrassement nécessaires, et les bassins nécessaires à son irrigation. Il est inutile par la faible réduction du trafic routier qu'il générer, et le peu d'emplois qu'il pourrait réellement créer. Ce projet implique de manière inévitable un impact énorme et déplorable sur l'environnement. Nous vivons à une époque où nous ne pouvons ignorer cela, et encore moins l'accepter. Ce projet farineux a été conçu dans les années 1970 et ne prend aucune mesure de l'ampleur des enjeux climatiques, sociaux et économiques actuels. Il ne bénéficierait que très peu à l'emploi local, et nuirait grandement à l'agriculture locale, qui souffrirait de la dégradation climatique (sécheresses). Il faut également mentionner l'artificialisation d'énormes zones et l'impact terrible que cela aurait sur la biodiversité locale. Économiquement, ce projet favorise naturellement les multinationales, les grands groupes et les acteurs déjà majoritaires, au détriment des acteurs locaux. En conclusion, ce projet est un non-sens complet et doit être interrompu au plus vite.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Philippe	20/03/2024 08h03	Thiant	J'apporte au travers de cette contribution, mon plein soutien au projet de Canal Seine Nord-Europe. Celui-ci s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental dans le territoire et favorise une mobilité décarbonée. Il contribuera par ailleurs, grâce aux reports de trafics de marchandises de la route vers la voie d'eau, à un désengorgement de nos routes et autoroutes, ce qui facilitera les mobilités entre les territoires, et en facilitant le développement du transport fluvial.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Camille	20/03/2024 08h03	Compiègne	Habitants de Picardie depuis toujours, j'entends parler de ce canal depuis bien longtemps et je suis outrée de cette construction d'alignement envahisseur qui ne servira qu'à rajouter des camions dans nos campagnes pour vendre des absurdités venue de Chine. Je n'en veux plus du soutien que ma région apporte à ce système destructeur.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Hélène	20/03/2024 09h03	Compiègne	Habitant dans les environs de ce chantier, je m'oppose à ce projet car nous devons protéger la biodiversité, nos écosystèmes, nos forêts, nos milieux humides et notre sol vivant, sans parler de toutes les espèces protégées qui se trouvent sur ce site ou l'utilisent comme site de reproduction ou aire de repos. Le projet ne va pas du tout dans le bon sens.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3, 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Louis	20/03/2024 10h03	Thiant	Je soutiens le projet de Canal Seine Nord-Europe. En effet, ce projet s'intègre de manière respectueuse sur le plan environnemental, dans le bassin parisien, celui-ci va renforcer la complémentarité portuaire, logistique et industrielle de notre région, et participera à de nombreuses créations d'emplois sur nos territoires et à la décarbonation notre économie.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Julie	20/03/2024 12h03	Lille	Ultime d'adoption, je fais le constat que l'artificialisation prend beaucoup le pas par rapport aux enjeux environnementaux et de préservation de la biodiversité d'une part et la dégradation de l'environnement des habitants de ces zones d'autre part. L'abandon de ce projet est primordial pour envoyer le message suivant : nous faisons passer le bien commun devant les intérêts économiques complètement déconnectés de l'urgence dont les effets sont déjà présents ni même dans le nord (Inondations dans le pas de Calais par exemple avec des victimes directes du dérèglement climatique dont l'artificialisation des sols ne fait qu'empirer ces phénomènes)	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Amaury	20/03/2024 14h03	Paris	Je m'oppose à ce projet de canal. En tant que citoyen français, un fait peu inouï pour l'état climatique de notre pays, la crise écologique qui touche les agriculteurs, les prévisions désastreuses pour les années à venir et les sécheresses nombreuses qui se multiplient en France, en Europe et dans le monde, je ne peux que m'opposer à ce projet. Un tel projet de canal va forcément altérer le cycle de l'eau, en empêchant d'atteindre les nappes phréatiques. Les bassins versants de l'Oise sont déjà en alerte sécheresses, toutes les organisations éco-citoyennes et scientifiques le disent. Beaucoup de collectifs insistent sur le fait que l'effet de impact n'a pas pris en compte tous les usages et obstacles possibles à l'usage de l'eau dans cette région. Nous craignons un énorme projet aux conséquences terribles pour l'environnement.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.8 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Christophe	20/03/2024 16h03	Guignecourt	Bonjour Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, Dans un contexte d'extinction massive d'espèces vivantes, je m'oppose à ce projet qui détruira les sites de reproduction et les aires de repos de près de 200 espèces protégées. Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau : je m'oppose à ce projet parce que la retenue d'eau de Louette à Allaines (22 fois celle de Sainte-Soline), perturbera le cycle naturel de l'eau et privera l'Oise d'une partie de son alimentation alors même que ses bassins versants sont en alerte sécheresse. Dans un contexte d'augmentation du trafic routier : je m'oppose à ce projet qui ne réduira le trafic routier que de manière marginale (3%) mais concurrencera le fret ferroviaire, déjà en déshérence et pourtant bien moins émetteur de gaz à effet de serre que le transport fluvial et routier. Dans un contexte de défiance démocratique : je m'oppose à ce projet car l'enquête publique pour ces travaux pharaoniques : 3 ponts-canaux, 64 communes traversées, une retenue d'eau de 14 millions de m3 et un montant de plus de 5 milliards d'euros ne dure qu'un 1 mois et qu'il n'en est quasiment fait aucune communication auprès des populations concernées. Et pour des raisons de simple bon sens : je m'oppose à ce projet car les infrastructures en amont et en aval ne sont pas capables de supporter le gabarit prévu pour ce canal rendant de fait son gigantisme inutile. Le canal Seine Nord rentre dans la catégorie des grands projets inutiles et anachroniques. Décidé à une époque qui n'est plus, il est porté à bout de bras, par une poignée d'élus incapables de se remettre en cause et surtout désireux de laisser une trace dans l'histoire... fût-elle celle d'une catastrophe environnementale et sociale.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.9 et 1.3.2. formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Adrien	20/03/2024 20h03	Lille	Bonjour Dans la période actuelle ou on a besoin de préserver au maximum l'environnement comment est ce que des projets pareils peuvent encore être envisagés???? Combien d'aires combien d'hectares gâchés? Et avec quelle eau comment vous faire marcher votre canal alors qu'on manque partout? C'est un projet qui date de quand pour être si loin des réalités actuelles? Comme vous l'aurez compris je suis contre ce projet régional au sein large et pour celle de la logistique en particulier. En effet, Ce maillon manquant du réseau fluvial régional va permettre de mieux relier des bassins économiques vitaux par voie fluviale (Belgique/Hauts-de-France / Bassin parisien / Normandie). Il va autoriser la construction de nouveaux schémas de flux massifs, réduisant ainsi possiblement le nombre de véhicules routiers en particulier pour les flux transrégionaux. Il va permettre des combinaisons multimodales nouvelles, voire inédites accélérant en cela l'innovation en matière de transport co-modal ; c'est une opportunité pour notre région par exemple par rapport au développement des bateaux autonomes et à la télé-opération fluviale. Certains produits (pondéréaux, produits agricoles, chimiques, matériaux de construction, déchets, matériaux bio-sourcés ...) circulent plus aisément et à moindre coût via un mode fluvial efficient. Ce projet va permettre le développement d'activités de production bord à canal, à moyen/long terme, dans la mesure où des implantations d'activités privées seront envisageables en conformité avec le règlementation en vigueur. Certains bassins économiques professionnels permettront en cela de réduire de manière significative l'empreinte carbone. D'aucuns considèrent que le fluvial génère jusqu'à 5 fois moins d'émissions de CO2 que les autres modes. Le transport fluvial est également économe en énergie par tonne-kilomètre transportée. A en pas douter, cela va progressivement inciter certains logisticiens et transporteurs à se doter d'unités de type barges, une fois le canal mis en service. Nous contribuerons activement à cette prise de conscience en lien avec les fédérations professionnelles déjà mobilisées. Eu égard à la pénurie actuelle et à venir de conducteurs routiers (pyramide des âges, attractivité des métiers), aux nuisances induites par le transport routier (dont externalités négatives, risque d'accidents ...) le mode de transport fluvial apparaît aux professionnels du transport comme une solution particulièrement complémentaire aux autres modes, en particulier sur des moyennes distances. Des industriels seront de plus en plus incités par leurs clients, donneurs d'ordres (ou encore les pouvoirs publics), à l'instar du Bénédoux, à faire transiter leurs flux via le fluvial dans une démarche à la fois économique et de développement durable. Ce projet permettra une détente des flux sur certaines opérations et d'avoir du stock flottant mieux maîtrisé s'inscrivant parfaitement dans la logique du juste à temps. En effet, ce mode est à juste titre considéré comme garantissant une grande fiabilité dans les délais d'acheminement et de livraison. Il permettra également d'optimiser de nouvelles activités de nature plus touristiques que ce soit sur le canal en tant que tel ou par exemple sur le canal du Nord. Enfin dans le département du nord et la région parisienne, il pourra se révéler un atout de premier plan en matière de logistique urbaine d'ici à 2030. Ce secteur est en effet en pleine effervescence actuellement. Sur le bassin territorial concerné par l'enquête, la dynamique fluviale engendrée par le projet pourra modifier très positivement les schémas de flux actuels et futurs que ce soit pour les acteurs économiques actuels comme pour les futurs. A titre d'exemple, plus au Nord, la plate-forme de Douges a totalement modifié la dynamique économique en place. De nouveaux corridors inédits, voire imprévus à l'origine ont été initiés avec un grand succès. Pour cet ensemble de raisons, la filière logistique que nous représentons, soustrait enrièvement à l'intérêt économique environnemental du projet du Canal Seine Nord et du tronçon concerné. POLE D'EXCELLENCE REGIONALE EURALOOGISTIC Directeur Campus Eurologistic - Plate-forme multimodale Delta 33 622 rue des Hauts-de-France? 62110 Hémin-Beaumont	Le projet prévoit la plantation de 850 000 arbres sûre l'ensemble de son linéaire au titre de la compensation environnementale, de la compensation liée à la réglementation défrichement et pour l'insertion paysagère de l'ouvrage.
E-registre	Francis	21/03/2024 06h03	Gouweux	Je vis au bord de l'Oise, en aval. La biodiversité s'est déjà énormément réduite dans notre région, je le constate à chaque sortie naturaliste. 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. Il faut que ce projet d'un autre temps cesse.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Bertrand	21/03/2024 07H03	Dunkerque	S'agissant des Hauts de France, notre région se positionne au premier rang des régions logistiques avec plus de 100 000 salariés exerçant des activités liées à la chaîne d'approvisionnement, en termes de pourcentage d'emplois régionaux. Sa localisation géographique idéale, le maillage et la diversité de ses réseaux de transports associés aux investissements considérables dans la décarbonation et la multimodalité sont autant d'atouts pour à la fois attirer des entreprises du secteur mais également contribuer à la création de 15 000 emplois potentiels en région indépendamment de la mobilisation considérable déjà prévue pour la construction de ce canal. Ce nouveau Canal Seine Nord Europe au-delà d'apporter une nouvelle organisation de la logistique en intégrant le maillon fluvial parfaitement connecté aux autres modes de transport des régions traversées s'inscrit totalement dans la nécessaire réflexion écologique à désormais prendre en considération dans tous les projets de cette envergure. L'intégration dans ce réseau Seine - Nord Europe des enjeux sociétaux apporte une réponse cohérente s'agissant de notre territoire et du processus de réindustrialisation décarbonée qui s'installe désormais de manière effective, prévoyant de flux logistiques conséquents auxquelles la voie d'eau répondra avec douceur à cette nouvelle affluence qui se profile à moyen terme, proposant ainsi de soulager de manière significative et indispensable les autres modes de transports, sous forme d'alternative, évitant d'ailleurs de nous confronter, après demain à des problématiques de "nœuds" logistiques étouffant. Imaginer des solutions aujourd'hui plutôt que de résoudre des problèmes demain. La réflexion biodiversité à pleinement prise en compte dans ce chantier et les aménagements divers et variés offriront des perspectives de nature à participer à l'attractivité de notre territoire. Ce projet nous inscrit en tout cas totalement dans une perspective de développement d'une nouvelle organisation logistique au niveau européen, modèle de respect sur le plan environnemental. L'histoire de notre pays a montré combien les grands chantiers entrepris ont décollé la capacité de projection dans le temps des modèles d'organisations de nos sociétés en constatant toujours les enjeux du moment, franchissant les débats passionnés.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marie-Anne	21/03/2024 07H03	Compiègne	MEMAIRES SUR LA BIODIVERSITE* Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). Les déclarations de la Société du CSNE concernent 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 (renoués du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initiés. 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauchages exportatrices ont été réalisés et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
E-registre	Gilles	21/03/2024 07H03	Amiens	Les impacts environnementaux, et particulièrement les problématiques liées à l'alimentation en eau de ce canal, ne sont pas véritablement créés. Est-il véritablement judicieux de poursuivre ce projet né sous une trentaine d'années, à une période où les effets du bouleversement climatique ne étaient pas aussi prégnants qu'aujourd'hui ? L'emprise du canal s'étend au détriment d'une surface considérable de terres cultivables qui deviennent indispensables. Par ailleurs, aucune crédibilité n'est avérée en ce qui concerne une réduction de la circulation des poids lourds (et par conséquent du bilan carbone) sur l'axe corcaise A1 entre Paris et Lille.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.9, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Corinne	21/03/2024 08H03	Vic-sur-Aisne	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 m ³ de eau ? Où 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Claire	21/03/2024 09H03	Margny-lès-Compiègne	Habitant à Margny-lès-Compiègne, j'ai du mal à comprendre qu'on puisse encore investir des milliards dans des mégaprojets dont l'impact écologique est désastreux. N'y a-t-il que les citoyens qui ont conscience de la crise socio-écologique que nous traversons ? Ou j'attendent les politiques publiques pour agir en adéquation avec le monde dans lequel nous vivons ? Le seul argument qui pourrait être entendable, d'un point de vue politique, est celui de la plus-value économique et de la création d'emploi, et même celui-ci semble bien fallacieux (voir argumentaire ci-dessous). Alors pourquoi ?????? GABEGE 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 (vins agricoles et matériels 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 amont de 4-700km, 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 responsable à l'égard du dérèglement climatique, de croissance de 1,0% par an jusqu'en 2070. La déclaration qui en découle, de la création de 5000 emplois en 2050, est mensongère et scandaleuse. Par contre, à court terme, le CSNE détruirait 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 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 de la même qui avaient décliné l'option de PPP (Partenariat Public Privé) en son temps, prétextant sa non rentabilité.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête. Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Elisabeth	21/03/2024 11H03	Margny-lès-Compiègne	Je suis totalement opposé au projet du Canal Seine-Nord Europe, et ce, pour plusieurs raisons. Alors que nous sommes en train de réfléchir à des systèmes alimentaires plus résiliants, le CSNE est un projet synonyme d'artificialisation des sols. Alors que nous savons que les Hauts-de-France est un territoire où le droit à une alimentation juste et saine n'est pas acquise pour tout le monde, il est l'heure de rélocaliser notre production. Le CSNE propose tout son contraire. Alors pourquoi détruire des terres agricoles alors qu'il faudrait au contraire les préserver ? Quelle est la solution proposée pour proposer aux habitants des Hauts-de-France une alimentation de proximité ? En quoi le CSNE favoriserait cela ? L'heure du délégitime climatique, à l'heure où l'ONU essaye d'orienter le monde, où des réfugiés climatiques sont contraints de quitter leur pays, le projet du CSNE n'est pas cohérent. Comment justifier de raser des sites naturels, des zones Natura 2000, des forêts pour une emprise de plus de 30000 ha ? Comment justifier la destruction d'ares de repos et de sites de reproduction de poissons de près de 200 espèces protégés alors que nous savons que notre biodiversité est à protéger ? Et dans quelles mesures le projet du Canal Seine-Nord Europe ne rentre pas dans la loi Zéro Artificialisation Nette ? Le CSNE, c'est aussi plus de 78 millions de m ³ de déblais. Quelles études ont été faites quant à l'impact d'une telle destruction des sols. Nos sols sont vivants, il est à protéger. Ne devons-nous pas revoir nos systèmes de consommations, la quantité de marchandises transportées pour réduire la circulation de fret routier et donc désengorger l'A1 ? Pourquoi ne pas utiliser correctement le canal existant ? Et qu'en est-il du fret ferroviaire ? D'autres solutions doivent être envisagées avant de détruire des zones naturelles et accroître l'artificialisation des sols.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.3, 1.9.1, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Michele	21/03/2024 11H03	Liévin	L'habite le pas de calais, retirée très ancrée du dérèglement climatique, de la sécheresse l'année dernière qui va peut revenir, qui va impacter la vie des générations futures. Ce projet n'est plus d'actualité mieux vaut renforcer le rail moins coûteux et finalement plus écologique. Il faut adapter les projets au climat, aux problèmes de l'eau, garder les terres agricoles pour notre souveraineté alimentaire, la capture du CO2 et valoriser la biodiversité investir pour des projets moins coûteux et plus résiliants comme le fret ferroviaire étant donné l'état actuel des finances publiques du pays.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Christine	21/03/2024 12h03	Soissons	Je m'oppose à ce projet de mega canal générant une 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 m ³ 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 m ³ , 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 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. Comme pour des projets voisins (Rockwood Courmelles), le défaut de pilotage territorial des ressources en eau, des besoins des divers utilisateurs et des capacités réelles des réseaux en fonction des nouveaux indicateurs (sécheresse hiver, été... état et volumes des nappes...) fait craindre une incapacité à organiser le partage de l'eau.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Ian	21/03/2024 13h03	Compiègne	• 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 réalisés. 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises des secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
E-registre	François	21/03/2024 13h03	Soies	Et bien le regrette, mais je crains y émettre une opposition à ce projet. On ne va quand même pas artificialiser et dépenser toute une ressource financière. 14 milliards tout de même, pour un gain théorique dont je n'ai même pas eu d'étude permettant d'attester la véracité du scénario. De plus, le coût d'entretien de ce canal artificiel n'a même pas de détail chiffré, du moins je n'ai rien vu sur ce sujet... Assurer notre survie, notre souveraineté alimentaire, déjà mis à mal par ce projet qui grignote beaucoup de surface agricole, alors que l'on parle de réduire notre artificialisation des terres et d'instaurer le ZAN (Zéro Artificialisation Net). A l'heure où le monde agricole comme son aïeul face à un système qui les déçoit par sa concurrence déloyal, ses charges, son insuffisance en droits du travail et de vivre d'un revenu digne et valorisant. La tous avec une institution qui ne les accompagne pas dans leurs déceptions. Vraiment, il y a plus important que d'assurer le déblocement de plusieurs conteneurs. Il y a des priorités qui doivent être prises en compte. Et il me semble plus important de pouvoir assurer les besoins en eau des citoyens plus tôt que d'assurer la circulation de conteneurs à bon port. S'voire but est de promouvoir un transport à faible émission de carbone, promouvoir le train. Vous artificialiserez, moins d'espace, ce sera plus générale et moins abordable en termes d'entretien, pour un bilan carbone plus faible. Et ça permettra d'économiser notre eau pour assurer nos activités essentielles pour vivre épanouir sur ses terres, je vous remercie de l'attention que vous avez apportée à ce message. Vraiment, j'espère que vous abandonneriez ce projet.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête. Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »
E-registre	Maxime	21/03/2024 14h03	Lambersart	Il me semble plus important de pouvoir assurer les besoins en eau des citoyens plus tôt que d'assurer la circulation de conteneurs à bon port. S'voire but est de promouvoir un transport à faible émission de carbone, promouvoir le train. Vous artificialiserez, moins d'espace, ce sera plus générale et moins abordable en termes d'entretien, pour un bilan carbone plus faible. Et ça permettra d'économiser notre eau pour assurer nos activités essentielles pour vivre épanouir sur ses terres, je vous remercie de l'attention que vous avez apportée à ce message. Vraiment, j'espère que vous abandonneriez ce projet.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	21/03/2024 17h03	Compiègne	L'eau douce est une ressource essentielle à notre survie et à la qualité de notre vie sur cette planète. 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 2020, est-il vraiment rationnel de détourner 14 millions de m ³ d'eau ? Ou en est-il des conflits d'usage de l'eau ? De plus, 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Charlotte	21/03/2024 17h03	Margny-lès-Compiègne	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 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 détruirait 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 éclusé) 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 par éclusé, il y a 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, préférant sa non rentabilité.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Charlotte	21/03/2024 17h03	Margny-lès-Compiègne	Il serait désastreux pour la biodiversité concernée qu'un tel projet voit le jour.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Gauthier	21/03/2024 18h03	Lille	Bonjour, Je m'appelle Gauthier, suis habitant des Hauts de France et travaille pour une entreprise qui agit en faveur de la restauration des écosystèmes naturels. Je suis contre la construction d'un canal de Passel à Aubencheul-au-bac car j'estime qu'il s'agit d'un gaspillage inutile d'argent public peu créateur d'emploi. En effet, 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 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 détruirait 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 éclusé) 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, préférant sa non rentabilité.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Gauthier	21/03/2024 18h03	Lille	Bonjour, Je m'appelle Gauthier, suis habitant des Hauts de France et travaille pour une entreprise qui agit en faveur de la restauration des écosystèmes naturels. Je suis contre la construction d'un canal de Passis à Aubercueil-au-bac car j'estime que la décarbonation estimée est irréaliste voir illusoire. En effet, 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'évaluer 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, débris 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 suffiront 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 ports assez hauts pour ces 3 hauteurs, il n'en va pas de même, au nord et au sud du canal, plus de 170 ports sont trop bas, et les 2 milliards €€ 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. Merci pour votre considération.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Gauthier	21/03/2024 18h03	Lille	Bonjour, Je m'appelle Gauthier, suis habitant des Hauts de France et travaille pour une entreprise qui agit en faveur de la restauration des écosystèmes naturels. Je suis contre la construction d'un canal de Passis à Aubercueil-au-bac car j'estime qu'il s'agit d'une menace pour la biodiversité. En effet, • Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne 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 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 réalisés. 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. Merci pour votre considération.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Shanti	21/03/2024 20h03	Compiègne	Non à la destruction de la nature/au canal	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Edouard	21/03/2024 22h03	Noyon	Madame, Monsieur, Nous pouvons lire dans la presse et sur les panneaux de communication de la société du canal Seine-Nord, installés dans les bureaux d'enquêtes, que le canal supprimerait un million de camion. Il est écrit textuellement : "1 Millions de camions en moins sur les routes de France". Ce chiffre ne veut rien dire car il est évident qu'il aurait fallu préciser sur quelle échelle de temps ça va se faire et ce que ça représente par rapport au nombre total de camions. 1 Millions de camions par an? Sur 10 ans? Il ne précise pas non plus le nombre de Km parcourus qui passerait de la route au bateau, et encore moins le gain en CO2 non émis, sachant que le bateau émet également du CO2 et que le bateau aura toujours besoin de beaucoup de camions pour acheminer les marchandises aux quais de chargement. Même le terme "sur les routes de France" est complètement vague. Ce chiffre de 1 Million de camion est évidemment un élément de pure communication, valeur symbolique, sans élément scientifique avancé. Il est inadmissible qu'un tel élément soit mis en avant dans un but de influencer l'enquête publique sans faire référence à un calcul explicatif permettant au citoyen d'apprécier le gain annoncé. Je demande que cet élément de communication soit retiré des bureaux d'enquête publique. Bien à vous/Edouard	La synthèse des études d'évaluation socio-économique (dont les prévisions de trafic) figurait dans la pièce 7E du dossier d'étude d'impact. Se reporter également à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Alexis	21/03/2024 22h03	Boulogne-sur-Mer	Bonjour, Je considère que ce chiffrage est une pure aberration et que l'artificialisation des sols, avec la perte de plus de 3000 hectares de terres naturelles et agricoles, et la pollution massive des eaux ainsi que la disparition de nombreux écosystèmes et d'espèces très importantes à ce niveau, est inacceptable au Xlème siècle face aux urgences écologiques que connaît notre planète.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Edouard	21/03/2024 22h03	Calgiry	Madame, Monsieur, Sur les panneaux de communication de la société du canal Seine Nord figure la mention "1 millions de camions en moins sur les routes de France". Ce chiffre ne veut rien dire et il est évident qu'il aurait fallu préciser sur quelle échelle de temps il y aurait ce millions de camions en moins: un an? dix ans? 2 Par rapport à quel volume de camions ? Il aurait été plus pertinent de parler de Km de transport routier passant sur le canal ou mieux encore de parler d'émissions de CO2 en moins. Il ne faut pas oublier que le bateau émet malgré tout du CO2 et la société du canal ne parle pas des camions en plus qui se retrouveraient à desservir les ports. La canal Seine-Nord, s'il devait se faire, aurait besoin de camions. Il faut donc bien tout mettre sur la table. La mention "sur les routes de France" est également très vague et ne fait pas très sérieux. En conclusion, il n'est pas normal qu'un tel argument soit mis en tête d'affiche d'une enquête environnementale sans que soit citée la source étayant ce calcul, empêchant un citoyen éclairé d'en apprécier la pertinence et l'ampleur. Ce "1 million de camions" est un chiffre symbolique, pur élément de communication. Je demande qu'il soit retiré des panneaux de communication car il ne permet pas au citoyen d'avoir un jugement objectif. Bien à vous/Edouard	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Edouard	21/03/2024 22h03	Calgiry	Madame, Monsieur, Sur les panneaux de communication de la société du canal Seine Nord figure la mention "1 millions de camions en moins sur les routes de France". Ce chiffre ne veut rien dire et il est évident qu'il aurait fallu préciser sur quelle échelle de temps il y aurait ce millions de camions en moins: un an? dix ans? 2 Par rapport à quel volume de camions ? Il aurait été plus pertinent de parler de Km de transport routier passant sur le canal ou mieux encore de parler d'émissions de CO2 en moins. Il ne faut pas oublier que le bateau émet malgré tout du CO2 et la société du canal ne parle pas des camions en plus qui se retrouveraient à desservir les ports. La canal Seine-Nord, s'il devait se faire, aurait besoin de camions. Il faut donc bien tout mettre sur la table. La mention "sur les routes de France" est également très vague et ne fait pas très sérieux. En conclusion, il n'est pas normal qu'un tel argument soit mis en tête d'affiche d'une enquête environnementale sans que soit citée la source étayant ce calcul, empêchant un citoyen éclairé d'en apprécier la pertinence et l'ampleur. Ce "1 million de camions" est un chiffre symbolique, pur élément de communication. Je demande qu'il soit retiré des panneaux de communication car il ne permet pas au citoyen d'avoir un jugement objectif. Bien à vous/Edouard	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Annaud	22/03/2024 00h03	Liancourt	DES COMPENSATIONS ILLUSOIRES: La « compensation » des dommages environnementaux prévue dans la loi n'est que théorique. Une compensation réelle devrait conduire à une correspondance entre ce qui est détruit et ce qui est restitué au vivant. 1 ha de terre artificialisée devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou ré-ensauvagé. • Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1 100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-compenser) sont avancées comme la preuve du caractère écologique du projet. En réalité, de nombreuses études montrent que les grande majorité des opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de biodiversité. • Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté. • 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 humide : afin d'avoir le droit de détruire, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « performant ».	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Yohann	22/03/2024 05h03	Saissions	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 lui desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2022 sera une année normale en 2020, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m3 d'eau ? Qui 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Sophie	22/03/2024 09H03	Amiens	Bonjour, Ce canal Seine Nord Europe a été pensé dans les années 50, bien avant les sécheresses que nous connaissons aujourd'hui et les bouleversements climatiques actuels. Il prévoit une retenue d'eau (Louette) de 14 millions de m3 d'eau ! C'est 60 fois plus que la méga bassine de Sainte Solme ! C'est fragiliser l'ensemble de l'alimentation en eau de l'Oise et du vivant qui en découle (faune, flore, habitats, agriculture). 77 millions de déblaiements, que deviendront ils? Quel des interconnexions et du fret? Quel des émissions carbone pour la construction? Quel de la constructions des ouvrages (ponts canaux entre autres)? Que vont transporter ces supers péniches? Quelles alternatives ont été envisagées? Concernant les financements, comment a été reçu le rapport de l'Inspection Générale des Finances. L'Etat, la région et les départements cherchent aujourd'hui à faire des économies, comment justifier un tel investissement dans ce contexte économique? Ce grand canal Seine Nord Europe est une hérésie, un projet d'un autre temps.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.9., 1.9.2., 1.9.3., 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Christelle	22/03/2024 10H03	Catenoy	Arrêtons simplement de toujours construire des routes et du béton, cela provoque les fondations, appauvrit nos nappes phréatiques et nuit gravement à la survie de certaines d'espèces d'animaux, Merd	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.8., 1.2.15 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Baptiste	22/03/2024 10H03	Bermy-le-Château	Non à ce projet complètement hallucinant !!	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Vincent	20/03/2024 15H03	Rbeaulieu	cf. Courrier	Se reporter à l'observation ci-dessous
Registre papier	Antoine	20/03/2024 15H03	Rbeaulieu	Dans le cadre de l'enquête publique environnementale sur le projet Canal Seine Nord Europe, je me permets de vous présenter mon désaccord sur plusieurs points : 1. la perte de terres agricoles La perte de 3000 hectares de terres agricoles concerné, cela est un traumatisme. Des terres cultivées depuis plusieurs générations, qui dans certains cas coupe un parcellaire en deux. De plus l'Oise est pourvu, sur le tracé du Canal, des meilleurs terres de France voir d'Europe. La difficulté pour les exploitants à retrouver, à proximité des surfaces correspondantes, ce qui engendre des problèmes financiers. Ce n'est sûrement pas "les compensations financières" qui les nourrissent dans les prochaines décennies. 2. Un projet colossal et aberrant, écologiquement Un chantier de 107 km de long, 54 m de large, avec 5 millions de m3 de terres végétales excavées, nécessitant bon nombre de camions, grues tractocelles... Combien de balais d'engins de tous types vont se succéder pour creuser et retirer la terre et gravat. En plus des acheminements de nouveaux matériaux engendrant aussi beaucoup de voyages. 3. Destruction de la biodiversité Pour les habitants environnant pollution visuelle, auditive et olfactive. Ce chantier CSNE détruirait 3000 hectares agricoles mais également de nombreux spécimens d'espèces protégées. Pour conclure je désapprouve ce projet surtout en tout point : écologique et financierement. Et je regrette de voir le débat public absent. Malgré les quelques panneaux et articles de journaux. Le projet reste loin du grand public. Ce projet décidé, il y a plus de 15 ans avec des enjeux qui ont bien changés depuis. Chaque habitant aura son avis à donner.	Sur la partie 1 de la contribution (dans l'ordre des thèmes abordés) : Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2., 1.3.1., 1.3.2., 1.2.1., 1.2.2 et 1.9.1, formulées par la commission d'enquête. Sur la partie 2 de la contribution (dans l'ordre des thèmes abordés) : Se reporter à la réponse aux questions 1.9.4/1.9.5, 1.11.1., 1.2.1., 1.3.2., 1.9.10 et 1.9.11.2., 1.9.1, formulées par la commission d'enquête. La contribution fait référence au schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais. Ce document a été établi en 2020 alors que les études de conception détaillée en était à leur début. Le dossier d'enquête publique s'appuie sur les résultats finalisés de ces études et apportent des réponses précises aux différents sujets soulevés. La contribution évoque le devenir des canaux existants. La pièce D5 du dossier d'enquête publique détaillait l'articulation entre le SCSNE et les canaux existants. Par ailleurs, le gestionnaire du canal du Nord, Voies navigables de France, mène une concertation avec les acteurs du territoire pour définir le devenir du canal après la mise en service du CSNE. S'agissant de la logistique du chantier, les marchés de travaux prévoient une clause de report modal pour les approvisionnement en matériaux et les évacuations pour limiter l'empreinte environnementale du projet. La SCSNE créée les conditions de cette fluvalisation du chantier en construisant dix quais-travaux sur le canal du Nord. Concernant la préparation du chantier,
Registre papier	Michel	16/03/2024 09H03	Royon	Visite préalable - Echange avec Mme le commissaire enquêteur Je suis contre le projet de canal Seine-Nord Europe. Le point de vue moral et projet n'hésiterait pas à sacrifier la beauté du vivant pour faire du commerce au profit d'une minorité. Il impliquerait la destruction d'habitats d'espèces animales et végétales (protégées et non protégées) situés sur le tracé. Les prétendues mesures de compensation écologique ne résoudront jamais la dévastation engendrée par cet éventuel chantier. Si on fait un premier retour d'expérience du secteur 1, on peut déjà constater que certaines mesures ne sont pas efficaces. Par exemple, à Chiny-Ourscamp une bonne partie des arbustes replantés sont morts. D'autres ont été replantés mais leur faible taille ne compense en rien l'abattage d'arbres en pleine force de l'âge. Je suis contre le projet de canal Seine-Nord Europe. C'est le modèle économique qu'il incarne visé à accroître la mondialisation, les flux logistiques et donc entraîner une émission accrue de gaz à effet de serre. A un moment critique de l'histoire de l'humanité, où elle doit s'engager sur la voie de la sobriété. Je m'oppose au projet de canal Seine-Nord Europe car la promesse d'un report modal de la route vers le fluvial ne pourra pas être tenu. En effet on ne transporte pas la même chose en camion et en bateau. D'après le rapport Massoni-Lisky de 2013, les études montrent que seulement 3 à 4% du trafic autoroutier pourrait passer par le potentiel canal. Les quelques % grappillés à la route ne feraient que laisser de la place à d'autres camions sur une autoroute A1 déjà saturée. De plus si le canal devait être réalisé et les ports intérieurs construits, ça entraînerait la construction de nouvelles routes impliquant un trafic accru pour alimenter les ports. Je suis également contre le projet car il artificialiserait des terres agricoles et naturelles. Ces terres doivent être réservées dans la perspective d'un réchauffement climatique qui va impacter une baisse des rendements agricoles. Les arbres adultes sont précieux. Ils sont des puits de carbone. Je ne suis pas d'accord pour que le projet soit exclu du ZAN (Zéro Artificialisation Nette). En effet le canal implique la construction de ports intérieurs qui impactent l'artificialisation. Il y a des questions sur la neutralité carbone du canal. En effet, le canal et les infrastructures associées génèrent beaucoup de CO2 (appelé le béton représenté 8% des émissions mondiales). Même avec les projections du trafic, il faudrait une dizaine d'années pour atteindre la neutralité. C'est bien trop tard par rapport aux objectifs de l'accord de Paris. Le projet s'oppose au projet de canal Seine-Nord Europe à cause de l'impact sur la ressource en eau. En effet des études publiées sur le site du Sénat annoncent une baisse de 25% du débit de l'Oise à l'horizon 2050-2070. Il n'est pas acceptable qu'on pompe dans l'Oise juste pour faire du commerce alors qu'à côté de ça nous connaissons des étés de plus en plus secs et l'impact de celui de 2022 qui n'est qu'un avant-goût de l'impact de changement climatique. Les pompes dans l'Oise vont forcément impacter les nappes phréatiques, je suis contre la retenue d'Allaines qui constituerait un accaparement et pourrait générer des conflits d'usage d'eau. L'argent public (5 milliards) pourrait être mieux utilisé pour contribuer à rénover les infrastructures déjà existantes telles que le canal du Nord ou bien les lignes ferroviaires.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Hubert	15/03/2024 16H03	Royon	Je suis opposé aux au projet du canal Seine nord Europe. La rivière Oise a toujours fait partie de ma vie. Avec ce projet, tout l'environnement naturel autour de la rivière va être détruit, sacrifié. C'est inacceptable. Il est inacceptable d'entreprendre de tels travaux et de saboter tous ces lieux naturels et paisibles. Ne faudrait-il pas au moins les préserver ? Même si des compensations sont prévues elles seront dans tous les cas insuffisantes. J'ai 44 ans et depuis mon enfance, j'entends parler de ce canal, il y a donc au moins 30 ans ! Mais alors comment ce projet très ancien peut-il toujours correspondre à des réels besoins aujourd'hui en 2024 ? A croire que certaines personnes toujours pas compris qu'il ne faut plus maintenir la nature ! Les années ont passé depuis que le idée de ce projet est né, ne faudrait-il pas reprendre l'étude à 0 et trouver des solutions pour ne pas avoir à raser des forêts, polluer les sols... Aujourd'hui nous sommes invités à ne pas surconsommer, à recycler, à réparer les biens et à faire avec ce que l'on a comme le canal du Nord. Elles pourraient donc être adaptées alors pourquoi se lancer dans des travaux de si grande envergure et qui vont coûter une somme astronomique ! L'impact de la construction sera très important : destruction de la nature, des animaux, les nuisances subies par les habitants et surtout les rivières. Il doit y avoir des plateformes de dialogue et de changement et de changement avec un défilé permanent de camions. Il faut arrêter le massacre et être raisonnable, non à ce canal irresponsable.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., et 1.3.2., formulées par la commission d'enquête.

Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe			
Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)
Registre papier		16/03/2024 09H03	Royon
Registre papier	Brigitte	20/03/2024 09H03	Royon
Registre papier		13/03/2024 16H03	Roselle
Registre papier	Solomé	20/03/2024 16H03	Royon-le-petit
E-registre	Sylvie	22/03/2024 16H03	Carency
E-registre	Isabelle	22/03/2024 18H03	Chantilly
E-registre	Sylvie	23/03/2024 12H03	Breuil-le-Vert
Registre papier	Fabienne	16/03/2024 16H03	Royon
E-registre	Véronique	23/03/2024 17H03	Margny-sur-Matz
E-registre	Sophie	23/03/2024 18H03	Indre

Contre le projet de terre avec des ressources limitées est déjà type pollué et vous voulez augmenter la consommation alors que nous devrions le baisser ! Vous allez déplacer des animaux (voies même les leur) ! Vous parlez d'un million de camions emmènes. Sur quel vous basez vous ? Les ports pas adaptés, vous en faites quoi ? Nous avons besoin de respirer un air pur, boire une eau propre, manger une nourriture saine. Les surconsommations tuent. Vous voulez tuer ou bien améliorer l'existence de tout le monde ? A moins que le profit soit plus important que nos vies.

Merci d'arrêter et de contacter les vrais sultes.
Résumé de la contribution fait par le commissaire enquêteur. L'intégralité de la contribution est consultable dans le registre de Noyon. Opposition au Méga Canal Seine Nord Europe, pour les raisons suivantes : - Financements publics non justifiés, car aucun profit pour l'emploi local ; - Destruction de la végétation locale, alors qu'on demande au ministère de la biodiversité de préserver les espèces animales et végétales (biodiversité détruite et non remplacée pour l'instant) ; - Bétonisation d'un méga canal ; - pollution des nappes phréatiques ; - l'air rebouché et débarrassé ; - Cheminement le long du canal dangereux. Mon avis sera-t-il transmis à la société du Canal Seine Nord Europe, car j'ai été contacté directement par cette société pour me faire changer d'avis, dans les secteurs 1 et 2, en stipulant que je n'avis pas compris le projet, et que je ne devais pas dire, ou écrire, que j'étais contre le canal.

Je reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.2. Formulées par la commission d'enquête.
La contributrice a été contactée par la SCSNE en 2023 à la suite d'un avis qu'elle avait déposé lors d'une enquête parcelaire. Sa contribution était hors champ de l'enquête parcelaire et portait différentes appréciations sur le projet. L'objet de l'appel de la SCSNE était non pas "de faire changer d'avis" la contributrice mais de lui apporter, au regard de l'avis qu'elle avait émis, une information factuelle sur la consistence du Canal Seine-Nord Europe, afin d'alimenter sa réflexion.

La contribution évoque le devenir des canaux existants. La pièce 05 du dossier d'enquête publique détaille l'articulation entre le SCSNE et les canaux existants. Par ailleurs, le gestionnaire du canal du Nord, Voies navigables de France, mène une concertation avec les acteurs du territoire pour définir le devenir du canal après la mise en service du CSNE. Sur la section entre la vallée de la Somme et la vallée de l'Oise, le devenir du canal du Nord (maintien en activité partielle, maintien en eau, réaménagement partiel pour de nouvelles activités) n'est pas encore déterminé.

La SCSNE n'a pas connaissance que les gestionnaires des voies actuelles négligeraient leur entretien en raison de la perspective de construction du CSNE. La localisation des franchissements routiers du futur CSNE a été défini en concertation avec les Maires et la profession agricole. Le gabarit des routes rétabliss dans le cadre de la construction du CSNE sera au moins égal et souvent supérieur aux voies actuelles.

Les 150 hectares de dépôts remis en culture ne correspondent par à un solde positif (l'emprise du CSNE sur des terres agricoles dans la Somme est de l'ordre de 1000 hectares) mais aux surfaces qui accueilleront des matériaux excédentaires issus des terrassements nécessaires à la construction du Canal mais qui seront, après un réaménagement adapté défini en accord avec les experts de la chambre d'agriculture, restitués pour être recultivés avec un objectif de retrouver les niveaux de rendement actuels.

La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Monsieur Solomé André
Maire de Royon le Petit
Depuis 2004 les habitants de Royon le Petit s'intéressent au projet du Canal Seine Nord Europe et au futur port de Nesle situé à 1km du village. La réalisation du Canal est très attendue, car avec le port de Nesle, le développement économique à court, moyen et long terme sera bénéfique au territoire et particulièrement aux communes qui connaissent déjà en matière d'habitat une demande soutenue.

Le pôle agro industriel de Nesle dont la particularité est d'avoir des activités qui consomment beaucoup de produits pondéreux (blé, mélasses, vinasses, bois) 2 millions de tonnes actuellement, entrant ou sortant, bénéficiera largement de cette infrastructure, qui assure des emplois stables et rémunérateurs pour les habitants. Le transport fluvial étant moins onéreux que le transport routier, les entreprises gagneront, en profitabilité ce qui est un gage de pérennité des activités.

Les habitants sont très sensibles à leur environnement, la voie d'eau assure une circulation "propre" des marchandises, c'est déjà le cas avec le Canal du Nord qui contourne le village, qui plus est à la lecture des documents, la gestion de l'eau est exemplaire, le canal est étanche et l'approvisionnement en eau est assuré par pompage lors des crues de l'Oise qui sont au nombre de 5 à 7 par an.

Le report modal du camion au train ou du camion au bateau sera sur le secteur très prometteur car nous avons une plateforme portuaire embranchée fer et pilotée par la gare de Nesle.

A Nesle l'activité ferroviaire est importante, 10 trains par semaine, entrant ou sortant pour le secteur agro industriel Térésos- xi (terme illisible). Demain elle pourra se développer facilement car elle est déjà existante et très opérationnelle.

L'activité céréalière du port de xxx (terme illisible) qui rassemble sept coopératives, dévalisées participant au projet multi régio qui consiste à utiliser des barges de 500 tonnes pouvant naviguer sur le S.N.E. le Canal du Nord et les fleuves Oise et Aisne passera de 150 000t à plus de 500 000t dès 2030.

Pour les habitants qui ont déjà une culture du fluvial, sous l'angle environnemental et touristique, ils bénéficieront des circuits sur les chemins de halage de S.N.E. et du Canal du Nord. Des passerelles sont prévues pour relier les chemins de halage. L'activité touristique bénéficiera déjà aux exploitants des chambres d'hôtes et de restauration et demain elle connaîtra un nouveau développement.

Nous sommes tous favorables à ce projet novateur et unique du Nord de la Seine. Cette réalisation va impacter favorablement notre territoire pour le siècle.

L'actuel Canal du Nord entre l'Oise et l'Escaut peut accueillir des péniches de 75m de long et 750 tonnes de marchandises alors que le canal Seine Nord se propose d'acheminer des péniches de 180m chargeant jusqu'à 4400 tonnes. Ce canal veut pourtant passer pour écologique alors qu'il est disruptif, qu'il prétend être une alternative à la route alors que c'est un ajout supplémentaire au fret pour toujours plus de marchandises en circulation l'éala avec le soutien des élus pour de soi-disant emplois et des grands groupes financiers et marchands pour toujours plus de profits. Malgré l'urgence d'un retour à la sobriété, on parle de 57 millions de m3 de déblais à excaver, de 21 millions de m3 d'eau de la rivière Oise de 20 gigabassines s'il y a une sécheresse que cela accapareira plutôt qu'à la nappe phréatique et l'agriculture. Pourtant le CESER s'alarme d'une réduction de débits moyens annuels des rivières de l'ordre de -25 à -40%. Pourquoi un tel ouvrage et pour quels besoins ? Le futur, s'il peut encore exister, est forcément vers une réduction de productions de marchandises, et du transport mondial. De tels projets bouleversent un grand nombre d'écosystèmes. L'équilibre et la biodiversité de toute une région sont dépassés et une insulte à la vie. Arrêtons de se croire super puissants, nous sommes seulement d'une arrogance sans bornes !

Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Se reporter à la réponse à la question 1.1.1, 1.2.1, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.3.2, formulées par la commission d'enquête.

Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2. formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Bernard	23/03/2024 1903	Pont-Sainte- Maxence	bonsoir, que dire !! j'ai l'impression d'être dans un mauvais rêve tous ses arguments ses tableaux ses projections; y croyez-vous au fond de vous de même messieurs les décideurs ? nous sommes en 2024, le monde va dans le mur, et tout continue comme si la technologie allait nous sauver vous êtes déçu, pathétique, j'espère que vous n'avez pas d'enfants, si non un jour ils vous demanderont: pourquoi papa ? au niveau de Yves-Royatouart, la nappe sera au dessus du NNN en permanence. Et donc sur la rive du croisement avec l'axe, il est prévu de ne pas mettre en place d'échouage: le canal sera en permanence avec la nappe. Avec notre nappe. La nappe sera naturellement rabattue au niveau du NNN: 85.60 m. Quels seront les volumes alors drainés? Et confiés à nos territoires? Préférer qu'il n'y aura pas de prélèvements dans les nappes semble donc une affirmation étonnée voire mensongère. Ces prélèvements vont se faire au détriment des autres acteurs du secteur et en particulier les agriculteurs. Or le SAGE de la SENESE fait des études qui pointent la profession agricole et affirmant dans le même temps une reconnaissance de l'impact.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête. Se reporter à la réponse à la question 1.2.8 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Hervé	24/03/2024 1103	Heynecourt	MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ • Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne 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 concernés (renoués du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initiés. Ce qui rend peu crédibles ses nouvelles déclarations. • Le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques • Indéfiniment, la quantité d'eau déournée 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. Je pense à la "Oïse" (une rivière) dans le département de l'Oise qui passe près de saint Léger. Au Bas, le village de mon domicile en direction de Longueil-Annel: le projet du CSNE va dénigrer le paysage qu'elle a formé au fil des temps, détruire à jamais sa faune et sa flore, toutes ses berges peuplées de hautes arbustes sauvage ou graminées toutes sortes d'espèces végétales et d'animaux. Elle avance en permanence un chemin sinuex. Le démonteur de son cours, le reboucler à d'autre endroit vont initier sur son débiles d'eau, ses nappes phréatiques en période de sécheresse. En juillet 2023 le département de l'Oise était déclaré en alerte sécheresse pendant plusieurs semaines. Comme cela est bien triste de vouloir tout détruire.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauchages expérimentaux ont été réalisés et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteurs SJ, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
Registre papier	Fabienne	16/03/2024 1603	Royon	Concernant l'eau: une ressource naturelle qui on dit, sera rare et de quelques années, le canal va en détourner énormément, par son fonctionnement. C'est inacceptable alors que nous sommes régulièrement en alerte sécheresse. Que va-t-il nous rester une fois que le canal « se sera servi » car depuis plusieurs années nous sommes très limités pour arroser notre jardin surtout l'été car les nappes phréatiques sont au plus bas. Bonjour, je suis totalement défavorable à ce projet qui n'est malheureusement pas une alternative au transport routier, comme il voulait le faire croire. Malheureusement, c'est au transport ferroviaire qu'il va venir faire concurrence. De très quantités d'espaces naturels et agricoles, ponctionner 14 millions de m3 d'eau pour les retirer dans un bassin, remodeler des villes et des villages pour quelques emplois. Ce n'est pas sérieux à notre époque où chacune de nos actions sur notre environnement doit être sobre et régénérative. Pas le balèglement de voir l'argent public et les fonds européens si mal employés. Nous voulons des vrais projets écologiques qui tiennent la route pour des emplois de qualité. Merci de votre attention.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-mail	Rose-Marie	24/03/2024 02003	Noyon	Mesdames, Messieurs, l'habite Noyon depuis longtemps et me suis toujours sentie très concernée par ce projet de canal. Puisqu'il semble encore temps de donner son avis et peut être arrêter ce chantier, je vous exprime ma plus vive opposition. • Côté économique pharaonique pour un résultat qui ne semble pas proportionnel aux bénéfices escomptés. Côté écologique tout aussi énorme - combien de temps faudra-t-il pour composer la pollution émise par les engins qui fabriquent le canal ? • La question de l'eau est sensible ici. Ce canal est construit alors que la région a été sinistrée par la sécheresse l'année dernière. C'est trop tard. Le dérèglement climatique rebat les cartes, rendant ce méga projet complètement inadapté, voir un élément de fragilisation de cette ressource chez nous. • Côté industriel - soulager le trafic de l'A1: c'est un très mauvais argument. Ce problème mérite une réponse urgente mais différente. Le développement du rail est la meilleure réponse actuelle, que ce soit pour le fret ou les personnes. Je souhaiterais beaucoup plus de trains au départ de NOYON pour les "banlieusards" qui vont à Paris tous les jours. On peut peut-être apurer des wagons de marchandises à un train de voyageurs ? • La création de "hub logistiques" va ajouter de la pollution dans les villes concernées à cause de la multiplication des kmtrons et augmenter l'artificialisation des sols: dans une région où les agriculteurs ont déjà largement contribué à imperméabiliser les sols avec leurs gros engins, augmentant sensiblement les risques d'inondations qui sont déjà très fréquentes chez nous. Le canal risque d'apporter plus de problèmes que de solutions. • Le coût écologique semble lui aussi énorme et je me demande si ce canal est une bonne réponse aux défis actuels, dans ce domaine. Améliorons peut-être le canal actuel pour qu'il n'en soit plus ou soit utilisé à moindre coût pour ne pas dépenser des sommes qui seraient mieux investies dans le rail qui en a bien besoin. • Côté humain: je pense que l'argument de l'emploi ne tient pas. Les ouvriers des sociétés s'installent chez nous pendant la durée du chantier puis repartent. Des exemples précédents vont dans ce sens ainsi que les prévisions incertaines de rentabilité. Pour cela, le rail est autrement plus convaincant. De plus, si ce canal détruit la petite batellerie, ce sera une autre catastrophe humaine supplémentaire. Globalement, les attentes liées à ce projet sont largement au - dessous des moyens mis en oeuvre. Il n'est donc plus utile de le poursuivre. Je vous remercie pour l'attention que vous voudrez bien apporter à ma contribution. Recevez, Mesdames, Messieurs, mes salutations distinguées.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.15, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête. S'agissant du bilan carbone du projet, les résultats étaient présentés dans la pièce 7E de l'étude d'impact. Les résultats sont les suivants - la dette carbone du chantier effacée en 9 années d'exploitation (sachant que des objectifs d'optimisation sont fixés aux entreprises pour la construction), - l'économie cumulée d'émission de CO2 est estimée à ~56 Millions de tonnes équivalent pétrole après 40 ans d'exploitation du Canal.
E-registre	Rose-Marie	24/03/2024 2203	Paris	Bonjour, je suis totalement défavorable à ce projet qui n'est malheureusement pas une alternative au transport routier, comme il voulait le faire croire. Malheureusement, c'est au transport ferroviaire qu'il va venir faire concurrence. De très quantités d'espaces naturels et agricoles, ponctionner 14 millions de m3 d'eau pour les retirer dans un bassin, remodeler des villes et des villages pour quelques emplois. Ce n'est pas sérieux à notre époque où chacune de nos actions sur notre environnement doit être sobre et régénérative. Pas le balèglement de voir l'argent public et les fonds européens si mal employés. Nous voulons des vrais projets écologiques qui tiennent la route pour des emplois de qualité. Merci de votre attention.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Mélanie	25/03/2024 0803	Strasbourg	PRESERVATION DES SOLS Le Méga-Canal : un projet qui accroît 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 défense de nos régions en relançant 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 détruirait donc le plus concerné par la loi ZAN ? • Vérifiable, le plus gros brassement que le pays ait connu : quel impact sur le sol vivant ? • Le CSNE déléguerait 28 millions de m3 de déblais. L'équivalent de 3 m3 par Français, le plus gros brassement 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 déplacements 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 milliers de mètres cubes de terres végétales seraient enlevés. • Le projet, et des travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement massif, d'arras abattus. On connaît aujourd'hui l'importance de la végétation pour atténuer l'impact des canicules, qui seront à l'avenir à l'avenant de plus en plus fréquentes. Alors pourquoi détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbeur de CO2 ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête. Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à l'Etat aux fins de navigation. Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
E-registre	Noémie	25/03/2024 1003	Val-du-Mignon	ACCAPAREMENT DE L'EAU • L'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne en surface par le canal ne retourne en surface. Cette eau, occupée en surface, perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui le desservent sont en alerte sécheresse, que l'année record 2023 sera une année normale en 2026, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m3 d'eau ? Où 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Flora	25/03/2024 10h03	Issy-les-Moulineaux	<p>Je suis contre ce projet car, c'est un gachis d'argent public, une aberration écologique et en plus ça va détruire des emplois !</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 de transport commence avec 3 couches. Le service logistique, et le gain de transport annoncé de 4€/tonne, n'est pas de nature à 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 permettre 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 agricoles/industriels, activités très faiblement créatrices d'emplois. L'événement 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 en est décalée, de la création de 50000 emplois en 2050, est mesurée et scandaleuse. Par contre, à court terme, le CSNE détruirait des emplois plutôt que d'en créer. Les artisans batailleurs 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 directement 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, présentant sa non rentabilité. 	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1., 1.9.2., 1.9.3., 1.9.4/1.9.5 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Eric	25/03/2024 11h03	Ablon-sur-Seine	<p>Le cours de l'Oise doit être préservé au maximum des atteintes humaines destructrices. La flore et la faune sont nos atouts de demain. Stop à la prolifération des projets d'un autre siècle...avis défavorable</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête. La contribution qui évoque la vallée de l'Oise est hors champ de l'enquête publique qui concerne la réalisation du CSNE entre Passel et Aubencheul-au-Bac. L'autorisation environnementale du secteur 1 dans la vallée de l'Oise entre Compiègne et Passel a été délivrée par l'Etat en 2021.</p>
E-registre	Steve	25/03/2024 14h03	Le Havre	<p>La Compagnie Fluviale de Transport (CFT), filiale du Groupe SOGESTRAN, est un amateur fluvial opérant sur tous les bassins français et en Europe. Depuis 1948, nous sommes en mesure de transporter tout type de marchandises par la voie d'eau. Le transport fluvial est, avec le transport ferroviaire, le mode de transport des marchandises le plus sobre en énergie. Sa consommation d'énergie est 4 fois moindre que la route, réduisant d'autant ses émissions de CO2 et de polluants (NOx, particules, etc.). Outre cet avantage environnemental énorme, le transport fluvial permet aussi de réduire le nombre de camions sur la route et donc : « la congestion routière » (accidents) et le nombre de monts et de biefs. Les nuisances sonores, visuelles et olfactives. Ainsi que les coûts de maintenance du réseau routier non concédés. Les conséquences économiques des éléments cités ci-dessus sont intégralement supportées par la Société. C'est bien moins que chez nos voisins européens et de marchandises représente aujourd'hui à peine 2% des opérations en transport en France. C'est bien moins que chez nos voisins européens et c'est aussi bien moins que dans les années 1970. Le déficit du transport fluvial est dû principalement à la concurrence du transport routier, au manque de développement du réseau fluvial, voire même à son obsolescence. Pour sa performance, le transport fluvial est très dépendant de la qualité de l'infrastructure. Il en a résulté une croissance énorme du transport routier en France qui assurait, en 2020 88,4% des échanges contre 85,8% en 2013. La part modale du fluvial est ainsi passée de 2,5% en 2013 à 2,0% 2020. Cela s'est logiquement traduit par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans une période où nous sommes censés les réduire. CFT soutient donc le projet de réalisation du Canal Seine Nord Europe et toutes ses phases de construction entre Passel dans l'Oise et Aubencheul-au-Bac dans le Nord. La réalisation d'une telle infrastructure est indispensable pour développer le transport fluvial de marchandises et donc réduire le nombre de camions circulant sur les routes et autoroutes dans cette région. L'augmentation de la part modale du fluvial rendu possible par le développement de l'infrastructure permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre & de polluants ainsi que toutes les nuisances liées au développement excessif du transport routier. L'ensemble aura donc un effet très positif sur l'environnement malgré les éventuels désordres lors de la phase de travaux.</p>	<p>La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Cristi	25/03/2024 19h03	Senlis	<p>Nous avons besoin de moins de consommation, de moins de pollution, de moins de destruction de la nature et des animaux ! Ce projet va à l'encontre de ce que nous devrions faire pour préserver la Terre et la vie ! Non au canal !</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., et 1.3.2., formulées par la commission d'enquête. Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5., 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Benoit	25/03/2024 22h03	La Madeleine	<p>Le Méga-Canal est un projet qui augmenterait fortement l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en masant des forêts.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le CSNE détruirait plus de 3000 ha sur de nombreux sites naturels et sur l'une des meilleures terres agricoles de France. Or on sait qu'il est urgent de relocaliser la production alimentaire dans les régions pour assurer l'approvisionnement des habitants. Le projet CSNE n'est pas soumis à la loi ZAN. Comment expliquer cette dérogation ? Il s'agit d'un projet extrêmement destructeur. Il devrait donc d'autant plus être concerné par la loi ZAN ? Le CSNE constituerait le véritable « chantier du siècle », si on regarde les 78 millions de m³ de déblais qu'il engendrerait. L'équivalent de 1m3 par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu. A-t-on estimé l'impact sur le sol vivant ? Le projet CSNE impliquerait la suppression d'espaces de repos, de sites de reproduction, et d'individus de près de 200 espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient impactées, et des travaux préparatoires aux chantiers ont déjà commencé à affecter ces zones. Des millions de mètres cubes de terres végétales seraient excavées. Le projet, ainsi que les travaux préparatoires au chantier, illustrent une déforestation excessive avec l'abattage d'arbres. Nous comprenons désormais l'importance de la végétation dans l'atténuation des effets des vagues de chaleur, qui deviendront de plus en plus fréquentes à l'avenir. Ainsi, pourquoi détruire des arbres, nos meilleurs régulateurs de climat et absorbateurs de CO2 ? 	<p>Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n° 2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la CSNE acquiert, les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>
Registre papier	Michel	20/03/2024 09h03	Rbertincourt	<p>Je n'ai pas trouvé dans le dossier en consultation une cartographie permettant de localiser pour chacune des berges les points d'accès pour piétons et cyclistes aux voies sur berges que l'on sait en déblai ou remblai. Une bonne lisibilité de ces axes permettrait de valoriser le développement touristique de notre secteur au profit des cyclistes et piétons.</p>	<p>Le plan grand format disponible en mairie lors de l'enquête publique comportait les points d'accès aux berges du canal depuis le réseau viaire local. Dans ce secteur, l'accès est prévu à Hermies, à proximité de la voie communale Hermies-Ruyaucourt. Dans la partie où le canal est en fort déblai (entre Ytres et Hermies), il est prévu un itinéraire pour les piétons et les cyclistes alternatif au chemin de service. A partir du chemin de service rive Nord/Ouest, celui-ci permet de rejoindre Ytres par le haut du remblai.</p>
Registre papier	Chantal	21/03/2024 09h03	Rellaines	<p>80200 ALLAINES - voir pour conserver l'accessibilité du chemin entre le canal actuel et les parcelle ZB 88-89 - chemin rural ZB26 -> voir pour conserver l'accessibilité des parcelle ZB28. - Eant résidents sur la commune d'Allaines Feuillicourt, je voudrai que mes nouvelles terres restent sur la commune d'Allaines</p>	<p>Concernant la demande relatives aux parcelles ZB88 et ZB 89, d'après nos recherches, il n'existe pas de parcelles numérotées ainsi sur la commune d'Allaines. En revanche, il existe une parcelle n°AD 88. Si l'observation fait est bien référence à celle-ci, alors nous pouvons répondre qu'il n'y aura aucun changement par rapport à la situation actuelle étant donné qu'elle se situe en dehors des emprises du Canal Seine-Nord Europe et de son chantier et en dehors du périmètre d'Aménagement Foncier, Agricole, Forestier et Environnemental - AF-AFE. Concernant le chemin rural cadastré section ZB n°26 et la parcelle ZB 28, ils sont tous deux situés sous les emprises directes du Canal Seine-Nord Europe. L'opération d'AF-AFE, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme, viendra donc remembrer le parcellaire communal. De nouveaux blocs d'exploitation et un nouveau réseau de chemin seront alors créés. Pour ce qui relève d'une demande de ré-attribution intégrale des terres sur la commune d'Allaines, il faut alors exprimer son souhait auprès des géomètres chargés par le Département de la Somme d'établir le projet de nouveau parcellaire.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail		26/03/2024 08h03	Paris	<p>ENQUETE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL A AUBENCHEU-AU-BAC A l'attention de Monsieur Jean-Marie ALLONNEAU - Président de l'entité publique concernant le Canal Seine Nord Europe (CSNE) Monsieur le Président, Par le présent courrier, nous tenions à vous signifier notre plus grand soutien au projet Canal Seine Nord Europe. En effet, Castignac développe en ce moment le projet eValley - Réhabilitation de l'ex Base Adrienne 103 en plus grand port logistique d'Europe. eValley : Concept unique en Europe, est également la création d'un véritable écosystème entièrement dédié aux entrepôts, au e-commerce et au commerce hybride, fera de notre plateforme le pionnier en Europe dans ce domaine. Le projet e-Valley qui s'installe sur 320 hectares avec 550 000 m² d'entrepôts et 300 000 m² de réserves foncières, est bien plus qu'un simple espace de stockage avec un cadre conçu pour offrir aux webmarchands et e-logisticiens, un niveau de services inédit : il s'agit d'un véritable pôle logistique structurant pour la Région HLF. L'infrastructure du CANAL SEINE NORD EUROPE est donc de ce point de vue éminemment importante pour notre développement et celui de nos locataires logisticiens tels que (entre autres) : la REDOUTE / C LOE / BILS DEROO SIMASTOCK / GXO / AB INEVEY / JD Logistics / LEBEDA / XPOIS et d'autres à venir... Il nous assure la multimodalité fluviale qui sera primordiale dans nos objectifs de décarbonation du transport logistique. A l'exemple de la Redoute, qui doit recevoir à l'horizon 2025 près de 7000 containers par an en provenance des grands ports maritimes de la façade Atlantique et de la mer du Nord : le Canal Seine Nord Europe assurera l'acheminement de ces containers en limitant l'empreinte carbone grâce notamment aux grandes barges. Les marchandises acheminées entre le bassin parisien, les Hauts-de-France, les ports de Dunkerque, le Havre, Rouen et le nord de l'Europe pourront ainsi davantage transiter par voie fluviale, ce qui soulagera le réseau routier sauré par les camions. La grande infrastructure du CSNE complète parallèlement nos efforts en matière de mesures environnementales sur notre site tel que des systèmes d'éclairage << intelligents >>, l'installation de ruelles sur les toits de certains bâtiments, Pôlagier, Solaire, l'installation d'équipements photovoltaïques et de panneaux photovoltaïques souples (plus de 500.000 m2 de toitures + 100.000 m2 d'ombrières (en partenariat avec Engie), l'installation de géothermie et l'installation d'un mécanismeur. L'ensemble du projet (CSNE + eValley + Port de Waiquoign) assure de plus à la Région Haut de France une infrastructure rare et hors du commun capable de placer la Région parmi les premières d'Europe, si ce n'est la première en terme de logistique et de flux logistiques durables. Enfin et surtout, le Canal Seine Nord Europe aura un impact positif sur la zone en termes d'emploi. La logistique est le métier le plus << disruptif >> et est générateur d'emploi à forte valeur ajoutée et demandé aujourd'hui des compétences importantes pour la mécanisation de l'entrepôt (robotique / exosquelettes / drones), l'intelligence artificielle et le big data, la cybersécurité et le développement durable. Nous avons implanté un premier centre de formation en cycle court sur la zone capable de former plus de 5000 stagiaires par an, et nous allons installer une école Bac3 et Bac+5 sur la zone également en vue de former les futurs cadres ingénieurs du site. Nous avons par ailleurs fait de gros efforts pour rendre l'ensemble du projet cohérent avec les services de la Région notamment pour rendre mitoyen les ouvrages et optimiser leur performance industrielle durable. Veuillez recevoir Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les plus respectueuses. Pour faire valoir ce que de droit. Directeur du Développement Business Development Director. 8 Rue Lincoln 75008 PARIS</p> <p>Experience the next biggest Logistics project dedicated for eCommerce and Retail in Europe</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Daniel	26/03/2024 09h03	Douai	<p>le suis pour la construction du Canal Seine Nord Europe. Un axe indispensable aux changements climatiques et avenir d'une région. le suis transporteur fluvial en retraite, j'ai anticipé la construction du Canal Seine Nord Europe en acquérant en 1979 du matériel de navigation plus grand et plus moderne, j'ai même fait le choix de devenir résident belge, n'ayant pas le droit de rentrer mon nouveau matériel en France. Mes amis qui ont fait le choix de devenir transporteurs fluviaux à leur tour, souhaitent aller un jour naviguer sur la Seine et traverser Paris avec leurs bateaux. Lorsque j'ai acquis mon premier grand bateau mesurant 67 m de longueur pour une largeur de 8,20 m avec un tonnage de 350 tonnes, mes parents qui habitaient la Seine et Marne au bord de la Seine espèrent que j'aille m'amarrer devant leur maison. Ce ne fut jamais le cas. Mon fils espère un jour aller à Paris et passer devant la maison de ses grands parents. Il est nombreux les bateliers français résidant en Belgique, du Nord de la France qui ont espoir d'aller à Paris, Rouen, Le Havre, Montreuil Fraux l'Yonne et les bateliers navigant dans le bassin de la Seine de pouvoir aller naviguer en Belgique, Pays Bas, Allemagne, même plus loin sur le Danube. A l'heure du changement climatique, au regard de l'environnement, le transport fluvial apporte une qualité de vie à toute la population des territoires traversés. Lors de la conduite de mon bateau, je voyais beaucoup d'enfants, adultes sur les berges, venant se baigner dans les cours d'eau, pêcher, pique-niquer ou autre activités sportives ou tout simplement se détendre. Lors de la traversée de certaines villes, j'ai vu des terrasses où la population venait se désaltérer ou manger quelques choses. Autour de la voie d'eau il y a plein de vie pour toute la population. Un seul bateau de 1000 tonnes permet de ôter de la route 40 camions. C'est à dire 5 fois moins de production de gaz à effet de serre par tonne transporté. Le transport fluvial est le plus écologique de tous les transports. En commençant par les insectes, nous n'avons jamais trouvé d'insectes morts sur les vitres de nos limoneries, comme c'est le cas pour le chemin de fer et la route. Un couple</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Delphine	26/03/2024 09h03	Lunac	<p>Avis défavorable</p> <p>Un grand bravo à cette opération qui doit améliorer le développement économique de la région, créer de l'emploi et mettre en lumière notre belle région tout en diminuant le trafic de l'autoroute A1 et donc l'impact carbone, particules fines et autres polluants. Cependant, il restera à nos bateliers de moderniser leurs flottes pour garantir silence et environnement, c'est le sens de l'histoire et ils y arriveront. D'autre part, je suis particulièrement surpris de voir les efforts faits par la société du canal pour avoir intégré dans le projet l'impact environnemental et ainsi garantir la vie des espèces en amont.</p> <p>Il m'oppose au gigantisme de l'infrastructure, des bateaux à la course au toujours plus grand alors qu'il y a déjà un canal sur le même tracé mais sous utilisé. Le projet de canal Seine-Nord Europe incarne un modèle dont on ne veut pas, qui nous mène dans le mur : la mondialisation pour l'export de céréales de l'agriculture des Hauts de France vers le reste du monde, l'accroissement des flux logistiques de produits du bout du monde transportés dans de gros bateaux, déploiement des plateformes logistiques avec le projet de 4 ports intermédiaires toujours plus de routes et de camions pour alimenter ces ports. Les conséquences sont terribles, possibles : l'Osé, particulièrement bouchée et spécialisée, canalisée (https://www.changes.org/fr/qui-rebouche-les-vieux-canal-878e-56c29a8e-1b-60f3c36a8e-66/0240288678) millions de m3 de déchets 35 millions de m3 d'eau mono-pollués en permanence (21 millions de m3 pour le canal lui-même + 14 millions de m3 pour une nage retenue de 42 mètres de haut) pompés dans la rivière à 300 ha d'empierre. De l'artificialisation (des îcleses gigantesques jusqu'à 25 mètres de haut, le fond du canal c'est du béton blanchâtre, habitats d'espèces protégées déformés paysages dévastés, l'enfer des engins de chantier pendant des années). Enfin, l'arrivée en avant un projet qui ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre car seulement 3% du fret routier peut aller sur bateau. Le bateau est plutôt un concurrent du train. Un projet sans intérêt écologique.</p>	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Christophe	26/03/2024 16h03	Marcq-en-Bar'ui	<p>Un grand bravo à cette opération qui doit améliorer le développement économique de la région, créer de l'emploi et mettre en lumière notre belle région tout en diminuant le trafic de l'autoroute A1 et donc l'impact carbone, particules fines et autres polluants. Cependant, il restera à nos bateliers de moderniser leurs flottes pour garantir silence et environnement, c'est le sens de l'histoire et ils y arriveront. D'autre part, je suis particulièrement surpris de voir les efforts faits par la société du canal pour avoir intégré dans le projet l'impact environnemental et ainsi garantir la vie des espèces en amont.</p>	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Matité	26/03/2024 16h03	Lunac	<p>Il n'est pas admissible de poursuivre un projet pharaonique prôné dans les années 1980-1990, 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 qu'elle a déjà manqué à la navigation fluviale européenne lors des épisodes de sécheresse ces dernières années.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Christine	26/03/2024 18h03	Saint-Bonnet-en-Champsaur	<p>CONTRE LES CONSTRUCTIONS DESTRUCTRICES DU VIVANT !</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.1.1, 1.3.2. Formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Anne	26/03/2024 18h03	Rennes	<p>CONTRE LES CONSTRUCTIONS DESTRUCTRICES DU VIVANT !</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., et 1.3.2, formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Fabienne	26/03/2024 19h03	Douai	Je suis retraitée; j'ai travaillé 36 ans au sein du Ministère des Transports et particulièrement dans le domaine du transport fluvial. Au côté des techniciens, j'ai constaté dans les années 80 que les études de travaux d'infrastructures fluviales étaient d'abord auto-centrées pour intégrer au fil des années l'impact environnemental de l'ouvrage et l'écoute des associations et élus. Sur ce dossier du siècle qui est la construction du canal SNE, je constate une réelle volonté d'intégrer les aspects environnementaux d'une part, une réelle volonté d'écouter et de prise en compte des avis, des questionnements des uns et des autres voir suite au fichier joint ENQUETE CSNE 2024_...contribution.pdf	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marina	26/03/2024 20h03	Chiry-Ourscamp	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'évaluer cette hypothèse. Le rapport Masconi-Lékay de 2013 sur le projet CSNE évalue à 5 % seulement la quantité de fret routier susceptible d'emprunter le mode fluvial. Car les marchandises qui transitent par l'A1 sont pas du type de celles qui peuvent être transportées par gros bateaux (matériaux de construction, créneaux en vrac...). Ce même rapport affirme que 40% du trafic du canal viendrait du rail et rationaliserait surtout le mode ferroviaire, pour tant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. Evidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiront à désengorger l'A1. Cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendront la place vacante. Le CSNE prétend pouvoir transporter des conteneurs lourds de 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 heures 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/expertes. 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. Je suis donc fermement opposé à ce projet qui est encore une fois du bon green washing et va seulement pousser à utiliser encore plus le transport par camion !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jacqueline	26/03/2024 21h03	Passel	A l'attention de la commission d'enquête. Je suis opposée au projet de canal Seine Nord Europe car la logique qu'il défend n'est pas du tout ce qu'il faut faire pour construire une société résiliente au changement climatique. Les quelques avis positifs déposés ici le montrent bien. Ce sont principalement ceux des entreprises du monde de la logistique, qui prônent une croissance sans fin de leurs zones de stockage, artificialisent des terres naturelles, agricoles. Elles ont beau pratiquer le greenwashing en parlant de décarbonation, de panneaux solaires, de moutons broutant l'herbe ou bien de rûches sur leur toit, l'avenir qu'elles nous laissent entrevoir est déprimant. Les zones logistiques, les entrepôts sont horribles. Tout le monde est d'accord que ça glisse le paysage. Personne n'en veut à côté de chez soi. Qu'avons nous fait dans les Hauts-de-France pour mériter la croissance de telles abominations? Est-ce le seul modèle que nous offrons à nos enfants et petits-enfants? Qu'on arrête aussi de parler de "décarbonation" à tout-va. Les bateaux utilisent aussi de l'énergie fossile pour avancer. Il faut des énergies fossiles pour les construire. Je lis aussi que le canal servirait au transport de céréales à l'export. Est-ce vraiment le modèle de société que l'on veut ? A quand le développement d'une agriculture paysanne et locale dans les Haut-de-France à la place d'une agriculture productiviste tournée vers l'export. Nul besoin de canal Seine Nord pour une agriculture locale. J'ose espérer que la commission d'enquête aura la sagesse de prendre en compte la dégradation des paysages, l'artificialisation des terres, les nuisances de camions potentielles causées toutes ces zones logistiques qui se développeraient autour du canal Seine Nord. Une telle infrastructure ne doit jamais voir le jour. En espérant être entendue.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Edouard	26/03/2024 23h03	Péronne	Ce projet est sans intérêt et une dépense d'argent public évitable. En effet si certains veulent transporter des marchandises de la Belgique à Paris ou inversement, autant passer par la Manche en remontant la Seine. La mer est gratuite, elle est disponible dès maintenant. Il n'y a pas de coûts d'aménagement, pas d'écluses et beaucoup moins de destructions environnementales. Contrairement au canal qui serait à sec à cause du changement climatique, la Manche sera toujours là avec même une tendance à la hausse de son niveau... Alors pourquoi ? Enêter à faire une voie parallèle à la Manche? Je sais que ce ne sont pas forcément les mêmes bateaux mais on doit pouvoir surmonter cette difficulté. Je vous remercie de répondre à cette question. J'appelle à la sagesse de cette commission d'enquête et à la raison de nos décideurs. Bien à vous	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.9, 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Célia	27/03/2024 06h03	Dijon	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 protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées, 5 millions de m ³ de terre végétale seraient excavées, et le chanvre en lui-même générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux. Je suis contre le projet car avec le CSNE, ce sont plus de 770 espèces actuellement protégées qui ne seraient plus sur territoire et permettre de la déclaration d'utilité publique (DUP). Et pourtant nous sommes dans une situation qui se rapproche d'une extinction de masse. Plus de 70% de la biodiversité a disparu dans les dernières décennies. Nous ne pouvons pas continuer à détruire des espèces à une telle vitesse, et encore moins pour des projets qui ne seront même pas rentables économiquement. En effet, un rapport de la Cour des comptes européenne déclare que le trafic estimé pour la rentabilité se fonde sur 2 hypothèses sont aucune ne semble particulièrement réaliste. L'Autorité Environnementale est du même avis en disant "Le bilan se fonde sur un pur modèle d'offre et s'appuie sur une prévision de croissance manifestement surévaluée". Ce sont deux expertises indépendantes mais qui s'accordent sur ce point : le canal Seine Nord Europe ne sera sûrement pas rentable. En sachant cela, on ne peut justifier cette destruction d'espèces protégées, de même que de nombreux aspects du canal (accaparement de l'eau, artificialisation des sols...)	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		27/03/2024 09h03	Moislains	La construction du canal ne va t'elle pas entraîner un rabaïssement des nappes phréatiques pour les forages d'irrigation ?	Les incidences sur les forages d'irrigations sont décrites dans la pièce C1.
E-mail		27/03/2024 09h03	Moislains	De même pendant les travaux prévoyez vous des chemins temporaires pour l'accès à nos parcelles en sachant que ceux-ci doivent être accessibles par camion pour les campagnes betteravières.	L'accès aux parcelles agricoles pendant les travaux est en effet intégré aux études de conception du Canal.
E-mail		27/03/2024 09h03	Moislains	Vous prévoyez des dépôts de terre conséquents aux lieux dits : vallée MESSIRE FIRMIN et vallée MAYET. Ne vont ils pas générer de l'ombre pour les cultures voisines ? Vous parlez de la remise en culture de ces dépôts avec le guide technosol. Peut on réellement se fier à cela ? Quand les travaux vont débiter, les grèves vont elles réellement prendre le temps de séparer les différentes couches de terres III j'ai des doutes, si ces dépôts ne sont pas remis à l'agriculture quel sera leur avenir, qui les entretiendra (prolifération de plantes invasives types chardons, orties, ronces et lapins) ?	La restitution des dépôts à l'agriculture suivra en effet le guide TECHNOSOL mis au point en concertation avec les experts des chambres d'agriculture. L'application de ce guide est imposé aux entreprises de travaux par contrat. Un contrôle de la bonne mise en oeuvre de ces mesures sera assuré par le maître d'oeuvre de l'opération.
E-registre	Didier	27/03/2024 10h03	Paris	Entreprises Fluviales de France considère qu'outre l'impact positif sur la décarbonation des chaînes logistiques permise par la mise en service du canal à grand gabarit, les conditions de réalisation du chantier, la réception du projet et l'exploitation de l'infrastructure témoignent d'une totale prise en compte et du respect des enjeux environnementaux. Vous voudriez bien trouver en pièce joint la contribution complète d'ETZ	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marc	27/03/2024 11h03	Avon-les-Roches	avis défavorable à un grand projet inutile pour la transition climatique	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
Registre papier	Daniel	22/03/2024 09h03	Rezé	le 27 Mars 2024 Le conseil Municipal de la commune de SERMAIZE nous demandons à ce que les nuisances dues à l'exploitation du Canal Seine Nord Europe et du Port Intérieur du Pays Noyonnais soient prises en compte pour la protection du Hamneau de Béhancourt. Cette demande a été demandée à plusieurs reprises lors des réunions du CSNE et Port Intérieur du Pays Noyonnais, sans aucune réponse concrète pour le moment.	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe S'agissant de l'exploitation du Canal SNE, se reporter à la réponse à la question 1.4.1.2 formulée par la commission d'enquête. S'agissant du port intérieur, les études de conception détaillée et la concertation associée se poursuivent sous maîtrise d'ouvrage du syndicat mixte ad hoc.
E-registre	Ganabé	27/03/2024 13h03	Margny-lès-Compiègne	Inclut grand, trop destructeur de sols et d'espèces, trop gourmand en eau, en énergie, et trop coûteux, ce méga-canal est une mégalomanie, un pétard économique qui aura des retombées négatives. Faire de l'emploi et des dégâts sur 9 ans et après ? On sait déjà par les experts que la compensation en arbres replantés est une gageure... On sait aussi que ce canal ne minimisera aucunement le trafic par camion et que ce motif de départ était déjà un faux argument sinon un mensonge ! Ce canal est devenu méga-banque en arguments positifs !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Daniel	22/03/2024 09h03	Rezé	3ème observation Lors du terrassement du Canal Seine Nord Europe, d'importants volumes de terres vont être déplacés. Les Communes de SERMAIZE souhaite une remise en culture du Canal du nord à partir de l'écule 17 situés sur le Hamneau d'Haudoval en direction de l'écule 16 de Campagne. Le Canal du Nord étant en partie de la Commune nous demandons que les parcelles ZC31/32/36 et ZD28 appartenant à l'état, le département et la SAFER soient réservées pour des dépôts de terres en vue de reboucher le Canal du Nord. La terre serait déjà à proximité. Au cas où le remblai ne se ferait pas, les terrains étant enclosés cela ne gênerait pas pour leur remise en culture.	Cette demande a été évoquée au cours de la concertation pendant la phase de conception détaillée du CSNE. La SCSNE avait indiqué que la réglementation sur les dépôts est très stricte et interdit des stockages de matériaux de longue durée, ce qui n'est pas compatible avec la réhabilitation de dépôts temporaires à proximité du canal du Nord en vue d'un éventuel comblement au-delà de 2030. En effet, le canal du Nord restera en service jusqu'à la mise en fonction du CSNE. Au-delà, le devenir du canal du Nord fait l'objet d'une concertation initiée par VNF avec les acteurs locaux. Celle-ci n'a pas encore permis d'arrêter de scénario. La SCSNE est tenue réglementairement de concevoir un projet CSNE qui ne soit pas dépendant de paramètres non maîtrisés (le comblement du canal du Nord n'a pas fait l'objet d'études technique et environnementale) et qui ne dépendent pas de la responsabilité de la SCSNE.
Registre papier	Jean-Michel	22/03/2024 09h03	Rooyon	Peut-on savoir si il y a beaucoup d'offretours qui mobilisent le futur canal ou qui l'ont annoncé ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Eric	22/03/2024 09h03	Rooyon	Qu'en est-il de la valeur des biens immobiliers dans les villes et les villages traversés ? Est-il prévu des compensations financières à ce sujet ? C'est un peu gros, cette histoire, et à bien des sujets. Ce projet date vraiment et n'est pas en adéquation avec la réalité et les besoins d'aujourd'hui, en eau notamment. Sans parler des nuisances occasionnées aux riverains. Bref, je suis un petit peu pas très content.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête. En complément, l'activité générée par les travaux puis l'exploitation du CSNE est de nature à dynamiser le territoire et donc à valoriser les biens immobiliers des communes du territoire. En outre, un travail fin d'insertion du Canal dans son environnement a été mené en concertation avec les élus locaux notamment.
Registre papier	François	22/03/2024 09h03	Riesle	M. et Mme *** habitant Amiens sont venus consulter le dossier d'enquête sans observations particulières.	Observations d'ordre général
Registre papier	Micheline	22/03/2024 09h03	Riesle	Micheline *** venue en curieuse voir les travaux du futur canal... Gigantesques grands travaux	Observations d'ordre général
Registre papier	Philippe	23/03/2024 09h03	Reaint-Christ-briost	23 Mars 2024 Ou est l'écologie ? terres agricoles supprimées ! Autres par milliers abattus ? Ou est l'écologie en permettant le bétonnage ? Ou est l'écologie en vidant une pauvre rivière Oise dont l'eau n'est pas la plus propre ? Ou est l'écologie en permettant à d'énormes péniches d'utiliser ce canal aux grands désarrois de nos bateliers français ? Dans une période où nous sommes le pays le plus taxé du monde, qui va payer ? Nos impôts et encore nos impôts. Le canal existant est formidable. Construit par Napoléon I qui se prend pour Napoléon en voulant sa construction son oeuvre ? Aidez nos bateliers français à vivre et à reprendre les heures glorieuses ! Notre canal a bien implanté dans Notre beau département peu recevoir beaucoup de péniches. Alors le canal à grand gabarit est une Abération !!! Philippe ***	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 14h03	Retepigny	le 26 Mars 2024 1ère observation de M. Mme *** résidant à ETREPIGNY, je m'inquiète de la construction du CSNE pour les raisons suivantes : (raisons déjà évoquées à la première enquête publique ou lors de réunions publiques) 1) en matière de sécurité des biens et des personnes d'une part sécurité relative au trafic supplémentaire lors de la période de construction du CSNE et lors de l'exploitation du CSNE.	Se reporter à la réponse aux questions 1.4.1.1 et 1.4.1.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 14h03	Retepigny	2. Au niveau financier et vu les éléments précités, quelle compensation financière est prévue si mon habitation perd de sa valeur à cause des désagréments et nuisances dus au Canal Seine Nord Europe, à savoir indemnisation pour inondations, ruissellement des eaux, nuisances sonores.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.15, 1.4.1.1 et 1.4.1.2 formulées par la commission d'enquête. En complément, l'activité générée par les travaux puis l'exploitation du CSNE est de nature à dynamiser le territoire et donc à valoriser les biens immobiliers des communes du territoire. En outre, un travail fin d'insertion du Canal dans son environnement a été mené en concertation avec les élus locaux notamment.
Registre papier	Jean-Pierre	23/03/2024 09h03	Rpérone	maître honoraire de Peronne JE suis très favorable au projet de canal SNE qui à terme donnera sans contestation possible un essor économique à notre secteur et à Peronne en particulier. L'aspect environnemental a été particulièrement étudié et on ne peut que s'en féliciter. Donc j'attends avec impatience la réalisation de ce projet.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Hubert	27/03/2024 14h03	Compiègne	D'un côté nous avons un dossier de 15 000 pages difficilement consultable (il faut savoir exactement quel document demander) et d'un autre côté, les panneaux de communication de la société du canal trônent à l'accueil des permanences comportent des informations manquant de justification ou de source, ne permettant pas de juger de la pertinence écologique du projet. Je me permets de poser des questions sur le premier argument affiché en salle : "... pouvez-vous expliquer comment est calculé le "1 million de camions en moins sur les routes de France" ? "... quelle serait l'économie d'émissions de CO2 (intégrant les émissions des bateaux eux-mêmes, les transferts en camion vers les routes de France) ? ... quel canal qui générerait des émissions de CO2 ? ... l'économie de CO2 est-elle pertinente avec la perspective de l'arrivée de camions électriques ? Pouvez-vous documenter ce point ? ... concernant ce "1 million de camions en moins", quelles seraient les marchandises qui passeraient du fret routier au fret fluvial ? ... quelles seraient les itinéraires routiers qui seraient remplacés par un itinéraire fluvial ? par exemple, où se ferait le changement / déchargement des marchandises de ce "1 million de camions en moins"... avons nous un engagement ferme de certaines entreprises à remplacer le routier par le fluvial ? si oui, pour une question de transparence, est-il possible de citer les dites entreprises pour vérifier l'information et qu'elles donnent des chiffres sur les perspectives de report modal ? ... comment les régions Haut-de-France, Ile de France, vont-elles inciter à transférer les marchandises du routier au fluvial ? ... comment va-t-on s'assurer que le report modal ne se fait pas au détriment du train ? Il est important de répondre à toutes ces questions car malheureusement pour ce projet complètement dépassé, peu de marchandises peuvent passer sur le fluvial (de l'ordre de 3 à 4%, comme il a déjà été rappelé par beaucoup de personnes lors de cette enquête) et on voit finalement peu d'entreprises communiquer ouvertement sur leur intérêt à l'utilisation de l'infrastructure. L'article ci-dessous décrit également une baisse du trafic fluvial sur ses filières historiques. Comment peut-on se projeter dans une nouvelle infrastructure alors qu'on n'arrive pas à saturer les réseaux actuels ? Seul le trafic de conteneurs sur l'axe Seine semble en augmentation et pour cela il n'y a pas eu besoin d'attendre le canal Seine-Nord, car la Seine est déjà à grand gabarit et suffit à alimenter la région parisienne. https://www.actu-transport-logistique.fr/tpi-magazine/une-baisse-historique-du-fret-fluvial-895471.php#cordialement,	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Hubert	23/03/2024 09h03	Rpérone	le 23 Mars 2024 Les risques liés à un dépassement du budget initial doivent être évalués et portés à la connaissance du public. Il a été écrit dans la presse qu'il manquait 800 millions d'Euros pour boucler le projet. Ce projet étant financé par de l'argent public, la pertinence d'un engagement de budget doit être mise en balance des besoins d'autres secteurs critiques tels que l'enseignement ou le système de santé. Hubert ***	Se reporter à la réponse à la question 1.9.1.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Hubert	23/03/2024 09h03	Rpérone	le 23 Mars 2024 Dans la démarche ERC, le thème "Eviter de faire le canal Seine Nord Europe" n'apparaît pas. Qu'en est-il de l'étude de solutions alternatives telles que retenir le fret ferroviaire ou bien le fluvial de gabarit modestes ? Hubert ***	Depuis les premières études, la conception du Canal a suivi la séquence "éviter-réduire-compenser". Le dossier d'enquête public développe largement cela, notamment dans l'étude d'impact. Par ailleurs, les raisons pour lesquels le projet a été retenu (comprendre l'analyse des solutions alternatives) relèvent de l'étape de la déclaration d'utilité publique. Ce n'était pas l'objet de l'enquête publique environnementale. Se reporter également à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Marianne	23/03/2024 09h03	Rpérone	Marianne, Clely sur Somme je suis contre ce projet de méga canal car il va détruire beaucoup de biodiversité à des endroits où j'aime me promener, comme les étangs de Clely. Et ce que l'on détruit ne sera jamais remplacé par les sites de compensation.	Se reporter à la réponse à la question 1.3.2 formulée par la commission d'enquête. Le secteur de Clely-sur-Somme fait l'objet d'un ambitieux programme de valorisation environnementale sur une surface de 85 hectares qui renforcera la qualité du site en termes de biodiversité. Ce programme était présenté dans la pièce C5 du dossier d'enquête environnementale.
Registre papier	Chère	23/03/2024 09h03	Rpérone	je suis contre le projet de méga canal car le coût de sa réalisation grève le budget public que l'on a déjà tant travaillé à réduire. Alors que nous sommes sur un territoire qui a des infrastructures publiques manquantes ou à rénover comme la santé, l'éducation, le transport ferroviaire.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Antoine	27/03/2024 15h03	Le Havre	Bonjour, Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint notre contribution à l'enquête publique organisée autour du Canal Seine - Nord Europe. Nous vous en souhaitons bonne réception. Bien cordialement, Antoine Berthoin, directeur général délégué en charge de la direction territoriale de Paris et du projet multimodalité HAROPA PORT	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jean-Michel	27/03/2024 15h03	Mulhouse	Le Consortium voit en la réalisation du Canal Seine Nord Europe une avancée majeure dans la réalisation d'un réseau européen cohérent de voies navigables au grand gabarit. Cet investissement correspond à une attente forte de la part de nos concitoyens, à savoir, une diminution notable du trafic routier entre le Nord de la Région Parisienne et les Hauts de France afin de réduire l'empreinte carbone du transport et de tendre vers une logistique décarbonée pour nos exemplaires de nombreux années. Mais la réalisation de ce vecteur de transport et d'un tourisme apaisé n'est pas seulement remarquable pour son exemplarité sur le plan environnemental, il l'est aussi par les mesures d'accompagnement programmées. En particulier, son intégration dans les paysages traversés et le respect de la biodiversité, qui est largement encouragée par différents aménagements prévus sont à souligner. En conclusion, le Consortium suit avec intérêt la progression de ce dossier et se réjouit de cette réalisation au service de l'économie des territoires traversés. Jean-Michel Zorn, Président.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Ag - Senlis	27/03/2024 15h03	Senlis	Projet : Méga Canal Nord-Seine/Préservation DES SOLS. Absoluement contre ce projet. Habitée à traverser de part en part la Picardie, je constate que le paysage est changeant uniquement dû au climat alors faire un méga-canal revient à détruire la population qui s'y trouve en détruisant l'habitat de la population et donc en détruisant (moralement, financièrement) la population : Habitat = zone de production pour vivre, travailler et se nourrir. Depuis plusieurs décennies, cette même population fragilisée économiquement quitte la région pour plein de raisons : future zone inhabitable ? Qui va gagner pour qui pour quoi ? Avant de prélever les sols, ces derniers seront retournés dans tous les sens et quelque soit le lieu, impliquant un impact sur le vivant, l'eau, et donc sur la population et son activité, à commencer par celle de la production alimentaire, déjà bien impactée (voir rendements 2023 !). Le tout, impacté par le réchauffement climatique, amènera à des zones en voie d'inondation et d'autres canalisés vers un même canal unique. Zones d'inondations : la Capitale, Paris, avec en prime le flux de pollution permis par l'eau : pesticides, déversement de plastique et autres. (Retourner la terre sans compter le bruit, les vibrations, etc. implique de retourner sur une grande profondeur la partie vivante de la terre, celle humaine yant plus plusieurs siècles à se former. De ce fait, la biomasse est partiellement et définitivement détruite ! Un écosystème met plusieurs milliers d'années à se créer et ce n'est pas en protégeant quelques zones par ci par là que l'on retournera le sol et l'inanquera à celles intermédiaires, celles faisant le lien avec le tout. Certains animaux vivent sous le sol établissent leurs habitats sur plusieurs hectares. Jusqu'à preuve du contraire, on ne peut recoller des animaux après les avoir coupés en deux. Création de zones protégées : certains habitants ne pourront plus profiter de leurs biotopes acquis et d'autres seront sursaillés de béton. Complaigne : l'entretien de la terre et le bétonner, c'est aussi avoir un impact sur les eaux de ruissellements - donc assèchement des berges sur une longue distance : disparition d'arbes sur ces berges donc pas de fraîcheur, pas d'ombres, pas d'oiseaux, pas de promeneurs, pas de pêcheur ? Nonon ? C'est à éviter une gigantesque passerelle au-dessus de la vallée de la Somme, c'est prendre le risque d'une rupture de canal et non des moindres. Cela équivaut à prendre le risque d'étouffement donc de blesses, d'inondation des villages et des zones marécageuses "les méandres de la Somme", de vider un canal et donc de mélanger des biotopes dans un, soi détruit par des piliers de béton gigantesques dû à leur construction. Coût de construction + coût des catastrophes + coût de l'irréparable. Béton + terre retournée + mélange d'eau du canal + intervention à grande échelle et sur une grande distance = biodiversité - humidité sur les zones annexes - activité humaine - alimentation produite = Catastrophe évidente-immédiate annoncée. Une catastrophe supplémentaire à laquelle on peut rajouter toutes celles dans le monde et cela fait un bon paquet de Terre Petit à petit, les corbeaux font leurs nids ? Non, non au méga-canal ! Oui au renforcement des lieux de passages abîmés, oui au renforcement des ponts existants.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Lysian - Comp	27/03/2024 16h03	Complègne	Je suis étudiant à l'UTC et j'habite donc le secteur de Compiègne pour mes études et la qualité de vie locale est très importante pour moi. Je soutiens donc que le projet de canal n'est pas viable pour l'avenir des employés locaux et que son impact environnemental est très conséquent. De plus, les compensations sont ILLUSOIRES ! La « compensation » des dommages environnementaux prévus dans la loi n'est que théorique. Une compensation réelle devrait conduire à ce qui est détruit et ce qui est restitué au vivant. 1 ha de terre artificialisée devrait être remplacé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou re-sauvageé. Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-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 biodiversité. Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté. 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 humide : afin d'avoir le droit de détruire, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « performant ».	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	premon - Comp	27/03/2024 16h03	Complègne	Je suis étudiant/habitant/ouvrier, je suis impliqué dans la vie de la ville de (ville concernée). LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE - LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL VEST 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'évaluer cette hypothèse. Le rapport Mazon-Lidzky 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 manquent 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. Envenimé, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désorganiser 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 pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts sont trop bas, et les 2 milliards de € 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	prenom - Cognom	27/03/2024 16h03	Compiègne	je suis habitant/étudiant/ autre et je souhaite m'opposer au projet car ...DES COMPENSATIONS ILLUSOIRES• La « compensation » des dommages environnementaux prévus dans la loi n'est que théorique. Une compensation réelle devrait conduire à une correspondance entre ce qui est détruit et ce qui est restitué au vivant. 1 ha de terre artificialisée devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou ré-aménagé. • Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-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 biodiversité. • Les compensations ne font que modifier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté. • Notons également qu'en raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vienne Oise serait rebouché au niveau de Longueil-Annel pour... créer une zone humide ; afin d'avoir le droit de détruire, un dérivant encore plus pour créer un écosystème « performant ».	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Marie	27/03/2024 16h03	Vincennes	Bonjour, je m'oppose à ce projet car LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL WEST PAS RÉALISÉ.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'évaluer 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 (matériau 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. • Evidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiront à désengorger l'A1 ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendront la place vacante. • Le CSNE prétend pouvoir transporter des conteneurs depuis les ports du nord de l'Europe jusqu'à Paris. Or, si le projet CSNE comporte bien des ponts plus de 500 km, le transport fluvial n'est rentable qu'à 3 hauteurs de conteneurs sur les bateaux. Or, à ce projet CSNE, il n'y a pas de 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 construction 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.Cordialement	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Renaud	27/03/2024 20h03	Chabottes	Je m'oppose à ce projet pharaonique d'un autre âge, 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 qu'elle a déjà manqué à la navigation fluviale européenne lors des épisodes de sécheresse ces dernières années.Le Mégo-Canal est un projet qui accroît l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en masquant des forêts. Le CSNE aurait une emprise de plus de 3 000 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 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 ?(Vérifiable à Chabottes, le chantier du siècle...), le CSNE dévaliserait 78 millions de m3 de débris, L'équivalent de 1m3 par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu ; quel impact sur le sol ?Le projet CSNE nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et d'espèces 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 excavés.Le projet et des travaux de préparation au chantier, élimineraient un déficit humide (risques) d'arbres abrités. 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 ?Le ban qui est maintenant en surface par le canal ne redonne pas dans les nappes phréatiques. Cette eau, accaparée en surface, peut être le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bords versants de l'Oise et ceux qui la désertent sont en alerte sécheresse, que l'hiver 2022 sera une année normale en 2020, est-ce vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m3 d'eau ? Ou en est-ce des conflits d'usage de l'eau ?Etude d'impact n°1 pas pris en compte d'autres projets en cours concernant l'utilisation de l'eau, entre autre par les agriculteurs.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 contredisent ce que les espèces exotiques envahissantes (EEE) ne sont pas crédibles. En effet, les engagements qu'elle avait pris de traiter en 2025 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.Indivisiblement, 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.Cette course en avant vers toujours plus d'artificialisation des terres, de destruction du vivant, d'accaparement des biens communs que sont les sols et l'eau, posera de graves problèmes aux générations futures qui devront payer le prix de nos choix. Nous avons besoin du reste du vivant pour vivre, et non l'inverse.	La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'Exploitation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la CSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
E-registre	Jean Philippe	28/03/2024 05h03	Fampoux	Bonjour mesdames, messieurs chargés(e)s de l'enquête d'intérêt public reprise en objet. N'étant pas un grand spécialiste de la question, et ayant pris le train en marche (dans faire de peu de mots), je me pose la question du pourquoi ne pas avoir choisi et tenu sur rail une politique de transport de marchandises par le rail (ROAD RAIL), bénéficiant déjà d'une structure matérielle existante (le réseau ferré d'une part, et le matériel de transport ; plateformes porte conteneurs, wagons clients et matériels agricoles.....). Un investissement de fonds publics vers cette option aurait été très certainement moins onéreux et plus rentable pour notre budget public et les dépenses d'Etat. Mais à la vue de la très longue durée pour faire aboutir ce projet, les conditions économiques et budgétaires de notre économie se sont très largement modifiées depuis la naissance de ce projet. Est il encore l'étais de faire marche arrière, pour des raisons économiques, budgétaires, sociales et environnementales ? (cf les commentaires des nombreux contributeurs publiés dans l'enquête d'intérêt publique)Merci d'avoir pris connaissance de mon humble contribution sur la question et le sujet repris en objet. Raison pour laquelle je pronosticai un avis DEFAVORABLE au projet du canal à grand gabarit NORD SEINE, mais si les travaux de grande envergure ont été mis en œuvre depuis quelques mois. Les conditions économiques et environnementales depuis sa conception et sa mise en œuvre ne sont plus du tout les mêmes.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Daniel - Rives	28/03/2024 10h03	Rives-du-Couesnon	TROP GRANDE DÉPENSE D'ARGENT PUBLIC POUR DES CRÉATIONS D'EMPLOIS MINIMES • Préserver la réindustrialisation des Hauts-de-France sans faire la démonstration faite d'arguments peut être considérée comme spéculatif • Les produits qui transiteraient par le canal (vrac agricole et matériau 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 étape commerce avec 3 couches. Le transport de produits industriels par conteneurs n'est donc pas rentable • La CSNE les actionnaires des entreprises du BTP avaient soulevés et argumentés pour ne pas s'engager dans une PPP (Partenariat Public Privé) • Les services logistiques et le gain de transport annoncé de 4€/tonne, n'est pas de nature à recueillir la situation et rendre artificieusement profitable une industrie qui a été détruite par une mise en concurrence avec les pays low-costs. Il n'y a donc pas d'emploi industriel à attendre de cette autoroute fluviale • Enfin, il n'y a 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 déclin 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 détruirait des emplois plutôt que d'en créer. Les artisans bateliers seraient mis en concurrence avec des géants de la logistique, tandis que la quasi-totalité des élus locaux (actuellement 4 par élu)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 actionnaires des entreprises du BTP, seraient donc les seuls à vraiment tirer profits d'un tel projet insensé.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	PHILIPPE - RIB	28/03/2024 11h03	Ribécourt-Dreslincourt	Le projet est surdimensionné, basé sur des hypothèses irréalistes compte tenu de l'évolution économique.Pourquoi ne pas utiliser plus la voie ferrée ?On ne voit pas quel trafic pourrait favoriser l'économie locale alors que la région traversée est désindustrialisée.Cela risque encore de favoriser les ports belges et hollandais.L'argent nécessaire pourrait être utilisé plus efficacement dans d'autres domaines. Merci de prendre en compte mes remarques. Philippe.Ribécourt.(Oise...)	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Virginie - Antilly	28/03/2024 11103	Antilly	<p>Le document que vous mettez à disposition du public, trop long pour le temps qui est imparti pour le diligérer, fait état d'une emprise de plus de 3100 ha de terres, dont la plupart sont des terres agricoles. Outre l'expropriation que cela représente pour les agriculteurs, nous ne pouvons pas nous permettre de brider une telle surface de terres cultivables alors que l'agro-industrie nous prive déjà de surfaces dédiées à l'alimentation. Nous avons besoin de conserver nos terres pour un usage alimentaire.</p>	<p>Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie.</p> <p>La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face.</p> <p>Consciente des enjeux, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires.</p> <p>A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux...</p> <p>D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAF) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements.</p> <p>Avant la mise en œuvre du nouveau parcelaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réparties aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier).</p> <p>Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE.</p>
E-registre	Hélène	28/03/2024 11103	Alençon	<p>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 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 amoné 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 détruirait 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 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.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5., 1.7.1. formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Chaire	28/03/2024 11103	Pont-Sainte-Maxence	<p>Bonjour, je travaille à Compiègne, et je suis consciente des énormes problèmes environnementaux qui seraient induits par ce projet (voir ensemble des arguments ci-dessous). Je suis ingénieure agricole et engagée depuis plus de 15 ans dans les projets de relocalisation alimentaire essentiels à la vie future des habitants. Je trouve donc aberrant que l'on mette des moyens sur un projet encourageant la circulation de produits vivants toujours plus de gros volumes, en particulier lorsqu'on sait l'impact destructeur de celui-ci (l'espèce que le cadre légal sera respecté, car le viens d'être moins à Pont-Sainte-Maxence où l'habitat de la réalisation d'une route (faiblesse) ayant un impact environnemental négatif notamment 46 espèces protégées concernées dans la forêt communale impactées, artificialisation des sols) sans marche arrière possible alors que le Tribunal Administratif d'Amiens a annulé en mars 2024 l'arrêté préfectoral, la construction de la route était donc illégale. Méga-Canal - un projet qui accroît 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 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, lorsqu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur qui devrait donc le plus être concerné par la loi ZAN ? Véritable « chantier du siècle », le CSNE déborderait 78 millions de m³ de déchets, l'équivalent de 1m3 par Français, le plus grand 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 sites de préparation aux chantiers. 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 les travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement inconsidéré, à brèves échéances. 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 abaisseur de CO2 ?</p>	<p>Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.</p> <p>La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »</p> <p>D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n° 2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>
E-registre	Julien - Alençon	28/03/2024 12103	Alençon	<p>Je m'oppose à ce projet car c'est encore une fois (111) un projet destructeur, au seul profit d'intérêts privés. Le dérèglement climatique a déjà de grandes conséquences sur l'Oise et les zones humides. Le CSNE prévoit de détourner des m3 d'eau de l'Oise. Pour passer aux pénuries de tous les saisiements, 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 Allouange (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 ? C'est biodiversité, 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 être concerné par la loi ZAN ? Véritable « chantier du siècle », le CSNE déborderait 78 millions de m3 de déchets, l'équivalent de 1m3 par Français, le plus grand 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 sites de préparation aux chantiers. 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 les travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement inconsidéré, à brèves échéances. 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 abaisseur de CO2 ?</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5., 1.7.1. formulées par la commission d'enquête.</p> <p>Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.</p> <p>La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »</p> <p>D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n° 2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>
E-registre	Pierre	28/03/2024 13103	Cergy	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête publique relative à la réalisation et l'exploitation du canal Seine-Nord, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le courrier que j'ai adressé à Monsieur le premier ministre, concernant le projet du canal Seine-Nord Europe, que nous remettrai de bien vouloir verser ce courrier au registre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal grand gabarit Seine-Nord Europe, que vous présidez. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.</p>	<p>Le courrier joint à la contribution aborde l'incidence de la croissance attendue du trafic fluvial sur les bergs de la rivière dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise. Le sujet ne relève pas du périmètre d'action de la SCSNE et est hors champ de l'enquête environnementale relative à la réalisation du CSNE entre Passel et Aubencheul-au-Bac.</p> <p>Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France mène un dialogue régulier avec les collectivités locales riveraines de l'Oise.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Gabriel	28/03/2024 14h03	Argentan	MEGA-CANAL ET MEGA-BASSINERIE m'oppose à ce projet car : • 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 m ³ d'eau de l'Oise. • Pour parer aux pénuries d'eau saisonnières, la société du canal prévoit la construction d'un retenue de m ³ , 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-mégabassin qui serait construit à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau de l'eau dans le canal. • La CSNE 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 fortes débits. Selon eux, cette hyper-mégabassin 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 a priori ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Verlenne	28/03/2024 15h03	Anzin	Le Canal Seine Nord Europe présente un intérêt significatif pour les professionnels de la logistique, offrant une offre complète de la chaîne logistique pour nos clients. En établissant une nouvelle voie fluviale, ce projet ouvre de nouvelles perspectives pour le développement d'entrepôts logistiques et de plateformes multimodales le long de son parcours, entraînant ainsi la création d'emplois et de sociétés de services associées. Cette nouvelle infrastructure favorise l'adoption de pratiques de transport vert, réduisant ainsi l'empreinte carbone des opérations logistiques. En dans une démarche d'économie carbone et de transition vers des pratiques de transport plus durables, le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une démarche d'économie carbone et de transition vers des pratiques de transport plus durables, en contribuant à soulager la pression sur les voies de transport existantes, comme les routes et les voies ferrées, ce canal offre une solution essentielle. En redéfinissant une partie du trafic de marchandises vers le transport fluvial, il atténue la congestion routière, améliore la fluidité du transport de marchandises et réduit les émissions polluantes liées aux autres modes de transport, tout en créant des opportunités d'emploi dans les domaines de la logistique et des services connexes.	La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Hemmeron	28/03/2024 16h03	Béthune	Le canal Seine Nord Europe représente une avancée majeure pour les acteurs de la logistique, en remodelant entièrement la chaîne d'approvisionnement pour nos clients. En instaurant une nouvelle voie fluviale, ce projet ouvre de nouvelles perspectives pour le développement d'entrepôts logistiques et de plateformes multimodales le long de son itinéraire, engendrant ainsi la création d'emplois et d'entreprises de services associées. Cette infrastructure novatrice encourage l'adoption de pratiques de transport respectueuses de l'environnement, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone des opérations logistiques. En favorisant l'utilisation de modes de transport durables tels que le transport fluvial, le canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une démarche de développement durable et de réduction des émissions de carbone. En outre, en soulageant la pression exercée sur les voies de transport existantes telles que les routes et les voies ferrées, ce canal constitue une solution essentielle. En déviant une partie du trafic de marchandises vers le transport fluvial, il contribue à atténuer la congestion routière, à améliorer la fluidité du transport de marchandises et à réduire les émissions polluantes associées aux autres modes de transport, tout en créant des opportunités d'emploi dans les domaines de la logistique et des services connexes.	La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	José	28/03/2024 16h03	Sailly-lez-Cambrai	Le canal Seine Nord Europe revêt une importance capitale pour les professionnels de la logistique en transformant profondément la chaîne d'approvisionnement pour leurs clients. En établissant une nouvelle voie navigable, ce projet ouvre de nouvelles perspectives pour le développement d'entrepôts logistiques et de plateformes multimodales le long de son parcours, entraînant ainsi la création d'emplois et de sociétés de services connexes. Cette nouvelle infrastructure encourage l'adoption de pratiques de transport respectueuses de l'environnement, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone des opérations logistiques. En favorisant l'utilisation de modes de transport durables tels que le transport fluvial, le canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une démarche de développement durable et de transition vers des pratiques de transport plus respectueuses de l'environnement. De plus, en soulageant la pression sur les voies de transport existantes telles que les routes et les voies ferrées, ce canal constitue une solution essentielle. En déviant une partie du trafic de marchandises vers le transport fluvial, il contribue à atténuer la congestion routière, à améliorer la fluidité du transport de marchandises et à réduire les émissions polluantes associées aux autres modes de transport, tout en créant des opportunités d'emploi dans les domaines de la logistique et des services connexes.	La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jean-Jacques	28/03/2024 16h03	Linselles	3. Impact sur la biodiversité des zones humides : • La construction du pont canal de Cléry-sur-Somme aurait un impact direct sur les zones humides environnantes, perturbant les écosystèmes fragiles et mettant en danger de nombreuses espèces de faune et de flore qui en dépendent. 4. Perturbation de la migration ET de la nidification des oiseaux : • Le déplacement du pont canal vers Baches aurait un impact moins néfaste sur la migration des oiseaux migrateurs qui utilisent le corridor de l'est. La présence d'un pont canal à Cléry-sur-Somme perturberait leur trajet migratoire et compromettrait leur survie. 5. ESPÈCES PLUS OBSERVÉES : GEORGE BLEUE, ROSIGNOL, HIRONDELLE, MARTIN-PÉCHER, MILON, MORILLON, SIFFLEUR, TADORNE, PILET, OIE CENDRÉE, OIE D'ÉGYPTE, HOGASSE, AVOCETTE, BUSARD DES ROSEAUX, BALBULZ, GRANDE AIGRETTE, BUTOR. 5. Importance des zones humides de Baches identiques à celles de Cléry : • Le bief de Baches est une continuation en amont du bief de Cléry, classé en grande partie en zone Natura 2000 et espaces naturels sensibles (ENS). Ces zones sont cruciales pour la nidification et l'accueil migratoire de nombreuses espèces d'oiseaux déjà très fragilisés. Le déplacement du pont vers Baches permettrait de préserver ces habitats vitaux. 6. Réduction des coûts et préservation des habitats : • Implanter le pont canal plus près du Canal du Nord réduirait la distance du pont, entraînant ainsi une réduction des coûts de construction et de maintenance. De plus, cela permettrait de préserver les zones d'accueil extrêmement importantes pour les espèces déjà fragiles et en danger. En conclusion, décaler le pont canal de Cléry-sur-Somme vers Baches, voire au-delà du canal du Nord, présente de nombreux avantages, notamment la réduction des coûts, la préservation des habitats naturels et la minimisation des impacts sur la biodiversité et la sécurité. Il est donc essentiel de prendre en compte les arguments dans le cadre de la planification et de la mise en œuvre du projet. Nous sommes à votre disposition pour tout échange et les consultations qui pourraient être mises en place. SGI Cléry	La vocation du pont-canal de la Somme (PCS) est de franchir la vallée à hauteur constante pour assurer un niveau de navigation normale à 72,5NGF. Le tracé de l'ouvrage est issu d'une concertation préalable sur le choix des fuseaux qui a conduit à privilégier le passage à l'ouest du hameau des Halles pour éviter que ce dernier soit isolé de la commune de Péronne à laquelle il appartient. Le PCS est donc intrinsèquement lié à la topographie du site et son déplacement vers le plateau sud sur la commune de Baches est incompatible avec la cote de navigation constante entre l'écluse de Caigny et l'écluse d'Allaines sur un bief long de près de 40km.
E-registre	Robin	28/03/2024 18h03	Compiègne	Malgré l'investissement en temps depuis sa première idée il y a 50 ans. Et son investissement de 5 milliards d'euros. Merci pour votre attention	Le PCS, qui constitue en soi une mesure d'évitement environnementale de par la préservation de la continuité biologique et hydraulique de la vallée sur une longueur de 1330m, intègre toutes les mesures de réduction nécessaires des impacts pendant la phase chantier (préservation et respect des saisonnalités de reproduction des espèces, contrôle des rejets dans le milieu naturel, etc.) et prévoit un large programme de compensation des effets résiduels du projet.
E-registre	Michaël	28/03/2024 22h03	Lille	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 m ³ d'eau ? Our 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2, 1.2.9 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Amélie	28/03/2024 22h03	Thouroutte	Nous sommes, Messieurs, les commissaires enquêteurs. Comme beaucoup de parents, je suis inquiète des conséquences du changement climatique sur l'avenir de nos enfants. Les conséquences sont déjà bien visibles et ne sont qu'un avant-goût de ce qui nous attend selon les experts du GIEC. Les pénuries d'eau, l'assèchement des sols, l'érosionnement du vivant doivent nous alermer au plus haut point. Et au lieu de nous atteler à la tâche en nous orientant vers une société plus sobre et résiliente, nous continuons à imaginer et à imposer, à la population indifférente, de grands projets destructeurs, au service d'une économie mondialisée, tels que le canal Seine-Nord Europe. Pourquoi ce gigantisme alors que nous avons besoin de développer d'urgence une économie locale, en circuits courts (à commencer par l'agriculture) ? Nul besoin de mega infrastructure. Celles qui sont existantes suffisent amplement et méritent juste d'être entretenues et/ou renouvelées. Je m'inquiète du greenwashing des promoteurs du projet qui font passer pour écologique ce qui ne l'est pas. Pourquoi parler de décarbonation alors que l'on sait d'une toute petite portion du trafic routier (moins de 4%) pourrait basculer sur le fluvial ? Pourquoi parler de compensations écologiques, quand on voit que l'on n'hésite pas à abattre des arbres adultes, puis de carbone, pour les remplacer par de jeunes pousses dont la plupart ne résisteront pas aux sécheresses de plus en plus fréquentes. Un blâme planté dans le sol ne remplacera pas avant très longtemps un chêne centenaire. La destruction d'espaces de vie d'espèces animales (qui elles soient protégées ou pas) est profondément choquant et moralement indéfendable quand on sait que c'est pour la croissance des flux logistiques qui nous accablent, déjà. Merci de votre attention	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.14, 1.3.2, et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Didier	29/03/2024 08H03	Paris	L'Alliance Seine-Escaut constate que la société de projet a tout mis en œuvre pour que soient pris en compte le respect des enjeux environnementaux, lors de la conception du projet, pour les conditions de réalisation du chantier, et dans la phase d'exploitation de l'infrastructure. In fine le canal Seine-Nord, en renforçant la compétitivité du transport fluvial et favorisant le report modal, participera à la décarbonation des chaînes logistiques et au développement économique du territoire.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Sophie	29/03/2024 08H03	Fontenay-sous-Bois	LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST PAS RÉALISÉ 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'évaluer cette hypothèse. • Le rapport Masson-Ludsky 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, débris 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 phase 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. Or, si le projet CSNE comporte bien des ponts assez hauts pour ces 3 hauteurs, il 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'est pas de même, au nord et au sud du canal ; plus de 170 ponts sont trop bas, et les 2 milliards de € 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-mail		29/03/2024 08H03	Lille	Bonjour Par la présente, je souhaite vous notifier officiellement le sens de la décision prise par le Conseil Départemental du Nord en ce qui concerne l'avis du Département pour l'enquête publique environnementale du Projet du Canal Seine Nord Europe. Lors de la séance de la Commission Permanente du 27 Mars 2024, les élus du Conseil Départemental du Nord ont voté, par délibération, un avis favorable sans réserve à la demande d'autorisation environnementale déposée par la Société du Canal Seine-Nord Europe. Cette autorisation concerne les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, s'étendant des secteurs n°2 à 6, de PASSEL dans l'Oise à AUBERCHEUL AU BAC dans le Nord. Nous vous remercions de cette décision afin qu'elle soit prise en compte dans le cadre de l'enquête publique environnementale actuellement en cours. Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information nécessaire ou pour la suite des procédures à engager. La délibération rendue exécutoire pourra vous être transmise dès validation par le contrôle de légalité. Je vous remercie et reste à votre entière disposition pour toute question ou demande de précision. Je vous prie d'agréer mes salutations les plus respectueuses https://cloud.letsipint.com/collect/bc/65d60b1c2d40962248d40d07p=LWBA3GcKaERBlUw136Nzsh8RFLUCRDvY0Bz2kuq9t7JuhY2T-2P4-N4eMDtM3JLJLX_3RAfC0uawZ32Y10T7LukuVdeRC0eLzCaB0lVccouJg1KdRZV0bexwV6Gx15Qaw-33v9z4u5BE6fLA=	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	François	29/03/2024 09H03	Saintines	Contre le chantier du Canal Seine Nord Europe Comment peut-on encore justifier un tel projet en 2024, alors même que nous commençons déjà à manquer d'eau en France, mais que le département de l'Oise est lui-même en crise ? Sans eau nous ne sommes plus rien, il est temps de respecter cette ressource et d'en faire un bien commun, et non de permettre aux intérêts privés de se l'accaparer, d'autant que dans ce projet, l'étude d'impact ne prend pas en compte les autres projets d'usage de l'eau, et pourtant il y en a ! Je suis pêcheur, pêcheur très engagé dans le réseau associatif puisque président de l'AAPPMA de Gilcourt-Béhancourt et également élu à la Fédération Départementale pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique. A ce titre, je reçois les données piézométriques de tout le département, ainsi que le suivi des étiages de la région : ce sont des faits, la situation est réellement plus que préoccupante ! Qui dans le département (entre autres) nous avons manqué d'eau et nous allons encore en manquer, il y a déjà des conflits d'usage de l'eau et ça ne va pas faire qu'empirer, nous le savons, et les décideurs le savent très bien (comme la dégradation de la qualité de l'eau ne suffisait pas, s'ajoute maintenant le manque, et malgré tout on veut faire le forcing pour que le CSNE aboutisse, c'est tout simplement aberrant. Les arguments en défaveur de ce projet sont trop nombreux pour tous les citer, et ils touchent tellement de sujets... Les mesures compensatoires... Personne n'est dupé, le compte ne pourra jamais y être, depuis quand l'Homme sait mieux faire que la Nature ? L'Histoire nous prouve le contraire tous les jours, c'est sans appel ! La faune et la flore vont être saccagées, tous ces équilibres si fragiles vont être balayés, et on voudrait presque nous faire croire que ça sera encore mieux qu'à l'origine, soyons un peu sérieux, quand allons-nous être raisonnables ? Stoppez ce projet tant qu'il en est encore temps, le coût environnemental, social et même économique est trop important, ne fermons pas les yeux sur les réalités : la situation est déjà catastrophique pour tout ce qui touche à l'eau, alors évitons de l'aggraver car nous en avons encore les moyens ! Mes propos n'engagent que moi en tant que citoyen, je comprends bien que "politiquement" certaines structures ne tiennent pas à s'exprimer publiquement...	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9, 1.3.2 et 1.3.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Constant	29/03/2024 09H03	Lille	Bonjour, l'objet de ce projet est le transport de marchandise pour éviter le transport par camion alors que le fret ferroviaire est largement sous développé et manque d'investissement. C'est un problème de politique. Ce projet est totalement néfaste pour l'environnement. Voilà plusieurs arguments que je voudrais développer pour vous les enquêteurs publics : • 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 ? Véritable « chantier du siècle », ce serait plutôt la bêtise du siècle de trop ! • 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 (relocalisant notre production agricole et donc alimentaire dans nos 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. => Est-ce que vous vous rendez compte de la compétition pour la ressource en eau avec les agriculteurs ? La pression citoyenne sera très forte et ne sera supportée par aucun agriculteur et citoyens des zones concernées. C'est totalement incohérent avec les problèmes de sécheresse et les problèmes ne vont que s'accroître dans les Hauts de France...	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-mail	Christine	29/03/2024 010h03	Douai	<p>Contribution à l'enquête publique environnementale Canal Seine Nord Europe Etude des risques Les sociétés chargées des études de risque ont délibérément exclu de leurs recherches les conséquences des accidents liés à des impacts accidentels de bateaux sur les << Barrages >>, considérant qu'ils ne sont pas de nature à provoquer une rupture susceptible de créer une brèche et de générer un envasement. Cette affirmation mériterait d'être revue et corrigée : il existe en effet au moins deux situations qui peuvent démentir ce postulat : La première est la rupture des portes amont d'une écluse, causée par un bateau avalant, pour une raison indéterminée vient heurter à pleine vitesse la porte amont fermée qu'il va endommager gravement, au point de l'amener à céder sous le choc. Ceci n'est pas une vue de l'esprit, puisque l'on a eu à déplorer récemment ce type de situation à l'écuse d'IFFEZEHEIM au KM 334 du Rhin le 11 Novembre 2023. Fort heureusement, les portes aval étaient fermées au moment du choc et l'eau qui s'est engouffrée par la porte amont à mobilité couchée sous l'impact n'a fait que remplir le bassin qui était vide. Si les portes aval avaient été ouvertes, le bief amont se serait déversé librement dans le Rhin en contrebas sans l'impact qui les portes aval étaient conçues pour une fermeture en pression et auraient désisté, pendant le temps de fermeture, à la force du flux ainsi provoqué. Les écluses de SNE ne sont pas exemptes d'avoir à supporter ce type d'accident, et il serait intéressant pour le moins de savoir si les portes amont sont capables de résister à un choc d'un bateau de 4400 tonnes tirés à pleine vitesse... et pour des raisons qui peuvent être très diverses. Shon, tout est en l'air de la perspective des portes aval de se fermer malgré la pression de la masse d'eau qui va exercer sur elles des poussées considérables ? La seconde situation est le risque encouru de rupture d'une berge en remblai le long de laquelle va s'élever une unité de 180m de longueur chargée de contenir sur 3 rangs de hauteurs qui navigue par vent fort, avec des rafales violentes, sachant que les vents dominants sont toujours perpendiculaires à l'axe de navigation. En navigation, libre de tout autre usager, il pourra arriver en imprimant un angle de déplacement aussi important que possible avec l'avant << à la remonte sur le vent >> et à condition de conserver une vitesse importante qui lui permettra de maîtriser le tirage... Cette vitesse, soit de en passant, va créer un ressac assez propice à la dégradation des berges. Mais si une autre unité de même gabarit arrive en sens inverse, il va falloir ralentir la vitesse et remettre le bateau en parallèle de la berge, et celui des deux qui se trouve sous le vent a d'énormes chances de se retrouver << plaqué >> sur la berge. Pour s'extraiter de cette situation, il devra faire usage de toute la puissance installée à bord et notamment disposer à l'avant d'une grande puissance de propulsion transversale pour << remonter l'étrave au vent >>. Aujourd'hui, les armateurs installent des propulseurs d'étrave de 1000 ou 2000 CV pour pallier ce genre de difficultés. Il y a donc la réponse en terme de puissance pour réparer. Mais, de telles installations sont de véritables karchers géants qui vont décaper les remblais de la berge au risque de les déstabiliser et provoquer une brèche qui laissera l'eau se déverser dans la plaine en dessous. A l'image de ce qu'ont pris comme dispositions les autorités allemandes en interdisant sur le Rhin aux bateaux équipés de propulseurs trop puissants de les utiliser pour accoster le long des quais qu'ils désinstallent, il est nécessaire de mettre en place des limites d'autorisation de naviguer selon la force du vent aux unités de grande longueur surtout lorsqu'elle naviguent avec un faible enfoncement (ce qui est le cas pour des chargements de conteneurs remplis de marchandises très légères voire totalement vides), pièces jointes : porte amont de l'écuse de Iffezheim avarié</p> <p>Contribution des membres du conseil d'administration de l'association AMPAPE * à l'enquête publique environnementale Canal Seine Nord Europe AMPAPE : Association Mémoire Patrimoine et Activités de la Voie d' Eau --- Notre association fait connaître le transport fluvial et sensible aux atouts des voies d'eau. Bateliers actifs sur convois poussés, gros bateaux, retraités et sédentaires, nous sommes 85 adhérents ardeents défenseurs du transport par voie d'eau. Depuis sa création en 2010, notre association a informé le public sur la création du canal comme une nécessité d'avenir. Au vocabulaire entendu « massification » « compétitivité » du transport fluvial pour justifier le canal SNE, il faudrait parler de « rentabilité sociale » tant le canal avec des abords est aussi à l'interface de multiples besoins de la population. Force est de constater que, contrairement aux voies ferrées et routières, les abords à voie d'eau, quand ils sont bien mis en valeur, apportent à la population un cadre de vie agréable, paisible. La largeur des voies et de ses abords font eux-mêmes le paysage, apporte un corridor de fraîcheur, de qualité de l'air, de bords indéfinissables et des facilités de déplacements alternatifs doux. Tous ces atouts concourent à la santé des personnes, à la biodiversité, à l'économie des territoires traversés. La région Hauts de France, avec plus de 1000 km de voies fluviales a une opportunité de voies vertes sans équivalent. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transports mais de bien travailler à leur complémentarité. L'enjeu climatique et environnemental exige une part du fluvial beaucoup plus importante. Les trains et les camions seront toujours nécessaires. L'entretien, la modernisation et la création de nouvelles voies fluviales est cruciale pour le transport fluvial de marchandises d'aujourd'hui et de demain. En cela, la création du canal SNE est une avancée.</p> <p>Le transport de marchandises nécessite d'aller encore plus loin dans les investissements pour le fluvial en intégrant davantage le potentiel de la façade maritime française et le développement des échanges de marchandises en Europe. Pour notre association, tout crédit investi dans la voie d'eau / est dans l'intérêt général avec la nécessité d'une vue globale et sur le long terme. Que ce soit l'Europe, l'Etat ou les collectivités locales, il s'agit pour nous de changer les mentalités et d'arrêter de penser « finances », « rentabilité », « court terme » uniquement quand il s'agit d'investir, entretenir, moderniser la voie d'eau. Le dossier d'études du canal SNE a été porté à la connaissance du public très tôt par la Société du canal à travers le site internet qui, au début, était si fourni en informations qu'il en devenait difficile de lecture. Le site modifié est plus clair. La communication sur les réunions, les divers documents remis, ont permis à notre association de participer, de pouvoir poser des questions qu'on ne reçoit toujours des réponses écrites.</p>	<p>Observations générales</p> <p>Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe</p>
E-mail	Christine	29/03/2024 010h03	Douai	<p>Contribution CSNE Commission d'Enquête Publique Environnementale Les bassins anti-intumescence Nous avons noté la présence de bassins anti-intumescence dans le bief N° 3 et dans le bief N° 6 et n'avons trouvé aucune explication permettant de comprendre le mode de fonctionnement de ces ouvrages véritablement de conception récente. A noter que dans le << GLOSSAIRE SIMPLIFIÉ >> du cahier A.3 -Artois Cambrésis page 111, on trouve une brève explication du rôle des ouvrages comme l'écuse ou le bassin d'épargne...mais on ne trouve pas le bassin anti-intumescence ! Le Président de la commission, lors de son passage à la permanence de Péronne, n'a pas trouvé d'éléments dans les dossiers et lorsque j'ai interrogé le Directeur de la communication du CSNE (Mr Biet), pour savoir comment cela fonctionnait, il m'a répondu que c'étaient les plus grands cabinets d'ingénierie qui ont proposé cet aménagement... il apparaissait visiblement indécis d'émettre le moindre doute sur l'efficacité de cette chose ! Ce n'est qu'un interrogant la Direction des voies navigables au Ministère que j'ai eu une explication obtenue par mon interlocuteur (Mr Van Doorne) auprès du CSNE. En voici copie ci-dessous : << Bonjour Monsieur je vous transmets la réponse de la Société de Canal Seine-Nord Europe. Le passage d'un bateau avalant dans une écluse (une sasée) génère une onde qui se propage sur le bief à l'avant. Dans le cas des écluses du CSNE, celle-ci est réduite par le double effet des bassins d'épargne (qui récupèrent une partie de l'eau du sas) et par le pompage immédiat du volume d'eau qui n'est pas éparpillé sur le bief aval vers le bief amont. Malgré tout, un phénomène d'onde se produira à chaque sasée avalante. Ce phénomène s'appelle << l'intumescence >> ou << onde d'intumescence >>. Pour éviter tout risque d'incidence de cette onde sur le niveau de la ligne d'eau, pour garantir cette exigence, le Canal intègre sur certains biefs (en particulier les biefs courts) un ou plusieurs bassins qui permettent la dispersion de service attendu est << la dispersion de l'onde d'intumescence >> mais ne m'apporte aucun éclairage sur le mode de fonctionnement de cet ouvrage dont on peut voir qu'il s'agit d'un bassin creusé parallèlement au canal séparé par une berge sans qu'apparaisse un système de captage quelconque de l'onde qui va se propager dans le bief. Ce point reste donc un grand mystère pour moi, et je remercie la commission d'enquête de me mettre en contact avec les responsables du bureau d'étude qui a préconisé ce type d'ouvrage pour qu'il puisse m'en expliquer le fonctionnement et redresser mes doutes si possible quant à son efficacité. J'ajoute que si la décision est prise d'organiser des réunions d'information dans le cadre d'une prolongation de l'enquête publique, comme je l'ai demandé par courrier du 19 Mars à Mr le Président de la commission, et au Préfet, il serait bien de pouvoir rencontrer un tel responsable à Chaligny, où un tel bassin positionné à quelques centaines de mètres à l'aval de l'écluse vient porter son remblais de 8 à 9 m de haut à proximité immédiate d'une exploitation d'élevage alors qu'à l'aval de l'écluse de Marquion, ce bassin est positionné immédiatement au pied de l'écluse, ce qui était possible de faire à Chaligny en restant à une distance raisonnable des habitations. Cette forme d'obscureté organisée jusque dans l'enquête publique, ne permettant pas de comprendre et donc d'analyser la pertinence d'aménagements qui consomment des investissements et des surfaces agricoles en créant de la gêne à des acteurs économiques riverains me paraît suffisante pour dire mon opposition à la réalisation de ce projet. Le 27 Mars 2024</p>	<p>Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution</p> <p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p> <p>L'article 3.4 de la note de présentation non technique explique l'objectif de ces ouvrages appelés "bassin anti-intumescence" : " Des bassins anti-intumescence ont été définis pour permettre d'atténuer les ondes générées par les brusques modifications des niveaux d'eau lors des sasées. Ils concerneront les biefs 3 et 6 (2 bassins créés par bief, d'une surface unitaire moyenne d'environ 3 ha). En fin de sasée avalante, un volume d'eau important est relâché dans le bief aval en un temps très court. Ce brusque débit provoque une surélévation du niveau et une onde d'intumescence. Symétriquement, les sasées montantes provoquent une onde d'intumescence négative dans le bief amont en fin de sasée montante . Le fonctionnement des ouvrages est quant à lui détaillé en pièce C1 rapport 1, chapitre 3.3.2.2 "prise en compte des ondes d'écusée". Il est notamment expliqué : "Il s'agit d'ouvrages hydrauliquement connectés au canal via un dalot. Pour des raisons de fiabilité et de maintenance, aucun ouvrage mécanique n'est prévu. [...] La perte de charge induite par la section de connexion entre le canal et le BAI confère au système l'inertie hydraulique nécessaire pour pouvoir différer dans le temps les échanges d'eau entre le BAI et le bief et, par conséquent, amortir les intumescences."</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Amanche	29/03/2024 10H03	Compiègne	Bonjour, je vous écrit parce que je suis étudiante en urbanisme depuis 5 ans à Compiègne. Je m'intéresse aux questions d'aménagement du territoire et je suis passionnée par les questions d'adaptation au changement climatique et les projets qui pourraient permettre d'agir en ce sens. Comme mon école est partenaire du projet du canal Seine nord Europe et que j'ai des amis qui ont fait des stages au sein de la société du canal, j'ai commencé à me renseigner à ce sujet et je voudrais exprimer mon désaccord avec ce projet destructeur de biodiversité et qui ne m'a pas l'air d'être à la hauteur de ses promesses tant d'un point de vue social qu'environnemental. En effet, l'annonce que le canal permettrait la réindustrialisation des Hauts-de-France me semble vraiment douteuse. Je ne suis pas une experte du sujet mais je me suis beaucoup renseignée et plusieurs points me posent question vis à vis de cette annonce : - d'une part les produits qui transiteraient par le canal (vins agricoles et matériaux pétroliers) ne sont pas des produits issus de l'industrie. La rentabilité du transport de contenir par voie fluviale sur cette distance commence avec 3 tonnes de contenants hors ces derniers sont limités à 22 tonnes de part et d'autre du canal. Le transport de produits industriels destiné à transporter des matériaux et des produits agro-industriels, activités très faiblement créatrices d'emplois. D'autre part l'industrie a été largement mise à mal par la mise en concurrence sauvage avec les pays low-costs, le service logistique, et le gain de transport annoncé de 4€/tonne, ne me semble pas de nature à redynamiser la situation. Il y a donc peu de chance que des emplois industriels soient créés sur cette autoroute fluviale. - Par ailleurs, il n'y a eu aucune étude de marché à ma connaissance évaluant l'intérêt d'entreprises industrielles pour le CSNE. Il y a elle contre une étude économique qui s'appuie sur une hypothèse de croissance de 1.8% par an jusqu'en 2070. Cette hypothèse, outre qu'elle est irréaliste économiquement, est irresponsable à l'égard du dérèglement climatique. Il y a une vraie urgence à repenser nos modes de faire société et notamment l'impact d'une croissance à tout prix. Comme le rappelle le rapport du GIEC, on ne peut pas croître indéfiniment dans un monde aux ressources finies et il est urgent de penser et inventer d'autres manières de faire tourner l'économie. De plus la déclaration qui termine le CSNE décriera 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 salariés (actuellement 4 par échelou) 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 bien cordialement	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Vincent	29/03/2024 12H03	Le Cercueil	Je suis très inquiet par ce projet qui, s'il est délogné de la zone ou/ habite, contribue encore à abimer la biodiversité au motif d'une accélération des flux. - Le CSNE aurait une emprise définitive de plus de 3100 ha sur l'une des meilleures terres agricoles de France, et sur de nombreux sites naturels. Pourquoi n'avez-vous pas tenu compte du besoin urgent de localiser notre production alimentaire, besoin devenu pourtant essentiel pour faire face aux conséquences du dérèglement climatique et au désengagement durable du pétrole? Quels impacts, adaptés (le CSNE aurait sur la résilience alimentaire de la région? Par ailleurs, je suis choqué par le fait que le CSNE ne soit pas soumis à la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Comment accepter que la loi ZAN s'applique à de tout petits projets, mais que les plus gros en soit exclus? C'est justement parce que le CSNE est un projet extrêmement destructeur qui il est encore plus essentiel qu'il soit soumis à cette loi. Si la CSNE avait vraiment soutenu que le CSNE soit un projet au service de la transition écologique, d'elle-même elle aurait appliqué cette loi au CSNE. Quelles seraient été les conséquences pour le projet, si cette loi avait été respectée? Quelles surfaces supplémentaires de compensation aurait été nécessaires pour que le CSNE respecte la loi ZAN? D'autre part, la « compensation » prévue dans la loi n'est que « théorique ». Une compensation réelle devrait correspondre à une correspondance entre ce qui est détruit, et ce qui est restitué au vivant. 1 ha de terrain artificialisé devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou être re-natureté. La destruction de spécimens d'espèces, protégées ne peut pas être compensé par quoi que ce soit. Ce qui est détruit, l'est définitivement. Le dimensionnement des compensations est d'un optimisme irresponsable en ne prévoyant aucune marge de sécurité face à des difficultés de reprise de la végétation. L'échec de la reprise des plantations sur les zones de compensations prévues à Ourcamp est un bon exemple du besoin de surdimensionner ces zones, qu'avez-vous prévu pour tenir compte des schémas de compensation inévitables ? - Enfin, les compensations prévues sont insuffisantes pour plusieurs espèces d'oiseaux, entre autres la Marouette ponctuée et le Râle des genêts (chap 2.4 page 36 de l'Ae n°2022-278), que comptez-vous faire ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Denis	29/03/2024 12H03	Compiègne	Le projet n'est plus du tout adapté au contexte et besoins de notre société. Nous devons réduire notre consommation d'énergie, de biens, construire un mégaprojet beaucoup trop important. Il existe un canal/déjà. Il faut mieux se concentrer dessus. Améliorer, et booster la demande car il n'est même pas assez utilisé. La conception philosophique de VNF de voir la logistique fluviale comme une conception entrante et non périphérique est dépassée: il ne faut pas piller notre environnement à nos besoins, mais nous adapter (fin de l'anthropocène). Pourquoi construire un mégaprojet alors que la Manche existe déjà? Pourquoi devoir construire un canal pour aider les industriels nord européens car ils ont besoin de amener leurs bateaux quand ils sont à l'idee? Les ports sont trop bas pour faire passer des cargos au milieu de la France (il faut surélever les ponts ferroviaire non prévu dans le projet WAGÉO)? Le report modal ne va jamais se faire des camions vers le bateau (car ils ne transportent absolument pas la même chose). L'apparement de l'eau est trop important: un projet qui détruit un peu plus notre planète social. Les menaces pour la biodiversité sont: immobilités, ///////////////Les preuves et justifications des données sont disponibles un peu partout sur internet (rapport CESER, rapport du Sénat, Cour des comptes européenne, et journaliste - Blast, Médiapart...)	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Frédéric	29/03/2024 13H03	Amiens	Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution du Conseil départemental de la Somme à l'enquête publique environnementale menée en vue des travaux du Canal Seine-Nord Europe (secteurs 2 à 6)	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-mail	Ruben	29/03/2024 12H03	Lille	Delibération prise par le Conseil Départemental du Nord en ce qui concerne l'avis du Département pour l'enquête publique environnementale du Projet du Canal Seine Nord Europe. Bonjour Par la présente, je soumette votre transmission de la délibération prise par le Conseil Départemental du Nord en ce qui concerne l'avis du Département pour l'enquête publique environnementale du Projet du Canal Seine Nord Europe. Lors de la séance de la Commission Permanente du 27 Mars 2024, les élus du Conseil Départemental du Nord ont voté, par délibération, un avis favorable sans réserve à la demande d'autorisation environnementale déposée par la Société du Canal Seine-Nord Europe. Cette autorisation concerne les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, s'étendant des secteurs n°2 à 6, de PASSEL dans l'Oise à AUBERCHEUL AU BAC dans le Nord. Nous vous transmettons cette délibération exécutoire afin qu'elle soit prise en compte dans le cadre de l'enquête publique environnementale actuellement en cours. Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information nécessaire ou pour la suite des procédures à engager. Je vous remercie et reste à votre entière disposition pour toute question ou demande de précision. Je vous prie d'agréer mes salutations les plus respectueuses https://cloud.letsignit.com/collect/bc/1f56560b1c2d4096228940bd07?P=LWB3AGCtKaERBUW136N8ehR8UCRU0Nj0B2xugf97z5CqPv4UAUAH99C BRF06G0-33w-woepP4g8Q0dMzgo5e5K6dADGvENt7FtHlKqCQVjYX3pCz3G	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marion	29/03/2024 16H03	Laon	Je tiens à exprimer mon opposition au projet du CSNE, qui est une aberration économique, écologique et sociale. Je ne détaillerai pas ici les arguments qui sont parfaitement explicités par le collectif Migo. Canal Non Merc1.) espère que l'opinion publique sera prise en compte pour que le projet soit suspendu.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.3.2, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Pascale	29/03/2024 16h03	Arras	<p>Dans le cadre du projet de canal Seine-Nord Europe, la Société du Canal Seine-Nord Europe a présenté une demande d'autorisation environnementale, au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, portant sur les travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6, de Passel dans l'Oise à Aubencheul-aux-Bains dans le Nord, intégrant par ailleurs une demande de l'autorisation de défrichement et une demande de dérogation espèces protégées. Ainsi par courrier en date du 02 février 2024 et sur le fondement de l'article R.181-38 du code de l'environnement, le Conseil départemental du Pas-de-Calais a été invité, dans le cadre de l'enquête publique qui se tient du 4 mars au 02 avril 2024, à se prononcer sur cette demande. Le Conseil départemental lors de sa réunion du 25 mars 2024 a émis un avis favorable à l'unanimité sur cette demande. La délibération rendue exécutoire est jointe ci-après.</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-mail		29/03/2024 17h03		<p>CSNE Equilibre publique environnementale Contribution Un projet irresponsable pour nos territoires Depuis de nombreuses années, j'ai réclamé à VNF, Fabard puis à la Société du Canal, une copie ou les références de l'étude de marché préalable à l'élaboration du projet présenté aujourd'hui. Une seule fois, la SCSNE m'a renvoyé vers une étude très ancienne qui n'apportait pas un éclairage éclairant. J'ai recherché dans la profusion de documents présentés à l'enquête publique sans trouver trace d'une telle enquête de marché. J'ai posé la question au Président de la commission d'enquête lors de mon passage à sa permanence de Péronne le 23 mars de savoir s'il avait trouvé de tels éléments, il m'a clairement répondu qu'il avait été lui-même étonné de ne pas trouver une telle étude de marché préalablement au lancement de l'étude de construction du CSNE. Ainsi, sans même chercher à estimer les besoins réels de tonnages à transporter entre le Nord et la région parisienne, on va déduire près de 3500 hectares de bonnes terres agricoles alors que le monde scientifique ne cesse de répéter que nous sommes à la veille de graves problèmes de nutrition pour les populations mondiales. On va également pomper dans la rivière d'Oise des volumes considérables d'eau sans tenir compte des risques liés aux dérèglements climatiques et utiliser des quantités énormes d'énergie électrique pour alimenter les pompes, alors que les scientifiques ne cessent de répéter que nous devons être de la plus grande prudence sur les choix que nous ferons en sélectionnant les projets les plus vertueux possibles. Comment dès lors, à la veille de bouleversements qui vont être supportés doublement par les générations qui viennent pour de multiples siècles, comment comprendre que notre génération puisse faire le choix du projet le plus catastrophe qui soit en sachant qu'un tel projet est fait pour au moins 3 siècles d'existence. Tout le dossier est fait d'affirmations mensongères y compris sur les perspectives d'avoir 175 millions de tonnes qui seront acheminées sur CSNE en 2035 après 5 ans d'exploitation ! Nous en sommes aujourd'hui à moins de 2 millions de tonnes de transit après avoir été jusqu'à 6 millions de tonnes dans les années 70-80 : les promoteurs de CSNE n'ont pas pris en compte la réalité de la disparition du Charbon avec la fermeture des mines, la perte des aders du Valenciennais, accompagnés par l'effacement drastique des transports de produits pétroliers dans le fret fluvial, ainsi que de la raréfaction des transports de matériaux de carrières remplacés en circuits courts par les réparations de matériaux de démolition désormais concassés qui entrent dans le circuit de la reconstruction. C'étaient ces produits qui constituaient la plus grosse part des transports entre le Nord et Paris... En s'éloignant de l'analyse rigoureuse de l'évolution des marchés, la SCSNE s'est privé d'examiner la possibilité de travailler à l'élaboration d'un projet de gabarit plus modeste, de l'ordre de 1500 tonnes par unité, permettant de conserver le sillon du Canal du Nord en l'agrandissant judicieusement et de recourir sur cet axe à la technique des ascenseurs à bateaux qui présente l'immense avantage de ne pas consommer d'eau et de réduire la consommation d'électricité à la fonction de programmation de ce type d'ouvrage qui assure le franchissement de dénivelés importants en utilisant le système de balancer entre deux bacs dont on gère le poids par de simples apports ou retraits d'eau. A noter qu'un simple calcul permet de s'apercevoir que l'on se donne la capacité de doubler la capacité de tonnage à chaque franchissement de dénivelé par le simple fait de passer deux bateaux en même temps (l'un en montée et l'autre en descente), et en raccourcissant les temps de franchissement qui augmentent avec les grandes dimensions des unités moins manœuvrantes. Et l'on s'aperçoit ainsi qu'en réduisant la taille des bateaux, donc les emprises du canal, on se donne une capacité totale de transit très voisine de ce projet pharaonique. Encore faut-il remettre en question cette vision du gigantisme que l'on considère aujourd'hui comme seule source de progrès alors qu'elle est source de destruction durable... et ceci pour plusieurs siècles, destructions.</p> <p>Lors de sa réunion en date du 25 mars 2024, et après en avoir délibéré, la commission permanente du conseil départemental de l'Oise a émis un avis favorable sans réserve à la demande d'autorisation environnementale concernant les secteurs 2 à 6 du CSNE. Le Canal Seine Nord Europe s'attache à intégrer tous les enjeux environnementaux du territoire lié à son tracé. Le programme de mesures de compensation lié à la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC) implique - un tracé optimisé pour éviter ou réduire au maximum les effets du projet sur les écosystèmes les plus patrimoniaux - une conception du projet évitant ou limitant les impacts directs ou indirects, permanents ou temporaires - des aménagements environnementaux intégrés au projet afin de limiter ces impacts sur les espèces et leurs habitats, ainsi que sur les fonctionnalités écologiques - des mesures à prendre en phase chantier pour réduire les effets potentiels des travaux sur le plan écologique et fonctionnel. Après la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels significatifs sont compensés. Ainsi, les mesures environnementales concernent la préservation de l'eau. Depuis sa conception jusqu'à son exploitation, le projet a pour objectif de maintenir la qualité et la quantité de l'eau sur les territoires. Ainsi, il est alimenté par la rivière Oise à plus de 90 % du temps et n'effectue aucun prélèvement dans les rivières phréatiques. Dans les périodes de faible débit de l'Oise, le canal est alimenté par une retenue d'eau située dans la Somme, remplit le sursol d'eau de l'Oise est abondante. Le canal économise l'eau avec une efficacité très performante limitant les infiltrations et un recyclage de l'eau au niveau des écluses. Le canal assure la continuité des cours d'eau et écoulements qui l'intercepte grâce à des ouvrages hydrauliques. Il réduit localement l'intensité des inondations grâce à des aménagements spécifiques comme un déversoir dans la vallée de l'Oise. Il est réalisé, auverfets, de changement climatique et énergétique : le CSNE participe à la transition énergétique et écologique du territoire en développant massivement le transport fluvial à faible émission de CO2, en s'inscrivant en complémentarité avec les autres modes de transport et en menant un chantier responsable (approvisionnement par le transport fluvial et ferroviaire, matériaux de construction bas carbone et réemploi ou valorisation des terres crasseuses). La protection de la biodiversité : le projet prend en compte la faune, la flore et les habitats d'espèces existantes en veillant à leur pérennité et, même, à leur développement, selon le concept du canal vivant, lieu d'accueil et de vie au service de la biodiversité. A cet effet, le canal met en œuvre la démarche ERC, inscrit son tracé en dehors des sites à fort enjeu patrimonial, intègre, pour la totalité du tracé, plus de 1.200 hectares d'aménagements environnementaux : 25 km de berges lagunées, 17 hectares d'annexes hydrauliques, près de 50 aménagements facilitant la traversée du canal par la faune et préservant un couloir écologique (plages de remontée en pentes douces, écopont pour la grande faune, dispositifs de sortie d'eau associés à la plantation de 75 km de haie et création d'une cinquantaine de sites de compensation. Pendant le chantier, des mesures sont prises pour réduire l'impact des travaux : déplacement avant les travaux d'espèces végétales et capture / relâche d'amphibiens et de poissons, défrichement en dehors des périodes de reproduction des oiseaux, installation de nichoirs, etc. Le territoire des berges, concerné par la présente enquête publique, est spécifiquement intéressé par la réalisation de 3.250 m de berges lagunées, 2.5 hectares d'annexes hydrauliques, 8 paires de sorties d'eau pour la faune et 110 hectares d'aménagements environnementaux répartis sur 6 sites - le corridor des deux canaux entre PASSEL et PORQUERICOURT jouant un rôle de continuité écologique entre la vallée de l'Oise et les habitats du nord du département... le corridor nord du noyau entre BEAUPAIN-LES-NOYONS et FERMAIZE créant une transition naturelle entre des</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.14., 1.9.1., 1.9.2., 1.9.3 et 1.9.4/7.9.5 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Lyonel	29/03/2024 17h03	Beauvais	<p>Le canal économise l'eau avec une efficacité très performante limitant les infiltrations et un recyclage de l'eau au niveau des écluses. Le canal assure la continuité des cours d'eau et écoulements qui l'intercepte grâce à des ouvrages hydrauliques. Il réduit localement l'intensité des inondations grâce à des aménagements spécifiques comme un déversoir dans la vallée de l'Oise. Il est réalisé, auverfets, de changement climatique et énergétique : le CSNE participe à la transition énergétique et écologique du territoire en développant massivement le transport fluvial à faible émission de CO2, en s'inscrivant en complémentarité avec les autres modes de transport et en menant un chantier responsable (approvisionnement par le transport fluvial et ferroviaire, matériaux de construction bas carbone et réemploi ou valorisation des terres crasseuses). La protection de la biodiversité : le projet prend en compte la faune, la flore et les habitats d'espèces existantes en veillant à leur pérennité et, même, à leur développement, selon le concept du canal vivant, lieu d'accueil et de vie au service de la biodiversité. A cet effet, le canal met en œuvre la démarche ERC, inscrit son tracé en dehors des sites à fort enjeu patrimonial, intègre, pour la totalité du tracé, plus de 1.200 hectares d'aménagements environnementaux : 25 km de berges lagunées, 17 hectares d'annexes hydrauliques, près de 50 aménagements facilitant la traversée du canal par la faune et préservant un couloir écologique (plages de remontée en pentes douces, écopont pour la grande faune, dispositifs de sortie d'eau associés à la plantation de 75 km de haie et création d'une cinquantaine de sites de compensation. Pendant le chantier, des mesures sont prises pour réduire l'impact des travaux : déplacement avant les travaux d'espèces végétales et capture / relâche d'amphibiens et de poissons, défrichement en dehors des périodes de reproduction des oiseaux, installation de nichoirs, etc. Le territoire des berges, concerné par la présente enquête publique, est spécifiquement intéressé par la réalisation de 3.250 m de berges lagunées, 2.5 hectares d'annexes hydrauliques, 8 paires de sorties d'eau pour la faune et 110 hectares d'aménagements environnementaux répartis sur 6 sites - le corridor des deux canaux entre PASSEL et PORQUERICOURT jouant un rôle de continuité écologique entre la vallée de l'Oise et les habitats du nord du département... le corridor nord du noyau entre BEAUPAIN-LES-NOYONS et FERMAIZE créant une transition naturelle entre des</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (XXXX = registre papier de XXX)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Pascal	29/03/2024 17h03	Vernon	<p>Je viens de lire avec grand émoi les contributions apportées dans ce registre, et notamment celle des détracteurs. Comme à l'habitude que ce soit associations ou particuliers, qui suivent les sujets, ne connaît pas le fluvial. Le mouvement écologique prétend toujours que les projets d'aménagement et d'infrastructure sont contre-productifs. Mais ce sont les premiers à s'extasier devant la décision de classer le canal du midi ou de rendre en vacance voir le viaduc de Millau ou le pont de Normandie. Le fluvial touche la problématique de l'eau, c'est vrai, mais ce n'est pas la seule. Le compte que canaliser, c'est conserver. J'ajouterai que l'actuel canal, dans ce cas est déjà consommateur, et qu'une partie de celui-ci sera rebouché. Si le Rhin ou la Loire était fluvialisés (canalisés), nous serions en mesure de conserver un volume d'eau beaucoup plus important qu'aujourd'hui. Entendus ça et là que le Canal va nuire au ferroviaire. Le ferroviaire n'y a jamais été autant doté que ces 4 dernières années, bien loin des dotations pour le fluvial. Entendus ça et là que le Canal va générer plus de CO2. Mais qu'en est-il des bateaux actuels qui ne peuvent aujourd'hui dans ce cas des lignes de Santes à Béthune 2 hauteurs, de Dunkerque à Dourges, Valenciennes et Anvers, 2 Hauteurs. Du transport des camions sur l'Al. Je ne sais pas, mais toutes les tonnes qui passeront par le Canal ne passeront pas sur l'Al, et même si les bateaux actual auront une capacité quasiment doublée (sans changer de bateau) c'est déjà cela. Entendus ça et là que le Canal va coûter une fortune pour rien, notamment en terme d'emploi. Peu être dans l'immédiat. Ce mailillon est à considérer dans une stratégie à 50 ans, clairement pas immédiate. Demain nous pourrions prendre 3 hauteurs (même si les flux et balances commerciales s'inversent) demain, de nouveau chargeurs viendront au fluvial grâce à cet infra. Cette infrastructure est désormais inscrite dans le marbre. Il n'y a plus de retour en arrière possible, il faut que les détracteurs le comprennent, croyez vous sincèrement que nous allons le commencer sans le finir ? Je n'y crois pas une seconde. Elle doit et va voir vision et de crédits dans leurs argumentation. Cette infrastructure et un outil de compétitivité pour le transport fluvial, un outils de développement touristique pour le port canal et sa région, un outils de développement de la bio diversité n'est déplaçable... Je terminerai en disant que la marchandisation via ou c'est le moins cher pour la transporter, si le bateau est moins cher que le camion, grâce au canal, elle passera par le canal, CO2D.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jacques	29/03/2024 18h03	Davenescourt	<p>Le réseau portuaire intérieur français, incomplet depuis des décennies par rapport à l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, alors que la France était la 1ère puissance fluviale au début du XXème siècle, est un moteur du développement économique en France. Le retard de réalisation de CSNE (à moins 30 ans) est une des causes de la désindustrialisation de la France et de notre faiblesse industrielle en Europe. La réalisation du mailillon manquant (100 km) permettra, enfin, de valoriser en France, près de 1200 km de voies fluviales à grand gabarit et gabarit intermédiaire, et de relancer ce mode de transport essentiel pour la compétitivité de nos grands ports maritimes et de nos entreprises, par rapport à nos partenaires européens. Le réseau de ports intérieurs en cours de développement sur le réseau Seine-Escaut permettra de relancer la voie d'eau, comme le rail, grâce aux installations multimodales, de valoriser enfin ces 2 réseaux de transport dont l'offre est sous-développée en France, et de retirer la pression du transport routier, aussi bien dans les grandes villes littorales que par le réseau, que sur les noueds industriels qui ont vu leur activité se réduire depuis des décennies, notamment dans les Hauts de France, mais aussi dans le Grand Est.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-mail	Jacques	29/03/2024 18h03	-	<p>CSNE Equitè ambientale Contribution Organisation de la surveillance des chantiers Dans la multitude de documents diffusés pour l'enquête publique, je n'ai trouvé nulle part des précisions sur les règles qui seront mises en place pour assurer la surveillance impartiale dans la réalisation des travaux de façon à se donner la garantie d'une mise en œuvre conforme aux plans et au respect des règles de l'art ainsi que dans les dépôts des bétons notamment. Je demande à la commission d'enquête de nous garantir que la surveillance des chantiers sera confiée à des intervenants libres de toute contrainte en regard des entreprises qui réalisent les travaux de mise en œuvre. Le 29 Mars 2024</p>	Le contrôle des travaux est effectué par des maîtres d'œuvre indépendant des entreprises de construction qui engagent leur responsabilité en regard de la mission de conception et de direction des travaux qui leur a été confiée. De plus, s'agissant d'ouvrages hydrauliques, la réalisation des ouvrages est effectuée sous le contrôle du service de contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques de la DREAL, organisme d'Etat indépendant des entreprises de construction et des maîtres d'œuvre.
E-registre	Jacques	29/03/2024 18h03	Davenescourt	<p>La réalisation du canal Seine-Nord Europe sera un facteur-clé de réindustrialisation des territoires, et l'est déjà sur le Canal du Nord qui peut enfin reprendre sa vocation initiale après 30 ans de baisse de trafic fluvial. Le chantier de construction de CSNE jouera un rôle majeur d'anticipation de l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe, grâce aux quais existants et ceux développés par la SCSNE pour le chantier. Grâce à l'écluse de jonction à Allaines, ces quais sur le canal du Nord pourront être valorisés après l'ouverture de CSNE avec les bateaux gabarit Canal du Nord existants, et la flotte multibots à construire du projet Multirégio. La France pourra enfin relocaliser sur son territoire des industries, notamment l'agro-industrie où une partie de la transformation de nos productions est partie chez nos voisins depuis des décennies, et contribuer ainsi à diminuer très significativement la trace écologique et énergétique de ces flux, en les ramenant au plus proche des zones de production et de consommation, dans une logique de circuits courts. De la même façon, l'économie circulaire (déchets), la grande distribution et le développement d'énergies renouvelables bord à bord à voie d'eau dans la mise en œuvre de la Industrie Verte, pourront enfin se développer en réalisant massivement le transport routier interurbain, et surtout vers les zones urbaines grâce à des installations industrielles et logistiques situées bord à bord à voie d'eau comme nous l'avions fait au début du XXème siècle, et comme nos partenaires européens le développent depuis des décennies.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jacques	29/03/2024 18h03	Davenescourt	<p>Les voies d'eau (fluviales, navigables et canaux) sont naturellement en France comme en Europe un réservoir de biodiversité qui est une des origines du développement du tourisme fluvial. La conception du Canal Seine-Nord Europe a repris ces principes et les a même amplifiés par rapport à ce qui a pu être fait dans les années précédentes dans les autres pays industriels du Nord de l'Europe. Les zones de berges linéaires, les annexes hydrauliques et les plantations seront un des caractéristiques fortes du Canal Seine-Nord Europe contribuant à la fois à son intégration paysagère et au renforcement des corridors de biodiversité. La conception architecturale des ouvrages d'art initiée depuis les premières étapes de développement du projet représente le 2ème volet de cette intégration allant modernité et respect des valeurs des territoires traversés.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Sarmia	29/03/2024 19h03	Lille	<p>Je ne suis pas de cette Région mais je pense que ce projet d'autoroute fluviale est une erreur car il grignoterait des terres et détruirait des m2 d'arbres, de végétation et toute la vie qui s'y développe et dont on a besoin pour se protéger du réchauffement climatique.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Emmanuelle	29/03/2024 23h03	Pontoise-lès- Noyon	J'ai habité plus de 25 ans à Cambonne les Ribécourt, je m'y rends encore tous les jours pour y travailler. Depuis des mois, la route est coupée en direction de Montmaig et la Plessis-brion à hauteur de Cambonne pour les travaux de ce canal. J'ai pu constater la défiguration totale du paysage entre Cambonne le Ribécourt et Montmaig. Ainsi qu'entre Ribécourt et Bailly. Il n'y a plus rien, plus d'arbres, plus de végétation, de la terre à perte de vue. J'ai moi qui suis si souvent promené dans ces endroits. Sans parler de Longueil-Annel où nous aimons nous promener le long des quais. Je m'attends au pire quand le projet atteindra Noyon. J'aime aussi me promener à Sempigny et j'ose espérer que ce village ne sera pas lui aussi défiguré. Ma première interrogation vis-à-vis de ce projet sera la préservation des sols et de la biodiversité : 3000 hectares de zones agricoles détruites à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en relocalisant notre production alimentaire. La destruction d'aïres de prepas, de sites de reproduction et de spécimens de près de 200 espèces protégées, des forêts nasées, des zones natura 2000 touchées, 5 millions de m3 de terre végétale excavés. Quel impact sur le sol vivant ? On combat 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 absorber de CO2 ? Les compensations vont être illusoirs ! Le CSNE promet qu'il réalisera plus de 1.100 hectares d'aménagements environnementaux. Une compensation créée devant conduire à une correspondance entre ce qui est détruit et ce qui est restitué au vivant. C'est de la terre artificielle qui devrait être compensée par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou re-sauvagé. C'est loin d'être le projet ! Les compensations ne feront pas oublier les destructions et les modifications d'écosystèmes. On ne peut pas restaurer de vieux écosystèmes. Tout comme replanter de jeunes arbres ne remplacera pas les forêts anciennes qui abritaient le co2 et abritaient de nombreux animaux. Il faudra plusieurs dizaines d'années pour espérer compenser un peu la destruction. En raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vieille Oise sera rebouché au niveau de Longueil-Annel pour créer une zone humide. Afin d'avoir le droit de détruire, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « performant ». Plus personne ne doute de l'importance de la préservation des zones humides, d'une part pour la faune et la flore qu'elles abritent et d'autre part pour la captation du co2 bien plus importante encore que par les forêts. Si on détruit une zone humide, on ne pourra jamais équilibrer la nature en recréant une artificiellement. ACCAPAREMENT DE L'EAU Le suivi inquéte quant à la construction de la retenue d'eau de 14 millions de m3. Le canal serait alimenté 90% du temps par la rivière Oise, selon la société du CSNE. Que faites-vous lors des sécheresses de plus en plus courantes tous les étés ? Comment va-t-on gérer l'usage de l'eau ? On nous a interdit d'arroser tout l'été et là, on va capter 14 millions de m3 d'eau qui ne retourneront pas dans les nappes phréatiques ! Le niveau de l'Oise ne sera certainement pas suffisant pour alimenter le canal 90% du temps. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la desservent sont en alerte sécheresse tous les ans maintenant, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m3 d'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. Je suis donc contre l'autorisation de mettre en œuvre ce projet destructeur pour l'environnement, la biodiversité et qui aura de graves conséquences sur nos vies également en accaparant notamment l'eau.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9, 1.3.1 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Famy	30/03/2024 11h03	Nantes	MEGA-CANAL ET MEGA-BASSIN • Alors que le dérèglement climatique a déjà de graves 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-mégabassin qui sera construit 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-mégabassin 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 ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Abdelkrim	30/03/2024 11h03	Goussainville	Avis défavorable	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Nina	30/03/2024 12h03	Noisy-le-Sec	Il met un avis défavorable à ce projet. Nous n'avons pas besoin de mega projet supplémentaires qui dégradent encore un peu plus l'écosystème. Il faut au contraire se concentrer sur la préservation de ce qui reste de la nature. Les zones humides sont un projet écologique dans le sens où il va permettre la régénération des sols et accueillir l'eau dans un contexte de sécheresses de plus en plus fréquentes et importantes. En effet, 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 le 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 ? Ouvrir est-il des conflits d'usage de l'eau ? Ou plus, 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. Je suis donc contre l'autorisation de mettre en œuvre ce projet destructeur pour l'environnement, la biodiversité et qui aura de graves conséquences sur nos vies également en accaparant notamment l'eau.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Victorine	30/03/2024 13h03	Saint-Manvieu- Norrey	Il est prévu la destruction de zones humides et de milieux aquatiques. 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Bertrand	30/03/2024 14h03	Complègne		Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Bertrand	30/03/2024 14h03	Complègne	De plus, ce sont plus de 170 espèces protégées qui ne le seront plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). Le traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE) n'est pas crédible. 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 initiés.	La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauchages exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du Secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail	Frederic	30/03/2024 16h03	Saint-Georges- d'Olléron	<p>Bonjour, Vous trouvez ci-joint ma contribution à l'enquête publique. Bien cordialement Christine Dericq</p> <p>L'ouverture du CSNE met en lumière des enjeux économiques et sociaux et doivent permettre aux territoires traversés, des retombées économiques et sociales durables.</p> <p>Il faut tirer partie de l'histoire et des particularités des personnes impactées par le changement de visage de la région, le canal concerne directement toute la région des Hauts de France.</p> <p>La mission de l'AMPAVE est de rassembler autour de la voie d'eau et de créer des liens entre hier, aujourd'hui et demain.</p> <p>C'est tout naturellement que l'association apporte sa contribution économique, sociale et écologique à l'enquête publique</p> <p>Cette contribution est collective. Chaque membre de l'AMPAVE, transporteur fluvial ou autre peut apporter directement sa contribution au regard de ses connaissances et ses compétences.</p> <p>Un constat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les transporteurs fluviaux, appelés autrefois les bateliers, voient leur activité impactée par la mise en service du CSNE - Les habitants des territoires impactés voient un coup de projecteur apporté par le CSNE sur leur région et leur mode de vie. - Le territoire continue sa longue transformation engagée depuis des siècles aménagés... Il se construit avec et contre l'eau selon les activités humaines et les aléas climatiques. La nature souvent sacrifiée se rappelle toujours à l'homme. Elle restera la plus forte. <p>Des opportunités, à saisir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le métier des transporteurs fluviaux est en pleine évolution, il offre des perspectives d'avenir pour la région qui est la plus jeune de France. - La transformation du territoire et sa nécessaire adaptation au changement climatique représentent des opportunités pour créer des nouveaux métiers, pour changer ses modes de vie, ou pour s'investir dans le tourisme durable de proximité... - Cette transformation engagée depuis le 16ème siècle renforcée par le développement des industries textile, la mine... a laissé un maillage de canaux et de portées de voies vertes sans précédent. - L'ouverture vers la mer avec les nombreux fleuves de la région, donnent des perspectives pour créer des itinéraires réservés au mode de déplacement doux. - La région change de visage, c'est l'occasion de mettre en valeur la résilience des habitants et le patrimoine. 	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Frederic	30/03/2024 16h03	Saint-Georges- d'Olléron	<p>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-mégabassin 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 50% 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-mégabassin 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 amlin ?</p>	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Justin	30/03/2024 17h03	Paris	<p>DES COMPENSATIONS ILLUSOIRES • La « compensation » des dommages environnementaux prévue dans la loi n'est que théorique. Une compensation telle devrait conduire à une correspondance entre ce qui est détruit et ce qui est restauré au vivant. L'ha de terre artificialisée devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou le ensauvagé. • Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par le décret ERC (éviter-réduire-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 biodiversité. • 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 ancienneté. • 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 humide - afin d'avoir le droit de détruire, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « performant ».</p>	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Anne	30/03/2024 17h03	Complègne	<p>Bonjour, Je suis contre ce projet qui sacrifiera nombre d'espaces naturels à une époque où les préoccupations écologiques sont - à juste titre - très présentes dans le débat public. Cela, pour mettre en oeuvre un projet permettant une gigantesque circulation de marchandises, qui n'est absolument pas ce dont notre monde a besoin, à l'heure où de plus en plus de gens se tournent vers l'achat local et de proximité. Dans tous les articles ou textes de présentation du supposé futur CSNE, je vois en illustration de belles photographies de petits cours d'eau bordés d'arbres. Il s'agit manifestement de l'environnement actuel et non de celui à venir, si le CSNE voyait le jour. Je m'interroge donc d'une part, sur l'objectivité dans la présentation idéalisée du CSNE et d'autre part, sur la "concrétude" des panoramas ainsi présentés : le futur paysage correspondra-t-il vraiment à ce qui nous est montré sur ces photographies bucoliques ?</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Julie	30/03/2024 17h03	Paris	<p>Ce projet de création d'un canal à grand gabarit s'inscrit en total contradiction avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux que nous devons toutes et tous nous mobiliser. Ce projet anachronique décidé dans les années 80, alors même que la question du dérèglement climatique n'était pas encore une réalité, devrait être abandonné. 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 de seulement 3%). Comment accepter de financer un projet au coût pharaonique qui mettra en péril notre ressource en eau ô combien rare et précieuse. 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.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (XXXX = registre papier de XXX)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Isabelle	30/03/2024 21h03	Lille	DES COMPENSATIONS ILLUSOIRES* La « compensation » des dommages environnementaux prévus dans la loi n'est que théorique. Une compensation réelle devrait conduire à une correspondance entre ce qui est détruit et ce qui est restitué au vivant. 1 ha de terre artificialisée devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou ré-ensauvagé. * Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1.100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, vendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-compenser), sont avancées comme la preuve du caractère écologique du projet. En réalité, de nombreuses études montrent que (à très grande majorité) les opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de biodiversité*. Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté*. Notons également qu'en raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vieille Oise serait rebouché au niveau de Longueuil-Annel pour... créer une zone humide : afin d'être détruite, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « nouveau ».	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Virginie	31/03/2024 07h03	Étagny	Actuellement, conseiller municipal dans l'Oise, j'ai eu à retirer le P.U. de ma commune. Dans ce cadre, nous avons eu à réfléchir à la possibilité de modifier la destination des parcelles sans déroger à l'obligation de ZAN. La taille de ma commune est ridicule par rapport aux plus de 3000 ha d'emprise du canal, et c'est pourquoi je m'interroge sur la dérogation qui lui est faite à cette obligation? Pourquoi en effet la construction du canal permettrait d'artificialiser des sols - nos sols - dont nous sommes tous sensés prendre soin? Même avec le recours à "l'utilité publique" qui me paraît contestable car ce projet est néfaste, en quoi ce la autorise à déroger à cette obligation qui est faite à tous?	Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
				AVIS D'AVORABLE Le projet ne date pas d'hier (1) : déjà envisagé sous le règne de Napoléon pour relier la Seine et la Région Parisienne au Nord, il est relancé par Michel Rocard en 1981, puis confirmé treize ans après par Nicolas Sarkozy en 1991. Mais un montage financier incertain retarde encore le projet jusqu'en 2017, année où la répartition des coûts entre l'Union Européenne (deux milliards d'euros) l'Etat (1,1 milliard), les collectivités locales (1,1 milliard) et la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE, 780 millions) est actée. Pourtant, le projet, déclaré "irréversible" par François Hollande, sera mis en veilleuse par Nicolas Hulot/Quart à Édouard Philippe, premier ministre de Macron. Il cède à l'Assemblée Nationale "ne pas dicter l'utilité du projet", mais craint, en tant que maire du Havre, qu'un projet qui relierait le port du Havre à ceux d'Anvers et d'Amsterdam ne profite surtout à ces derniers. Et pourtant, il défend le projet pour Reporters (2) : "Un projet, démasqué, d'une naïveté déconcertante, un péché environnemental, économique et environnemental". Et finalement, la seule opposition vient de Barbara Pompili, alors députée de la Somme (3) la conviction, attelle, que ce projet est mauvais pour notre région et qu'il ne répond en rien aux enjeux de développement qui sont face à nous. Après les armoirtements d'usage, le projet revient aujourd'hui à la surface. A elle toute seule, sa description en atteste. Le caractère pharaonique : La dimension même des péniches géantes (185 mètres de long, 31,4 mètres de large), pouvant transporter jusqu'à 4400 tonnes de marchandises, diminue l'ampleur du projet : à partir de la Seine, ces péniches devraient d'abord emprunter l'Oise, dont le cours n'est pas adapté à des bateaux de cette taille. Cela signifie d'abord détourner le cours de cette rivière aux égoûts (question des Compagnies) ou les mêler de la rivière (2) ne permettrait pas le passage de ces bateaux surdimensionnés. Il y a également la tenue des ponts existants, sous lesquels les bateaux de cette taille ne pourraient pas passer. La dimension même de ces transports pose une interrogation : ceux qui viendraient du Havre ne se raient-ils bloqués à Rouen par les ponts de la Seine, mais aussi le pont Louis XV de Compiègne qui serait, "tôt ou tard", retenu... à moins de limiter le fret embarqué à 25000 tonnes, ce qui remettrait en cause la rentabilité de ce mode de transport et serait contraire au cahier des charges déposés auprès de l'Union Européenne (3). Mais, comme le dit la tribune de Reporters (2), "quelle importance, relative à l'Etat, qui s'y est engagé, paiera le déficit d'exploitation du canal" Pour ses partisans, le Canal Seine Nord présente de multiples avantages, à la fois écologiques et économiques (1) : d'abord, en termes de bilan énergétique - pour la même consommation en pétrole, le transport fluvial permettrait de déplacer une tonne sur 275 Km, contre 130 Km pour le transport ferroviaire et 50 Km pour le transport routier. Le coût du transport serait de 12 euros pour ces bateaux surdimensionnés, contre 17 euros pour les péniches classiques, 21 euros pour le transport routier et 22 euros pour le transport ferroviaire. Le calcul du bilan carbone démontrerait, sur 40 ans, une économie de plus de cinquante millions de tonnes de CO2 (4) Mais une tribune de Reporters remet en cause ce bilan écologique, qui ne tient compte que de la consommation énergétique des bateaux : les pompes à eau nécessaires dans l'Oise et dans l'Aisne, outre qu'elles bouleverseraient la situation hydrologique des régions concernées et doubleraient, selon Reporters, le bilan énergétique de ce mode de transport (2). De surcroît, c'est la question des bassins qui s'invite dans le nord de la France, car les besoins en eau sont incompatibles avec l'hydrographie des régions traversées (2) : c'est une retenue d'eau de 14 millions de tonnes qu'il faudrait construire pour sécuriser en permanence le niveau du canal, soit 22 fois la bassine de Sainte-Soline (5). Et, comme d'habitude, sans qu'aucune étude d'impact ne vienne dresser le bilan hydrologique de ces prélèvements massifs ! INous concluons cet avis par une interview de monsieur Fraisse de Montval (6), maire d'une commune de l'Oise, initialement favorable au projet, qui a complètement changé d'opinion lorsque, à la	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête. S'agissant des effets prépondérants sur le port du Havre tels qu'évoqués dans l'avis, il convient de se reporter à la contribution de l'établissement public HAROPA PORT (Ports du Havre - Rouen - Paris) qui indique en conclusion : "Pour toutes ces raisons et parce que les investissements requis pour adapter nos infrastructures doivent dès à présent être anticipés pour répondre aux besoins des prochaines années, HAROPA PORT considère que la création de tout ouvrage participant au développement du transport fluvial revêt un caractère prioritaire. A travers une complémentarité à trouver et à affirmer avec l'axe Seine, le canal participera aux efforts déjà entrepris, et ceux à venir, pour accélérer la décarbonation du transport de marchandises."
	Pierre	31/03/2024 07h03	Montmorency	Le CSNE est un projet qui accroît 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 rebalçant 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 1 m3 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 déplacements de près de 200 espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées et ont déjà commencé à être atteintes par des travaux de préparation au chantier. 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 se sont à l'avenir de plus en plus fréquentes. Alors pourquoi détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbeur de CO2 ? Les sols vivants, riches en matière organique, retiennent l'eau et lui permettent de s'infiltrer pour recharger les nappes plutôt que d'être exposés à l'évaporation en surface. Quand on connaît la situation de sécheresse hydrogéologique à laquelle a fait face le bassin de la Seine, il ne semble pas prioritaire d'y dégrader encore le cycle de l'eau. A-t-on vraiment besoin d'infrastructures législatives à fort impact supplémentaires, dans une région déjà sillonnée d'autoroutes ? La décarbonation la plus efficace est celle qui évite l'usage (ici des transports). Ce n'est pas en portant un projet totalement périmé qui vise à rendre nos économies, toujours plus productives et vulnérables par le flux rendu permanent et la spécialisation que nous allons y arriver. Ce projet destructeur va non seulement nuire lors de sa réalisation mais aussi avoir un impact tout au long de sa durée de vie par son besoin en eau et détourner des crédits qui pourraient être utiles à une réelle transformation écologique de notre société et donc l'enfermer dans une voie mortifère. Voilà pourquoi je pense qu'il ne faut pas réaliser ce projet.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Philémon	31/03/2024 09h03	Saint-Valéry-sur-Somme	La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Mathis	31/03/2024 11h03	Complègne	<p>Les hypothèses prises pour l'alimentation en eau me semblent tout à fait discutables. L'ETP moyenne de 5mm est dépassée en juin, juillet et août dans la valeur maximale calculée. Or cette valeur est calculée sur les bases de 1960-2022 (source : pièce D1, page 14). A partir de 2030, cette valeur augmentera de manière certaine et dans une mesure importante. Alors pourquoi prendre une ETP si faible ? Aussi, je ne comprends pas comment on peut considérer un remplissage des nappes totalement équivalent avant et après projet alors que le canal intercepte un nombre non négligeable de nappes, et l'évaporation de telles quantités d'eau combinée à l'imperméabilisation des sols va forcément influer sur le remplissage des nappes. Avec des hypothèses très optimistes, précipitations et ETP, le dimensionnement du canal aurait été mis à mal en 1976. Nous pouvons tout à fait prévoir une accentuation en fréquence et en intensité de ces phénomènes de sécheresse. Lorsque le canal est "à sec", il faudra le remplir à nouveau ainsi que la retenue de la Louette, ce qui augmentera le stress hydrique des nappes déjà basse (car en incapacité de remplir le canal), ce qui mènera à de nouvelles pertes par évaporation pour les nappes, qui auront plus de mal à remplir le canal et ainsi de suite. Ce phénomène n'est jamais pris en compte dans les études : on prend les conditions d'aujourd'hui et on regarde le remplissage années après années. Mais nous pouvons tout à fait prévoir une sécheresse sur plusieurs mois avec une mauvaise pluviosité l'hiver d'après. Que se passe-t-il avec une infrastructure qui pompe dans l'Oise jusqu'au seuil de vigilance sécheresse ? Notre région sera-t-elle continuellement en vigilance sécheresse ? Qu'en est-il pour les autres usagers de l'eau ? Le dossier d'enquête demande une dégradation au nom de l'intérêt public majeur, daté de 2008. L'enquête publique n'ayant pas été renouvelée en 2017. La situation économique et environnementale a depuis été largement bouleversée. Les hypothèses de croissance économique (+1,6% chaque année) apparaissent aujourd'hui fantaisistes, et il est évident qu'il est plus d'utilité publique de préserver notre biodiversité et notre ressource en eau plutôt que d'augmenter faiblement le trafic fluvial, sans report modal significatif du roulier. En tant que jeune citoyen, je m'oppose fermement à ce projet et demande à ce que la commission d'enquête refuse de délivrer une quelconque autorisation environnementale. Un moratoire sur l'eau et ses usages doit être engagé dans la région, pour déterminer collectivement et démocratiquement des usages de ce bien en voie de raréfaction.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.8., 1.2.9., 1.2.20, 1.9.2 et 1.9.4 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Mathis	31/03/2024 11h03	Complègne	<p>Tout d'abord, sur le plan de la biodiversité, nous sommes rentrés dans la sixième extinction de masse, et la limite planétaire de l'effondrement de la biodiversité a été dépassée. Je trouve totalement absurde de détruire des espaces de nidification, de reproduction des poissons et autres zones humides dans un tel contexte. J'ai pu me renseigner sur cette question des compensations, vendues comme neutralisant, parfaitement la destruction de biodiversité. Une étude menée par agronostech (Magali Weisgerber, Samuel Roturier, Romain Juliard, Fanny Guillot, Biodiversity offsetting. Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain, Biological Conservation, 2019) montre bien que ces compensations n'empêchent pas une perte de biodiversité. D'autant plus que les quelques zones de compensations de la CSNE observables ressemblent plus à des champs d'arbres qu'aux forêts détruites pour réaliser ce projet. Cette destruction ne doit pas continuer dans les secteurs 2 à 4.</p> <p>En parallèle, une réelle politique de report modal vers des modalités plus écologiques, devra être étudiée, avant de poursuivre la destruction, il devient urgent de définir démocratiquement l'orientation de ces mégaprojets qui ont un coût très important, tant économique qu'environnemental. Merci pour votre attention et votre travail. Bien à vous.</p>	Se reporter à la réponse à la question 1.9.2 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Laurent	31/03/2024 14h03	Leffincoudette	<p>Stop 1 Comment ne pas voir la stupidité de ce type de projet. Fuite en avant et destruction de nos châteaux d'une vie respectueuse et résiliente.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Magdalena	31/03/2024 14h03	Noyon	<p>Madame, Monsieur, je suis résolument opposé à ce projet dont l'impact en matière de report modal vers le fluvial sont très hypothétiques, mais dont les impacts sur l'environnement sont, eux, énormes et bien réels : annihilation de nos vallées de l'Oise, 10 ans de travaux avec des nuisances pour les voisins, utilisation d'immenses quantités d'eau.... Tout cela mérite un vrai débat public !</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	31/03/2024 18h03	Paris	<p>le Canal Seine Nord Europe est une catastrophe pour la biodiversité locale. Il pourrait détruire plus de 3 000 hectares de zones agricoles (parmi les plus fertiles de France) et nécessitera la destruction 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 excavés, et le chantier en lui-même générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux. La CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux pour compenser, rendus obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-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 diversité. Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté.</p> <p>Le tutor canal Seine Nord Europe va contribuer à augmenter l'activité transport fluvial au détriment du transport longue distance et moyenne distance. Le canal SNE va réduire l'activité transports routiers à destination de nos débouchés sur les ports de Dunkerque, Rouen, la Belgique, Hollande et l'Allemagne. Il en sera de même pour tout nos approvisionnements en produit nutrition de la plante qui sont essentiellement à ce jour réalisés par le transport routier en provenance des ports de Rouen, Le Havre, Dunkerque, Gand, Anvers, Rotterdam mais aussi des usines qui sont implantés essentiellement en Europe. Demain avec le canal SNE la tendance va s'inverser. Le canal SNE va aussi contribuer à notre performance économique grâce à un transport moins polluant et aussi plus compétitif ce qui aura pour nos activités des évolutions sur nos développements futur avec grâce à une meilleure compétitivité.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	31/03/2024 18h03	Vanves	<p>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.</p>	Le maître d'ouvrage ne peut pas répondre à cette contribution sans plus de précision. Le dossier répond aux exigences réglementaires du Code de l'environnement. Le cadre réglementaire est présenté dans la pièce A2 du dossier soumis à enquête publique.
E-registre	Lise	31/03/2024 18h03	Liverdy-en-Brie	<p>Je m'oppose à ce projet de canal car il me semble être inadapté à nos besoins futurs et dangereux pour l'avenir de tous qui n'est pas qu'économique. C'est un projet qui, par sa taille, est digne des projets du Général Sisi dont les urbanistes et économistes français se gaussent ! Comme de nombreux projets urbains et encore pour les projets d'infrastructure de cette envergure, le temps des politiques publiques en font des projets périlleux avant même leur livraison. Ce projet a été pensé il y a des dizaines d'années dans un contexte politique, environnemental et économique très différent d'aujourd'hui. Les temps auront encore davantage changé lorsqu'il sera livré dans 15 ans (au plus tôt et si le projet parvient à son terme). Les priorités d'aujourd'hui doivent être à la préservation des terres agricoles et de l'eau non pas aux échanges commerciaux et aux trafics en tout genre. Pourquoi ces priorités encore aujourd'hui ? Ce projet gigantesque outre les terres qu'il condamnera, l'eau qu'il mettra en péril va produire comme les autres aménagements de gravats et de terres excavées liées aux terrassements nécessaires. Que faire de ces terres ? Que proposer aux riverains et aux agriculteurs concernés par la DUP et donc la expropriation. L'argent ne compense pas tout lorsqu'on s'en faut. En tant qu'agriculteur, si un tel projet devait passer sur mes terres ce serait une catastrophe dont on ne pourrait se remettre.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. D'autre part, à chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements.
E-registre	Lise	31/03/2024 18h03	Liverdy-en-Brie	<p>Je suis d'autant plus opposée à ce projet qu'il y a, semble-t-il, été signé alors que le dossier n'était pas complet ce qui le rend illégal.</p>	

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Alban	31/03/2024 19h03	Villfranche-de-Roubaige	<p>Bonjour, je viens contribuer à l'enquête publique sur l'autorisation environnementale du canal Seine Nord-Europe, et je tiens à faire part de mon avis défavorable à ce projet. La communauté scientifique nous fait part de ses inquiétudes non seulement sur le réchauffement climatique, mais aussi sur les autres dégâts infligés à l'environnement qui contribuent à une façon majeure à la perte de biodiversité. Une des causes majeures de celle-ci est la perte des habitats, qui ont d'autant plus d'impacts écologiques qu'ils sont anciens, ainsi que la perte de continuités écologiques entre ceux-ci. Pour cette raison, tout projet ayant un impact majeur sur l'aménagement de l'environnement doit avoir ces inconvénients compensés par ses qualités intrinsèques ; par exemple, des moyens de production d'énergie renouvelable peuvent avoir un impact environnemental non nul mais être écologiquement défendables par le fait que leur énergie puisse se substituer à la combustion de ressources fossiles ; ou l'extraction de matériaux pour construire un pont-piloton et cyclable au-dessus d'une route peut se justifier par des impératifs de sécurité et d'encouragement aux modes de transport peu énergivores. Le canal Seine Nord-Europe ne semble pas répondre à de tels enjeux d'impératif écologique ou d'amélioration de la qualité de vie humaine. Il doit s'étaler sur plus de 3000 hectares, rendant quasiment inévitable l'atteinte directe à des environnements à fort enjeu écologique non directement touchés par l'activité humaine depuis longtemps, et brisant la continuité écologique des nombreuses espèces berraines. Les travaux de terrassement provoquent inévitablement l'émission d'une grande quantité de déchets de carbone pour faire fonctionner les machines, et les déchets de emballages s'ajoutent à ceux-ci. Les travaux de préparation des sols nécessitent également de fonctionner sur la gestion de la ressource en eau. Alors que le réchauffement climatique risque de raréfier la ressource, est-il judicieux de miser sur un moyen de transport qui consommira plus de 30 millions de mètres cubes d'eau, et fera appel à la construction d'une retenue de substitution qui de pompera directement l'eau des nappes phréatiques alors que la communauté scientifique de hydrologie est dans l'ensemble contre ce genre de scénarios ? Les dégâts à l'environnement incompréhensibles sont énormes justifiant à eux seuls de s'opposer au projet, à moins que les bénéfices écologiques et pour la qualité de vie humaine soient gigantesques au point de justifier ces atteintes à l'environnement (ce qui n'est pas le cas), mais entreprendre un tel chantier ménerait à des impacts environnementaux supplémentaires causés par des infractions aux différents mesures d'atténuation des impacts de tels chantiers. Nous le voyons bien avec le chantier de l'A69 : certains arbres ont été abattus en dehors des périodes légales d'abattage ce qui pose des problèmes pour les animaux qui y nidifient et des retenues d'eau polluée censées éviter que celle-ci se déverse telle quelle dans l'environnement sont mal entretenus au point de ne pas remplir leur fonction. Concernant les avantages écologiques ou humains de ce projet, il n'y en a à vrai dire quasiment pas. Le report modal du transport routier, avec donc une baisse de la circulation de camions, constitue le principal argument d'ordre écologique. Toutefois, cette baisse est bien trop dérisoire par rapport à l'impact environnemental du chantier qui serait nécessaire pour mener ce projet à terme, et surtout le transport de ce canal risque de venir principalement en concurrence avec le fret ferroviaire qui est le moyen le moins polluant de transporter des marchandises sur de grandes distances. Même en ignorant tous les impacts environnementaux du chantier et liés à la gestion de l'eau, ce projet serait donc un net négatif pour l'environnement.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.8., 1.2.14., 1.3.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Yannick	31/03/2024 20h03	Marly	<p>PRESERVATION DES SOLS Méga-Canal - un projet qui accroit l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en créant 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 rebattant 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 concerner par la loi ZAN ? • Verifiable • Chantier du siècle • Le CSNE déplacerait 78 millions de m3 de déblais. L'équivalent de 1 ans 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 déplacements 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 raisonné, d'aires 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 absorbéur de CO2 ?</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5., 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.</p> <p>Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.</p> <p>La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »</p> <p>D'autre part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>
E-registre	Christelle	31/03/2024 20h03	Roissy-en-Brie	<p>Je suis défavorable au projet de canal Seine-Nord-Europe car la prise en compte du vivant n'est pas assurée. La rivière de l'Oise se retrouve dénaturée : elle sera partiellement bouchée voir déplacée, canalisée. C'est un non-sens. Les cours d'eau sont les continuités écologiques principales et structurantes du territoire. Les berges doivent restées naturelles et l'écoulement de l'eau et des sédiments ne doit pas être entravé. De plus, ce projet entre en contradiction avec des enjeux de sécurité alimentaire. Les 35 millions de m3 prélevés dans la rivière pour alimenter le canal et la retenue d'eau associée seront à usage exclusif du transport fluvial. A l'heure où la question de l'usage de l'eau pour l'agriculture fait défaut et cause de nombreux débats, voir des conflits, au sein même de cette activité, il est urgent de prioriser les usages et de remettre en question, à la lumière de cet enjeu, la nécessité d'un tel projet. Car à cet accaparement de l'eau s'ajoute l'artificialisation de minimum 3 100 ha d'espaces, majoritairement naturels, agricoles et forestiers, des terres qui ne pourront plus être cultivées afin de produire une alimentation locale. Aussi, ce projet accompagne l'érosion de la biodiversité et ne permet pas de la limiter. En entraînant inévitablement la destruction d'habitats, notamment des espèces protégées. Il réduit leur résilience et accélère leur disparition. Il crée également une nouvelle barrière, un nouvel obstacle infranchissable pour la faune et la flore, dont les populations seront séparées et donc réduites. Cela aussi participe à une moindre résilience d'espèces déjà fragilisées. En conclusion, ce projet reflète une volonté de développement économique et de rayonnement international. Sa mise en œuvre entrainera toujours plus de flux de marchandises et d'artificialisation des sols. En effet, il sera accompagné par le développement de nouveaux ports, sur le canal mais également sur les cours d'eau qu'il relie, de nouvelles zones logistiques, de nouvelles déboisées... Pour autant, la préservation des espèces naturelles, agricoles et forestières est essentielle pour répondre aux enjeux de sécurité alimentaire et de préservation de la biodiversité. Il faut relocaliser la production agricole sur le territoire et consommer localement la production, il faut renaturer notre territoire et permettre le bon fonctionnement des fonctions écologiques des habitats naturels (stockage du carbone, de l'eau, filtration de l'eau, de l'air, régulation du climat...). Ces objectifs sont prioritaires et ne devraient pas être mis à mal par un projet d'importation de produits non essentiels produits à l'autres bout du monde...</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.8., 1.2.14., 1.3.1., 1.3.2, 1.3.3 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Solène	31/03/2024 21h03	Valenciennes	<p>Le Méga-Canal est un projet qui menace d'accroître l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts qui sont indispensables à un équilibre de notre environnement, à une époque d'urgence climatique démontrée par des scientifiques et chaque nouveau rapport du GIEC. Le CSNE est considéré comme le « chantier du siècle » qui déplacera 78 millions de m3 de déblais. L'équivalent de 1m3 par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu. Le jeu en vaut-il vraiment la chandelle ou seul le profit financier à court terme entre-t-il en compte ? Quel impact sur le sol vivant aura ce projet ? Comment peut-il voir le jour si, inévitablement, il détruira des habitats, des espèces locales, de la faune et de la flore qui ne peuvent être « remplacés » comme bon nous semble ? Des millions de mètres cubes de terres végétales seraient excavés. Le projet impliquerait 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. Le bruit, l'atmosphère, les vibrations seront autant de perturbations néfastes qui menaceront tout le périmètre du tracé du canal et iront à l'encontre de toutes les recommandations de préservation de l'environnement qui sont encore trop négligées aujourd'hui. Le projet, et ses travaux de préparation au chantier, émettront d'un défrichement traité, d'importants nuages de poussières et de particules nocives, et de nombreuses émissions de CO2. Les niveaux de pollution de l'air sont d'ailleurs régulièrement dépassés dans les Hauts-de-France, quel sera l'impact de ce projet sur les conditions de vie et de santé des habitants ? Le CSNE aura une empreinte de plus de 3000 ha sur de nombreux sites naturels et des terres agricoles. Habitante du Valenciennais, vivant dans une des régions avec le plus de territoire dédié à l'agriculture intensive, j'ai un grand temps de questionner notre usage des terres. La crise COP26 ne nous aurait-elle donc rien appris ? Les catastrophes climatiques sont de plus en plus nombreuses et de plus en plus fortes. Pour y faire face, il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en réaménageant nos productions, notamment alimentaire. Nous avons besoin des terres, et donc de préserver ces dernières. Nous avons besoin d'agroécultures raisonnées, à taille humaine, respectueuse de la biodiversité afin d'être encore capable de nous nourrir dans les années à venir. Sinon, nous devrions encore davantage dépendre des importations, qui arriveront par bateaux qui emprunteront les canaux que nous avons construits, et qui nous conduiront, au lieu de choisir dès aujourd'hui la voie d'une gouvernance indispensable à notre survie sur le long terme. Aujourd'hui, la loi Zéro Artificialisation Nette s'applique à de petits projets mais le CSNE n'y est pas soumis. Comment expliquer cette dérogation, alors qu'il s'agit d'un projet extrêmement destructeur qui devrait donc être le plus concerné par la loi ZAN ? Si les lois gouvernementales, les PLU des agglomérations, les accords de Paris ne sont pas respectés, que valent nos institutions ? J'ajoute que les compensations ne sont pas une réponse valable. Quand Valenciennes indique que l'artificialisation de sol sur la ville sera "compensée" à 10km de là dans une autre commune, j'imagine que les quelques 17 fois la taille en hectares du CSNE ne peuvent connaître de compensation réelle, qui ne serait qu'un piètre dédommagement de toute la perte de biodiversité impliquée.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5., 1.7.1. formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Roselyne	31/03/2024 21h03	Paris	<p>La création de ce grand canal va causer des désordres irréversibles dans les berges de l'Oise et dans les terres traversées. De ce fait il y aura des conséquences sur la flore et la faune locales. Par ailleurs ce type d'infrastructure ne favorise que le glib-commercé de très grosses entreprises nationales et internationales et implique des glib-comis, particulièrement polluants, dans l'éternelle perspective d'une croissance et d'un développement infini. Le tout dans le cadre d'une planète aux limites tout ce qu'il y a de plus fini... Seuls sont pris en considération les intérêts liés quelques-uns, industriels ou spéculateurs. Nous méritons mieux en termes de conditions de vie, de santé et de bien être, à commencer par pouvoir respirer et manger... Je suis contre de tels projets du siècle dernier, désormais obsolètes, qui s'inscrivent dans un gigantisme qui n'a plus de raison d'être aujourd'hui.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Philippe	01/04/2024 06h04	Ville neuve-le-Roi	<p>Je ne suis pas contre le transport fluvial, bien au contraire mais c'est l'ubris démentiel de ce projet alors qu'il faut préserver les terres agricoles, la biodiversité et surtout les émissions de CO2...</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.2, 1.3.5 et 1.3.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Corinne	01/04/2024 06h04	Vic-sur-Aisne	<p>MEMACES SUR LA BIODIVERSITÉ • Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne seraient plus sur l'ensemble du périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP). • Les déclarations du CSNE concernent 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 (renoué du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initiés. 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.</p>	La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauchages exportatrices ont été réalisés et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises des secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
E-registre	Jean-Marc	01/04/2024 06h04	Ramenville-Saint-Agne	<p>Dossier de demande d'autorisation environnementale Canal Seine Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-bac Contribution de Agri Pour Le Fluviale Le projet de canal Seine Nord Europe intéresse tout particulièrement la Fédération Agri Pour Le Fluviale qui regroupe de nombreux acteurs professionnels du secteur fluvial ainsi que des collectivités et associations, désireuses d'agir pour le développement de la voie d'eau/nous avons examiné l'ensemble du dossier et souhaitons nous exprimer plus particulièrement sur les volets pour lesquels nous pensons pouvoir apporter les compétences de notre fédération. Alimentation en eau du canal La conception du système d'alimentation en eau est basée sur le principe d'une épargne totale de l'eau utilisée pour le fonctionnement des écluses, grâce à un système de pompage de l'eau des bassines associé à l'utilisation de bassins d'épargne. Aucun prélèvement dans la nappe n'est prévu par ailleurs le canal est conçu avec une étanchéité très performante réduisant les pertes en eau par infiltration à 0,62 m3/6 maximum, quantité faible qui, en outre, retourne à la nappe. L'évaporation représentée par ailleurs une perte évaluée à 0,34 m3/6. Le besoin total en eau, en période très sèche, a été évalué au total à 1,2 m3/6 maximum, chiffre qui intègre une marge de sécurité de 25%. Un prélèvement dans l'Oise permettra de répondre à ce besoin. En situation d'étiage, c'est la retenue de Louette, bassin-réservoir de 14 millions de m3, qui sera sollicitée. Ce réservoir sera rempli en période de hautes-eaux à partir de l'Oise. Il faudrait une situation de sécheresse exceptionnellement longue pour que sa capacité soit insuffisante. Dans ce cas, la navigation pourrait encore être maintenue, avec des restrictions d'enfoncement. Par sa conception, le projet est donc particulièrement économe en eau. Il permet de préserver le fonctionnement de l'Oise, notamment en situation d'étiage, et d'assurer une bonne marge de sécurité pour les autres usages de l'eau et les besoins des milieux naturels. Mais se pose la question de l'impact du changement climatique à long terme, sur ce système d'alimentation en eau pour la conception du projet, le maître d'ouvrage a analysé différents modèles climatiques retenus par la communauté scientifique, on se projette à l'horizon 2065. Tous prévoient des étiages de plus en plus sévères résultant principalement du réchauffement et de l'augmentation de l'évaporation associée. Le schéma d'alimentation en eau du projet prévoit différentes mesures afin d'absorber les effets de l'évolution du climat : - hypothèse d'évaporation intégrant une marge d'environ 20% au-dessus de la valeur moyenne de l'évaporation potentielle journalière du mois le plus chaud de l'année ; - la retenue de sécurité de 25% dans l'estimation du besoin en eau du canal (1,2 m3/6) ; - pour répondre aux besoins en période d'étiage, réalisation de la retenue de stockage de Louette, qui sera alimentée en période de hautes eaux ; - non prise en compte des apports pluviométriques dans le schéma d'alimentation en eau du canal. En période normale, l'alimentation du canal repose sur un prélèvement direct dans l'Oise, les périodes de prélèvements autorisés étant déterminées par le respect de seuils de débit limite modulés en trois phases. L'atteinte de l'un de ces seuils conduit à l'arrêt des prélèvements, puis à l'utilisation du stockage de la retenue de Louette. Dans les cas où le besoin dépasserait la capacité de cette retenue, des restrictions de navigation s'avèreraient alors nécessaires (abaissment de la ligne d'eau, diminution du rectangle de navigation puis de l'enfoncement). Cependant des simulations ont été réalisées en s'appuyant sur les données historiques de débit mesuré de 1960 à 2022, et en intégrant les données futures de fonctionnement du canal. Elles ont permis d'établir que même en 1976, où le débit de l'Oise a été le plus bas, la retenue n'aurait été utilisée qu'au deux tiers et que sur les 5 dernières années, particulièrement chaudes, elle aurait été utilisée à moins de 60% de son volume. Enfin la possibilité de survenue d'une interruption de la navigation, qui serait gérée par une insuffisance de la réserve d'eau, est évaluée à deux fois par siècle. En conclusion, le schéma d'alimentation en eau du canal est extrêmement favorable du double point de vue de</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rox = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Edouard	01/04/2024 07h04	Caligny	Madame, Monsieur, Je complète mon avis d'hier soir pour souligner que le débat sur le canal Seine-Nord Europe ne peut pas se dérouler uniquement sur le plan technique. Il faut prendre en compte l'aspect éthique. Dire, dans les grandes lignes, qu'il faudrait détruire des zones entières, bouger 78 millions de m3 de terre, couler des milliers de m3 de béton, abattre des milliers d'arbres, dégrader l'habitat des oiseaux, poissons, insectes, pour faire de "l'écologie" est une absurdité totale. La nature se porterait bien mieux sans le canal Seine-Nord Europe. Soyons sérieux. Ce projet serait uniquement fait pour des raisons économiques : servir le BTP, favoriser l'export de céréales, et c'est cette raison première qui devrait être mise en avant l'argument de l'emploi mais est-ce moral de tout détruire pour faire de l'emploi, qui plus est, précéder l'emboîtement logistique ou temporaire (construction). J'ai lu aussi que le canal Seine-Nord "il devait être construit un jour, puis plus est, précéder l'emboîtement décrets. Pour les envoyer où ? vers les pays pauvres qui courent les déchets des pays les plus développés ? Merci d'être répondre à ce point précis. En conséquence, sur les aspects environnementaux, la meilleure option raisonnable est d'abandonner le canal Seine-Nord Europe et d'utiliser son argent pour des projets plus vertueux : utiles au plus grand nombre et non destructeurs de l'environnement. Certains ou certains (en gros le monde de la logistique) veulent faire du transport en provenance ou à destination de l'autre bout du monde, qu'ils ou elles utilisent les projets existants, à savoir le réseau ferré existant ou le canal du Nord (délaissé). Comment les citoyens peuvent-ils placer leur confiance dans ce projet alors que tant de faux-semblants écologiques ou arguments simplistes sont employés ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. et 1.1.5. formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Andrea	01/04/2024 08h04	Margny-les-Compiègne	J'ai grandi à proximité de cette zone et je passe tous les jours à Passy pour emmener mon enfant à l'école. Je connais bien cette zone, où nous allons souvent nous promener les fins de semaine. Aussi, je m'oppose fermement au projet du CSNE, notamment parce qu'il va détruire la biodiversité de la zone. Le projet met en danger plus de 170 espèces et, sur ce point, il est déjà trop tard. De plus, le projet va provoquer la destruction de zones humides et de milieux aquatiques uniques. Sans aucun doute, la qualité de l'eau détournée de son rôle d'origine pour le fonctionnement du CSNE provoquera une perturbation du cycle de l'eau. Les déclarations de la société du Canal au sujet de la façon dont les espèces exotiques envahissantes sont traitées ne sont pas crédibles. En effet, la société avait pris en 2016 l'engagement de traiter certains secteurs contaminés (notamment la renouée du Japon à Bienville) et cette démarche n'a toujours pas été honorée. Donc ses déclarations à date n'ont aucune crédibilité.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.6 et 1.1.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saules, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteur S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
				l'horée près de Clairon et l'observez, avec beaucoup de désempolement. Les avancées de ce chantier qui est en train de détruire la biodiversité, et qui condamne nos ressources communes d'eau et auquel je m'oppose de tout mes forces. 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 à des fins industrielles. Pour parler aux péruviens 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 Sevrès réunies ou de 22 fois celle de Sainte-Soline. Il s'agit donc d'une hyper-mégabassine qui se sit construit 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% de 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 simple, alors que le dérèglement climatique est maintenant à l'origine de sécheresses annuelles, et que la situation va s'aggraver d'année en année?	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Clotis	01/04/2024 11h04	Compiègne	Le canal actuel est sous-utilisé, rien n'indique que l'agrandissement de celui-ci accroît son utilité. Si c'est le cas, c'est le train, moins polluant, qui concurrencera efficacement, et non le camion. Mais surtout, les travaux nécessaires à la conception du canal Seine-Nord Europe seront extrêmement destructeurs pour l'environnement, d'une façon en aucun cas compensable. La région sera définitivement balayée par une autoroute fluviale artificielle, dans un processus de mondialisation qui, lui, n'est pas pérenne et devra de toute façon être abandonnée lorsque la crise climatique et énergétique nous touchera de plein fouet. Le budget énorme attribué à ce projet nocif pourrait avantageusement être utilisé pour développer notre économie d'un canal durable.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., et 1.1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Romane	01/04/2024 12h04	Concarneau	Je suis contrainte de la construction d'un canal d'accroître son utilité. Avec le CSNE, ce sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne seraient plus sur l'ensemble 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 initiés. 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 général d'importants nuisances pour les écosystèmes locaux.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.6 et 1.1.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisées en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saules, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteur S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
				Bonjour, fin tant qu'habitant des Hauts-de-France, et médécin généraliste, le projet Canal Seine Nord Europe m'inquiète beaucoup. On connaît déjà l'énorme problématique des coulées de boue dans notre région, et le fait d'artificialiser davantage les sols ne fera que l'aggraver. Avec des réactions en chaîne comme la pollution des cours d'eau, des sols appauvris nécessitant plus de pesticides, dangereux pour la santé, une perte en rendement agricole menaçant notre résilience alimentaire... Sans parler de la perte de biodiversité liée à tous ces travaux et modifications de l'environnement. Non à ce projet ! PRESERVATION DES SOLS La Méga-Canal : un projet qui accroît l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en casant 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 bétons, 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 épos, de sites de reproduction et déplacements de plus 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 escavées • Le projet, et des travaux de préparation au chantier, impliquent d'un défrichage inouï, 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 absorbent de CO2 ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête. Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forcé national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »
E-registre	Jacqueline	01/04/2024 13h04	Cergy	Je suis totalement opposée à ce canal. En effet, nous savons que les transports de marchandises s'additionnent et non pas s'amalgament. Je ne crois donc pas un instant à un "transfert modal" qui déchargerait les transports routiers. De toutes façons, l'île de France représente 1,8% de la population française et de gros besoins de marchandises, toutes les, sur le plan alimentaire, les terres agricoles de la région, pourrait excellentes ne couvrent que 3% des besoins nutritionnels. Plus on rajoute des transports, plus la demande s'accroît... Je suis pour stopper cette fuite en avant et donner une priorité au local. Je réclame des terres agricoles préservées et libérées de Grands Projets inutiles et imposés (GPI), ce qui permettrait de produire de l'alimentation en circuits courts. Je suis pour une réindustrialisation de nos activités économiques, notamment dans nos anciennes filières d'excellence : industrie automobile, industrie pharmaceutique, textile, etc... Je suis POUR réduire sensiblement l'importation de produits. Je suis pour réduire les transports ALA SOURCE, en diminuant le besoin. Le projet de Canal s'inscrit dans un "toujours plus" de flux, de matières, d'engorgement, contraire au principe de SOBRIÉTÉ nécessaire à cette période de dérèglement climatique. Les inondations, les sécheresses plébéiennes pour laisser la nature s'adapter aux nouvelles données du climat. C'est s'opposer à une domestication des fleuves et des rivières qui ont été beaucoup trop instrumentalisées par l'espèce humaine. Laissons l'Oise, la Seine retrouver un peu de leur part "sauvage".	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.1.3.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail		01/04/2024 13h04	Jaux	Bonjour, Monsieur le Président de la commission d'enquête. Veuillez trouver ma contribution ci-dessous; Vous en souhaitant bonne réception. 60880 JAUX Le 01/04/2024 Dans les cartons de puis plus de trente ans, ce projet ne correspond plus à la réalité du transport fluvial de nos jours. Pourquoi cela n'a pas été reconsidéré par une étude de marché, qui, bizarrement, n'existe pas ? C'est impensable d'engager de telles dépenses pour au moins un siècle sans savoir si cela correspondra à un changement des comportements dans les transports. A ce propos, l'Europe vient d'accorder l'autorisation de circulation de camions de soixante tonnes et peut-être bientôt plus. Où est la cohérence environnementale pour baisser les gaz à effet de serre ? On va déplacer 78 000000 de m3 de terre tant toute la biodiversité existante. Un autre problème, ce sont les 3000 ha de bonnes terres agricoles qui vont encore disparaître alors qu'il devient difficile de nourrir tout le monde. Si l'on veut cultiver plus sagement en étant plus respectueux de l'environnement, il faudra augmenter les surfaces cultivables pour compenser la baisse des rendements avec des produits plus respectueux du sol. L'observatoire des oiseaux des jardins explique que le recul de 41 % des espèces au printemps est dû à la destruction globale des écosystèmes naturels et à la biodiversité qui est en souffrance. On va jusqu'à détruire des zones Natura 2000 et l'y aura beaucoup de nuisances et de perturbations de tous les écosystèmes sur le tracé du canal, engendrant une perte importante de toutes les diversités représentées. Le transport fluvial est-il la meilleure solution ? Certes, il est moins polluant que le routier, mais il se trouve en concurrence directe avec le ferroviaire et ne fait baisser que de 3% le transport routier de marchandises avec un investissement financier très important. Le coût financier total sera bien plus élevé que ce qui est prévu, puisque, par expérience, on sait que l'écart est d'environ de 20 à 30 % plus cher que le prix annoncé au départ. Il faudra ajouter à cela des aménagements de plateformes multimodales et avec Magoec on arrivera à plus de 8 milliards, à l'heure où nos finances sont revues à la baisse, nous allons endetter nos enfants et leurs petits-enfants encore un peu plus. J'ai peur pour l'avenir, n'avez de tels projets qui n'ont pas maîtrisé tous les aspects, se révèle une erreur stratégique. Fallait-il un fédéralisme pour agir sur l'environnement ou n'y avait-il une autre solution plus économe et moins destructrice de l'environnement ? Je m'oppose fermement à ce projet et je suis favorable à une autre étude ou à une autre trace plus économe.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		01/04/2024 13h04	Jaux	Pour remplir le canal, il faudra des quantités énormes d'eau en plus des retenues pour compléter les pertes de niveau. Pour rappel, nous venons de connaître des périodes de sécheresse dans l'Oise avec interdictions d'arrosage et de lavage des véhicules. N'y a-t-il pas un paradoxe ? L'eau étant précieuse, c'est notre << or blanc >>.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Hugues	01/04/2024 15h04	Moldains	fichier joint	Se reporter à la réponse à la question 1.2.13 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Hugues	01/04/2024 15h04	Moldains	fichiers joints	Se reporter à la réponse à la question 1.2.13 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Cherif	01/04/2024 15h04	Compiègne	carage pour l'environnement pour plusieurs raisons : - Véritable « chantier du siècle », le CSNE déplacera 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 dépôts 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, alors que le dérèglement climatique touche tous les pays et ceux à différents moments de l'année (inondation sécheresse, disparition d'espèces) comment peut-on encore envisager un tel projet ?? Il ne doit pas avoir lieu ! Cordialement	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Noam	01/04/2024 16h04	Compiègne	Dans la logique de la compensation environnementale, nous sommes témoins d'une transposition du capital économique au sein de la sphère écologique, une conversion qui érige la nature en un terrain où les évaluations monétaires prévalent sur les équilibres intrinsèques des écosystèmes. Ce processus s'inscrit dans une dynamique de légitimation où la valeur économique devient l'unique critère de jugement, reléguant au second plan les réalités complexes de la biodiversité et de ses interdépendances. 1. Le piège de la substitution Le piège de la substitution réside dans la croyance fallacieuse selon laquelle les écosystèmes détruits peuvent être aisément remplacés par des répliques artificielles. Cette illusion masque la singularité et la complexité des habitats naturels, réduits à de simples variables dans une équation de compensation. En réalité, chaque écosystème est le produit d'une histoire écologique spécifique, et sa perte engendre des conséquences difficilement restituables dans d'autres contextes. 2. Le piège de la temporalité De même, le piège de la temporalité met en lumière la dichotomie entre la rapidité des actions humaines et la lenteur des processus écologiques. Alors que les décisions de destruction sont souvent prises dans un cadre temporel court-termiste, les conséquences de ces actions se déploient sur des échelles temporelles bien plus vastes. La tentation de croire que des mesures de compensation immédiates peuvent restaurer l'équilibre écologique occulte ainsi les réalités de la temporalité propre aux écosystèmes. 3. Le piège de la valorisation économique Par ailleurs, la valorisation économique de la nature se soude des questions fondamentalement philosophiques quant à la perception et à la reconnaissance de la valeur intrinsèque des écosystèmes. En réduisant la biodiversité à une simple marchandise, la logique de la compensation renforce une vision utilitariste de l'environnement, où la nature est subordonnée aux impératifs économiques des acteurs humains, au détriment de sa valeur en tant que système vivant autonome. 4. Le piège de la justice environnementale Enfin, le piège de la justice environnementale réside dans la compensation environnementale. En accordant souvent des privilèges aux acteurs économiques capables de se permettre la destruction de habitats naturels, cette pratique perpétue les injustices environnementales en excluant les communautés les plus vulnérables des bénéfices de la compensation. En somme, la compensation environnementale, loin d'être une solution adéquate aux enjeux écologiques contemporains, révèle les limites d'une approche fondée sur la transposition du capital économique dans la sphère de la nature. Son recours massif appelle à une réflexion profonde sur les modalités de préservation de la biodiversité, dans le respect de ses équilibres intrinsèques et de ses dimensions temporelles et éthiques. Dans le cas présent : 1. Ecart entre théorie et pratique dans la mise en œuvre de compensations environnementales : L'idéal initial de la compensation environnementale, censée incarner une réparation juste des dommages infligés à la nature, semble s'évaporer au contact de la réalité pragmatique de sa mise en œuvre. 2. Les promesses écologiques de la Société du CSNE examinées à la loupe : Les annonces rétrospectives de la Société du CSNE, évoquant la création de plus de 1.100 hectares d'aménagements environnementaux, suscitent un examen attentif qui révèle des écarts significatifs entre les discours et les résultats observés, comme en attestent divers études. 3. Le paradoxe inhérent aux opérations de compensation : L'exemple de la proposition de combler un bras de la Vieille Oise à Longueil-Annel pour créer une zone humide illustre de manière saisissante la logique paradoxale qui sous-tend certaines pratiques compensatoires, où la destruction est justifiée au nom d'une restauration sélective.	Les mesures compensatoires du projet reposent sur des techniques de génie végétal éprouvées depuis plusieurs années. Elles ont été choisies et dimensionnées suite à la réalisation d'études fonctionnelles de la qualité des habitats impactés par le projet en prenant en compte de nombreux critères comme le nombre et la diversité des espèces fréquentant les sites, le rôle des habitats dans leur cycle biologique et leur insertion dans les continuités écologiques. L'atteinte de l'équivalence fonctionnelle pour chacune des espèces et de leurs habitats est démontrée dans les pièces C2 et C5 du dossier. L'exemple du comblement partiel d'un bras de la Vieille Oise à Longueil-Annel est un cas particulier du secteur 1. Après réalisation du projet, ce bras sera totalement déconnecté de l'Oise. Cet impact a été pris en compte dans le dossier d'autorisation du secteur 1. Le projet de comblement partiel de ce bras pour réhabiliter des milieux humides permettra d'améliorer la qualité écologique de ce site après les travaux du CSNE.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Roxax = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Angélique	01/04/2024 18h04	Chennevières-sur- Marne	Bonjour, Je souhaite me positionner contre le projet de Méga Canal CSNE et voici mes arguments. Le Méga-Canal est un projet titanique qui accroît l'artificialisation des sols, alors qu'il y a de moins en moins de place pour le vivant non humain d'une part, et que l'artificialisation des sols accroît les problématiques liées aux sécheresses et aux inondations. Je suis contre ce projet idéologique CSNE aurait une emprise de plus de 3000 ha sur de nombreux sites naturels et sur des terres agricoles, à l'heure où il est urgent d'organiser la résilience de nos régions en réduisant 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 être plus concerné par la loi ZAN ? Le CSNE déplaçait 78 millions de m3 de déblais. L'équivalent de 1m3 par Français : quel impact sur le sol vivant ? Le projet CSNE nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécinimens 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. Le projet, et des travaux de préparation au chantier, témoignent d'un défrichement tiraboté, 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, porter de meilleur climatiseur et absorber de CO2 ?	SE reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pollantru	01/04/2024 18h04	Gagny	les transports de marchandises s'additionnent et non pas s'annulent : pas un "transfert modal" qui déchargerait les transports routiers. De toutes façons, l'ile de France représentant 18% de la population française a de gros besoins de marchandises, mais, sur le plan alimentaire, les terres agricoles de la région, pourtant excellentes ne couvrent que 3% des besoins nutritifs. Plus on rajoute des transports, plus la demande s'accroît... Je suis pour stopper cette fuite en avant et donner une priorité au local. Je réclame des terres agricoles préservées et libérées des Grand Projets Inouïs et Imposés (GPII), ce qui permettrait de produire de l'alimentation en circuits courts. Je suis pour une réindustrialisation de nos activités économiques, notamment dans nos anciennes filières d'excellence : industrie automobile, industrie pharmaceutique, textile, etc... Je suis POUR réduire sensiblement l'importation de produits, le suis pour réduire les transports A LA SOURCE, en diminuant le besoin. Le projet de Canal s'inscrit dans un "tourisme plus" de flux de matières d'aménagements, contraire au principe de SOBRIETE nécessaire à cette période de dérèglement climatique. Les inondations, les sécheresses plaident pour laisser la nature s'adapter aux nouvelles données du climat. Ceci s'oppose à une domestication des fleuves et des rivières qui ont été beaucoup trop instrumentalisés par l'espèce humaine. Laissons l'Oise, la Seine retrouver un peu de leur part "sauvage".	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2, 1.9.4/1.9.5 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Lisa	01/04/2024 18h04	Romainville	Bonjour, je suis Lisa ** et m'oppose à ce projet. Travaillant dans le BTP, ingénieur en génie civil, je crois qu'il est tout autant de notre devoir de s'opposer à de tels projets destructeurs pour l'environnement, justement parce que nous voulons construire autre chose (sans mauvais jeu de mots ?). Ce projet transporterait principalement des matières premières pour le BTP dont le processus demande peu de main-œuvre et peu de tissu industriel. L'étude qui prévoit la réindustrialisation de la région par la simple mise en œuvre de ce canal est très utopiste, et il en est de même du taux de croissance indiqué de 1,6% jusqu'en 2070... L'estimation paraît beaucoup trop importante, d'autant que les emplois détruits ne sont pas comptés dans le calcul du CSNE (décluse automatique, concurrence des bateliers avec des grandes entreprises de logistiques...). Certes, des emplois temporaires pour la construction du canal seront créés dans le BTP, mais nous avons souven du la difficulté à trouver de la main-œuvre, alors pour près d'un 1 millions d'emplois par poste temporaire crée (5,1 milliards d'euros investis minimum pour 4000/6000 personnes), il serait plus judicieux de les placer dans la formation par exemple. Ce projet est daté et s'inscrit dans une temporalité et société qui n'est plus celle d'aujourd'hui. Cela me désole de voir que ce type d'idée soit encore proposée quand on parle autant de l'importance de préservation des terres non artificialisées, des emplois locaux et d'économie des finances publiques... Merd beaucoup de tenir compte de cette contribution contre ce canal. Belle journée à vous ?	La contribution évoque l'enjeu de la formation. Le chantier du CSNE ouvre des perspectives uniques de formation, d'insertion durable et d'emploi pour des centaines de personnes grâce aux dispositifs de la démarche Grand chantier mise en place pour optimiser les retombées économiques et sociales du projet.
E-registre	Sarah	01/04/2024 19h04	Bayonne	On se remplace jamais un espace naturel qui a été détruit. Préservez le peu qui nous reste.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.3.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Marie-Sophie	01/04/2024 19h04	Doingt	Favorable au canal Seine-Nord Europe. Ce projet pourra être un axe structurant pour décarboner les transports et connecter la partie Est du département de la Somme au reste de l'Europe. Le projet redonnera une dimension fluviale à Péronne.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Marie-Sophie	01/04/2024 19h04	Doingt	Les berges du futur canal devront être les plus naturelles possibles, avec des ripisylves (et non en béton).	Les pièces A3 "cahiers territoriaux" indiquent : "Les berges seront étonchées, pentées ou verticales. Au-dessus du plan d'eau, le profil des berges sera variable. Les berges pourront être végétalisées ou non sur leur partie haute selon les contraintes techniques qui s'imposent. En outre, 25 km de berges lagunées sont prévus sur le linéaire complet du CSNE." Ces aménagements sont compatibles avec les exigences techniques liées au maintien de l'étaucheté dans le temps.
E-registre	Alexandre	01/04/2024 19h04	Complègne	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 Maison-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 était 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Christian	01/04/2024 19h04	Pommeuse	<p>Le vieux projet de 40 ans d'âge aurait mérité d'être réévalué avant d'avancer pour sa mise en oeuvre. Le contexte a considérablement changé et les estimations, notamment environnementales, qui ont servi à son élaboration ne sont plus d'actualité. Construire/aménager ce canal est éligant pour ne pas dire « pharaonique », car il s'agit d'effectuer 78 millions de m³ de terrassements, soit 1m3/par français, et, en même temps, de supprimer 3000 ha de terres agricoles. Ce projet va accroître l'artificialisation des terres sur le territoire concerné, principalement dans les Hauts de France. Cette artificialisation ne sera pas prise en compte dans les calculs pour le Zéro Artificialisation Nette. Parce que c'est un projet d'intérêt Général, ce non positionnement vient contredire les vœux pieux que chaque région a ou aurait émis pour son territoire à l'horizon des 25 prochaines années. Les rédacteurs ont fondé la justification de ce projet sur une réduction du trafic routier. Ce n'est pas plus tenable, car le record du fait routier vers le fluvial ne serait que de 3%, selon le rapport Massoni de 2013, du fait que le routier transporte des produits fins et/ou industriels alors que le fluvial transporte des matières premières agricoles ou du minerai. Le risque de transfert du rail vers le fluvial serait de 40%. Mais le gain en émission de GES ne serait pas notable. En fait, il faut s'attendre à une augmentation du trafic routier, liée à l'activité fluviale de ce canal. Donc la baisse estimée d'émission de gaz à effet de serre, par les rédacteurs, ne pourra être respectée. De tout cela, nous ne pouvons que constater les impacts sur le sol vivant, la liste ci-après est non exhaustive. Destructions des anses de repos des oiseaux migrateurs, des sites de reproduction, de 200 espèces protégées, des nombreux arbres abattus, des zones humides, etc.... Les intentions de préserver sont exprimées en termes de compensation, puisque ce projet ne peut être évité, ni être réduit. Mais les compensations annoncées sont illusives, infructueuses et insatisfaisantes. Même si une compensation est censée rééquilibrer ailleurs, un territoire, une biodiversité détruite, l'illudrait que pour 1 ha détruit, il y ait 1 ha de compensé : en tout état de cause, il y a toujours perte de biodiversité. Un canal c'est beaucoup d'eau : pour la circulation, pour permettre le maintien de l'activité fluviale en période de basses eaux. Pour sa construction, des détournements de cours d'eau vont être nécessaires, les berges seront redressées voire artificialisées : en terme de compensations, il ne peut en être question, car on ne peut reconstruire une berge à proximité. Pour son activité, le canal aura besoin de prélever des millions de m³ d'eau dans l'oise. Mais ce ne sera pas suffisant puisque l'on va construire une retenue d'eau de 14 millions de m³ d'eau en plus : on détourne et on s'approprie un bien commun, l'eau. On détruit le cycle naturel de l'eau. L'eau du canal reste en surface et n'alimente pas les nappes phréatiques. A vœux pieux, vieilles estimations qui prévoyaient une hausse des températures de +1,4° C : les dernières estimations en sont à une hausse de +2,7° C pour certains alors que d'autres envisagent +4° C. Donc ce projet va sans aucun doute participer à l'accélération du dérèglement climatique : c'est pourquoi, nous n'en voulons pas. Nous demandons l'abandon du Canal Seine Nord Europe, car il va à l'encontre de notre vision de notre environnement, de la biodiversité pour une préservation du vivant et un futur désirable.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.9., 1.3.2., 1.3.3., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Helene	01/04/2024 19h04	Solesmes	<p>Je suis contre ce projet parce que je milite en tant que jeune agriculteur pour la PRÉSERVATION DES SOLS. Je cherche un terrain actuellement et dans le Nord c'est pas facile, que ce soit ce qui justifie que ce projet s'accapare des terres agricoles ? Comment se nouent on 7 Le Mega-Canal : un projet qui accroît 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 ? « Veritable » chantier du siècle », le CSNE déléguerait 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'ins de repos, de sites de reproduction et déplacements de près de 200 espèces protégées. Des zones Natura 2000 seraient touchées et ont déjà commencé à être atteintes par des travaux de préparation au chantier. 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 combat 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 absorber de CO2 ?</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. Le projet prévoit la plantation de 850 000 arbres sur l'ensemble de son linéaire au titre de la compensation environnementale, de la réglementation défrichement et pour l'insertion paysagère de l'ouvrage.</p>
E-mail		01/04/2024 020h04	Paris	<p>Je souhaite apporter mon soutien au projet en objet. A Paris, nous sommes convaincus que la voie d'eau sera au cœur des enjeux futurs. L'importance de l'eau, d'abord qui était une évidence au XXe siècle et va devenir une ressource essentielle au XXIe. La Seine est un des seuls grands axes dont la navigabilité est pour l'instant résiliente et dont nous devons continuer à préserver la vitalité. L'attractivité sociale et la convivialité entraînée par l'eau est une redécouverte des années récentes, et le fleuve est un commun, qui contribue aussi à lier les territoires entre eux et à leur donner un sens du partage. Face à l'impact de la logistique moderne sur la circulation, le fleuve pourrait permettre le transit fluvial au cœur des villes. A Paris, nous avons aussi engagé une action unique en Europe de transition énergétique des flottes. Elle se distingue par son caractère volontaire et collectif, et par l'accent mis sur la remotorisation des bateaux, dans une logique d'économie circulaire, respectueuse de la grande durée de vie des bateaux. Guidée par 2 échéanes, les IOP en 2024 et par les ZFE en 2030, cette démarche est un exemple de la mobilisation que peut susciter une échéance majeure. Ça peut être le cas avec l'arrivée du Canal Seine Nord Europe (CSNE) après 2030, qui doit nous galvaniser pour relever notre niveau de compétitivité. Connectant Paris et Le Havre aux grands ports maritimes de la Mer du Nord, via la Seine, l'Oise, l'Escaut et la Vys, le CSNE permettra de relier les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux du nord de l'Europe. Dans son sillon une dynamique de travaux est engagée : l'accès direct à Port 2000 (Châtellere), la Seine amont (Bray-Nogent), l'Oise (MAGEO), le canal Conde-Pommeroy et la Vys moyenne. Rappelons que l'axe Seine est un territoire majeur au plan national et européen. Cet espace économique très structuré par le fleuve, rassemble la capitale, deux métropoles régionales Rouen et Caen, les aéroports de Roissy et d'Orly, les ports du Havre et de Rouen (2ème et 5ème ports maritimes français), le port de Paris (1er port fluvial français et 2e en Europe) qui sont tous de grands équipements générateurs de flux et d'ouvertures internationales, avec près de 10 millions d'habitants et 5 millions d'emplois. En lien avec la vocation maritime et portuaire de ce territoire, la logistique est très structurée autour de l'estuaire de la Seine et génère 500 000 emplois dans la filière soit 11 % de l'emploi total dans la vallée de la Seine, l'essentiel de l'activité étant réalisé en Ile-de-France. L'axe Seine est résilient et dynamique du secteur avec près de 4 milliards de tonnes-kilomètre (50 % du trafic national) en 2015, en progression de près de 30 % sur les quinze dernières années. La part de marché du transport fluvial est de plus de 10 % en Ile-de-France, bénéficiant de sa capacité à braver le cœur de l'agglomération parisienne (matériau de construction, produits manufacturés, traitement de déchets). Celle-ci reste toutefois bien inférieure à celles observées chez certains de nos voisins de l'Europe du Nord, de l'ordre de 24 % et de 38 % en Belgique et aux Pays-Bas. La réalisation du CSNE comporte l'engagement des acteurs économiques pour le développement de ce mode de transport. Le recours au transport fluvial contribue à un verdissement des pratiques logistiques des acteurs industriels, notamment pour la desserte portuaire, et à la transition énergétique dans le domaine des transports. En favorisant un large report modal de la route vers le fleuve sur l'un des axes de circulation les plus saturés d'Europe (PA) et dont les dernières études montrent l'accélération : l'effet du projet est estimé à l'équivalent de 500 000 camions de moins sur la route par an et dont l'équivalent en millions de tonnes de CO2 évitées. D'autres externalités négatives seront diminuées (congestion, accidents, bruit...). En renforçant la qualité et la compétitivité (économique et écologique) de la desserte des ports maritimes du Range Nord, et notamment des ports normands. Les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque bénéficieront ainsi d'un élargissement de leur hinterland fluvial et de nombreux avantages (supplément de trafic conteneurs, massification par voie d'eau des pré et post-acheminements, développement de la multimodalité...). L'acteur des 3 plaient</p>	<p>La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Emilie	01/04/2024 20h04	Cambrai	<p>Cela va artificialiser trop de sols : des zones humides des forêts... zéro artificialisation nette il me semble. Les zones nature sont trop peu nombreuses jusqu'à aubenchieu ou bat pour qu'on choisisse d'en détruire encore +. Je ne comprends pas même qu'on puisse se poser la question,</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.3.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Melodie	01/04/2024 20h04	Montauban	<p>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 aucune étude de marché permettant d'évaluer l'intérêt d'entreprises industrielles pour le CSNE. • Le CSNE serait surtout destiné à transporter des matières premières 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 déclin 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 détruirait des emplois plutôt que d'en créer. Les artisans bacheliers sont mis en concurrence avec des géants de la logistique, tandis que la quasi-totalité des défilés (actuellement 4 par défilé) seront remplacés par de l'automatisation. • La seule création d'emplois concernera la construction du canal. Ainsi, 3.5 à 1 milliard d'euros minimum investis pour créer 4 à 6000 emplois, forcement 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, préférant sa non rentabilité.</p> <p>Comme pour tous les "Grands Projets", les élites et institutions mettent en avant des nombres importants d'emplois que des projets permettraient de créer... argument repris par les promoteurs de ces grands projets. L'expérience a largement montré que la plupart du temps, la réalisation de ces projets ne s'accompagne pas ou très peu de création d'emplois, car les "études" ne prennent jamais en compte les emplois détruits directement ou indirectement dans un projet comme celui-ci les "emplois créés", sont des emplois qui le seront principalement temporairement ; ceux liés à la construction de cette énorme infrastructure. Il est probable que toutes les études seront automatisées, défilant le métier d'éclairier. Les pousseurs ne nécessitant pas de main d'œuvre. Les 50.000 emplois qui seraient soi-disant générés par ce projet pour 2050 sont purement fantaisistes ; comment peut-on affirmer un nombre - quel qu'il soit - complet tenu de tous les liens liés à la situation incertaine d'Aurodurbui : risques climatiques notamment... sans même parler des guerres ou du développement à proximité ! Un argument mis en avant par les promoteurs de ce projet est la réindustrialisation des Hauts-de-France; je ne vois pas en quel un transport de marchandises transistant entre des ports appartenant de la réindustrialisation... au mieux il aura de la logistique et c'est tout ce que cela ne crée pas d'emplois et encore moins industriels (ce projet à 5 milliards (sans doute beaucoup plus) à l'arrivée puisque tous ces grands projets doublent au moins les budgets initiaux) représentera une manne pour les entreprises du BTP et leurs actionnaires, mais ce argent représente à l'inverse un manque d'argent public sérieux et important, car sa DUP date de 2008, avec une DUP modificatrice de 2017. Or, nous sommes dans une période historique où toutes les données sont rapidement périmées, notamment à cause du changement climatique, des prix de plus en plus élevés de toutes les sources d'énergie, etc... La concurrence est de plus en plus exacerbée entre tous les pays, y compris européens. Ce CSNE ne va faire qu'accroître la concurrence entre le port français du HAVRE et les ports d'Anvers et de Rotterdam... favorisant aussi la mondialisation et toutes ses conséquences néfastes en terme économique, social, environnemental. Je n'ai pas trouvé dans le dossier une telle étude actualisée pour toutes ces raisons: je suis résoluement CONTRE CE PROJET ET EN DEMANDE L'ABANDON.</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête</p>
E-registre	Michèle	01/04/2024 20h04	Domont	<p>Je suis contre ce projet pour les MENACES qu'il comporte SUR LA BIODIVERSITÉ. J'ai 28 ans et j'en ai même de voir que des projets qu'on ont déjà pensés 40/50 ans plus tôt continue à être discuté alors que les enjeux ne sont plus du tout les mêmes. Les faunes d'Aurodurbui grandissent avec la peur de ne pas finir leur vie dans de bonnes conditions de vie sur terre viable et pourtant ces projets d'un autre temps continueront à passer en force. Nous ne pourrions plus continuer comme la fin du siècle dernier, comme si de rien était, comme si tout allait bien. Il est grand temps d'agir dans le bon sens, changer de direction car toutes ses routes nous mène droit au mur.</p> <p>Je suis étudiant mais avec tout habitante de Compiègne, c'est pourquoi je souhaite m'opposer à ce projet de méga-canal. Il existe beaucoup de raisons pour s'opposer à ce chantier écocide, mais voici en une : MEGA-CANAL ET MEGA-BASSINE. Alors que le défilé 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 parler 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 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 canal 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 simple ?</p> <p>Je m'oppose au projet du CSNE. Les arguments avancés ne sont pas assez solides pour défendre un projet de cette envergure. Si le trafic fluvial est certes une alternative désirable au routier, le projet du CSNE n'est pas convaincant de ce point de vue (cf. l'argumentaire ci-dessus). Il participe d'un projet de société et de territoire non viable sur le long terme et accroît la pression sur les ressources locales. A savoir: les terres agricoles et l'eau. Je m'oppose donc fermement à ce projet dont les conséquences seront très vraisemblablement nocives pour l'environnement et les populations. LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST PAS RÉALISABLE. CSNE est censé permettre la réduction du transport routier sur l'autoroute A1. Or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer cette hypothèse. • Le rapport Massoni-Ludsky 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.</p> <p>Madame, Monsieur Hébas, chaque fois que je passe dans les villes où ont commencé les travaux préparatoires du secteur 1, je ne vois que décollation à travers des zones anciennement boisées rasées et une rivière Oise maltraitée (Plessis-Brion, Montcaucq, Cambreac, Cambronec...). Pardon de le dire mais la réalité est : "à ouï le chantier du canal Seine-Nord passe, la vie tripe-passe". Pourquoi le public des secteurs 2 à 6 n'est-il pas mieux informé de la réalité de ce que seraient les travaux ? Je ne parle pas des vidéos 3D et maquettes colorées que l'on a l'habitude de nous montrer. Je parle de la triste réalité de paysages bouleversés. Rien que les travaux préparatoires sont déprimants pour la population. On n'a que l'imagination la plus sombre. Imaginez la perte de valeurs immobilière pour les riverains du chantier, du fait de la destruction de leur cadre de vie il a beau être en substance pas certains ou certains "se sera très bien quand ce sera fini" entre 2030 et 2040, en attendant les habitants riverains seraient condamnés à un quotidien dans l'enfer d'un chantier pendant des années. Leur avenir au moins demandé leur avis? Il me semble pas. Ce sont ces trains d'abus locaux qui ont décliné pour eux, en leur disant que c'était génial. L'impact psychologique de vivre dans une telle dévastation de paysages au quotidien a-t-il été évalué? Avec-vous pensé à celles et ceux qui ne pourront pas déménager ? Les promoteurs du projet seraient-ils d'accord pour que le canal Seine-Nord passe au fond de leur jardin?</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête</p>
E-registre	Anna	01/04/2024 20h04	Nantes		<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.9 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Sarah	01/04/2024 20h04	Compiègne		<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.9 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Elou	01/04/2024 21h04	Compiègne		<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.2, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Hubert	01/04/2024 21h04	Compiègne		<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.3.2, 1.4.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête. Pour accompagner la phase du chantier et en limiter les désagréments, la SCSNE mène un dialogue de proximité avec les habitants pour les informer sur l'avancement et les perspectives du chantier, sur les mesures de limitation des incidences prises. Cela passe par des outils d'information diffusés régulièrement, des rencontres sur le terrain, des visites du chantier pour les riverains. Le projet a été conçu dans la concertation avec les acteurs locaux et les habitants et les mesures d'insertion du Canal qui vont être réalisées (aménagement écologiques et paysagers, aménagements des berges pour la promenade...) permettront de restituer après les travaux un cadre de vie et de travail agréables.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Robin	01/04/2024 21h04	Villeurbanne	Je suis contre ce projet car il accroît l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts. La 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 Theure 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 plus 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 concerner par la loi ZAN ? Le CSNE déplançait 78 millions de m ³ de déblais. L'équivalent de 1m ³ 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 d'espèces 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 ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.5, 1.7.1 formulées par la commission d'enquête. Loi ZAN : les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la CSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure par le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
E-registre	Hubert	01/04/2024 21h04	Compiègne	Hélas, chaque fois que je passe dans les villes où ont commencé les travaux préparatoires du secteur 1, je ne vois que désolation à travers des zones anciennement boisées rasées et une rivière Oise maltraitée (Plessis-Beillon, Montmauq, Cambromme les Ribécourt...). Pardon de le dire mais la réalité est : "là où le chantier du canal Seine-Nord passe, la vie dépasse". Pourquoi le public des secteurs 2 à 6 n'est-il pas mieux informé de la réalité de ce que seraient les travaux ? Je ne parle pas des vidéos 30 et maquettes colorées que l'on a l'habitude de nous montrer. Je parle de la triste réalité de paysages bouleversés rien que les travaux préparatoires sont déprimants pour la population. On n'ose imaginer la suite. Imaginez la perte de valeur immobilière pour les riverains du chantier, du fait de la destruction de leur cadre de vie et à beau être dit en substance par certains ou certains "ce sera très bien quand ce sera fini", en attendant les habitants riverains seraient condamnés à un quotidien dans l'enfer d'un chantier pendant des années. Leur avenir ou au moins demandé leur avis ? Une semaine pas. Ce sont certains élus locaux qui ont décidé pour eux, en leur disant que c'était général l'impact psychologique de vivre dans une telle désolation de paysages au quotidien a-t-il été évalué ? Avec vous pensés à celles et ceux qui ne pourront pas déménager ? Les promoteurs du projet seraient-ils d'accord pour que le canal Seine-Nord passe au fond de leur jardin ? Sinon, pourquoi l'imposent-ils à d'autres ?	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Denis	01/04/2024 22h04	Arras	Bonjour, désolé de ne pas m'exprimer sur certains détails particuliers de votre projet. Mais, à ma décharge, le dossier que vous proposez est beaucoup trop sommaire sur sa justification globale, ce qui justifie que je me contente de pointer cette lacune essentielle. En fait, j'avais anticipé l'idée que vous auriez pu répondre par avance aux objections qui viennent naturellement à l'esprit, et qui ont notamment été précisées par le CIAC (Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbasins). En y répondant par avance, vous auriez pu être du bon côté du débat, du côté où ne se trouvent pas les arguments les plus caricaturaux. Or, je n'ai rien trouvé dans votre dossier qui cherche à montrer que les arguments du CIAC seraient faux ou non pertinents. Au contraire, c'est votre dossier qui, faute de s'être adapté à cette argumentation, prête le flanc à sa critique. Par exemple en écrivant (p 14/69) : "... 38 millions de tonnes par an ce qui représente l'équivalent de 1,6 million de poids lourds (4 à 6 000 kg/jour)". Alors que le CIAC démontre clairement qu'il n'y a aucune raison que la présence d'un canal fasse baisser significativement le trafic de poids lourds sur le même axe, cette phrase de votre part semble suggérer qu'une telle évaluation aurait du sens dans le monde réel. Et ceci sans le moindre raisonnement à l'appui. Le trafic de marchandises par camion est très largement critiqué pour son impact environnemental, mais s'il résiste autant, c'est qu'il a des atouts très forts et qu'il est parfaitement adapté aux économies modernes. La valeur ajoutée de l'industrie se crée de moins en moins dans les industries lourdes, traitant de gros tonnages dans de grandes usines à proximité de modes de transports massifs et lents. Au contraire, nous vivons dans une économie où de très nombreuses PME, principalement localisées à proximité de la route, échangent entre elles des flux physiques par quantités souvent assez modestes, mais avec un fort souci de rapidité, et donc de minimisation du nombre de ruptures de charges. Pour des déplacements de quelques centaines de km les coûts sont élevés car le poids est le facteur principal allant de Paris au Béthune, le nombre de ruptures de charges admissibles est le plus souvent égal à zéro. La voie d'eau a donc, du sens économique quand elle est intégrée dans les échanges à plus grande distance dont l'unité est le conteneur. Il s'agit typiquement de se connecter au commerce maritime. La question pour Paris est donc de se demander si elle dispose d'un port auquel elle peut être reliée par une voie navigable à grand gabarit, et la réponse est : oui, par Le Havre et par la Seine. Du trafic important par conteneurs concernant Paris n'a pas besoin d'être connecté à Dunkerque ou Anvers, comme le même trafic concernant la Ruhr n'a pas besoin d'être connecté au Havre. A ce titre, vous annoncez comme objectif O2 : "Améliorer la compétitivité des ports maritimes de l'axe Seine et du Nord de la France en accroissant leur hinterland". Paris est déjà l'hinterland du Havre et de Rouen, et ajouter Péronne ou Marquion à Paris n'est pas très sérieux. Lille et Valenciennes sont déjà l'hinterland de Dunkerque, par contre Paris n'a pas vocation à devenir, lui aussi, l'hinterland de Dunkerque : pourquoi monter et redescendre un nombre significatif d'écluses quand il suffit à un cargo de ne pas décharger à Dunkerque et d'aller au Havre pour que ses conteneurs atteignent bien plus facilement Paris ? Je me suis peut-être moqué de Péronne et de Marquion, localités qui en réalité n'ont rien de bien, mais tout dans votre dossier m'y pousse : quand votre objectif O1 parle de "renforcer le développement économique et l'attractivité des territoires traversés", on voit mal en quoi, pour ces territoires principalement agricoles et qui ont vocation à le rester, l'actuel canal du nord deviendrait d'un seul coup inadapté. Certes, un important centre logistique tente de voir le jour à l'ancienne base aérienne de Cambrai, mais, à supposer qu'il puisse traiter un certain nombre de conteneurs en provenance de l'international, en quoi serait-il nécessaire qu'il soit connecté à la fois à Dunkerque et au Havre par canal à grand gabarit ? Quant à votre objectif O3, "Favoriser la transition énergétique grâce au report vers le mode fluvial, sûr et sobre en énergie", j'ai supposé que le fret ferroviaire serait	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Michèle	01/04/2024 22h04	Domont	Je constate que la CSNE promet des "compensations" : elle prévoit de détruire 3 000 ha de terres Natura 2000, 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. Or, de part mon expérience (j'ai été élu au Conseil régional d'IDF) je sais que les "compensations" ne compensent ABSOLUMENT pas ce qui est détruit : quand on coupe un arbre qui a mis 50, 80 ou 100 ans à être celui que l'on abat, on peut toujours mettre 10 fois plus de jeunes plants, cela ne compensera absolument pas celui qui est abattu pour tout ce que celui-ci procure en terme de préservation du patrimoine climatique, en tant qu'alimentation du sol, en tant qu'accueil de biodiversité, etc... Les écosystèmes se sont créés durant des décennies, des siècles... La première des choses à appliquer c'est EVITER !	Depuis les premières études, la conception du Canal a suivi la séquence "éviter-réduire-compenser". Le dossier d'enquête public développe largement cela, notamment dans l'étude d'impact. Par ailleurs, les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (comprenant l'analyse des solutions alternatives) relèvent de l'étape de la déclaration d'utilité publique. Ce n'était pas l'objet de l'enquête publique environnementale. Se reporter également à la réponse aux questions 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3 et 1.12.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Michèle	01/04/2024 22h04	Domont	Ne pas détruire l'axe de toutes les destructions sur la biodiversité, sur la nature, sur les terres agricoles, sur l'accaparement de l'eau de l'Oise... Je donne un AVIS TRES NEGATIF A CE PROJET ET EN DEMANDE L'ABANDON	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Mabella	01/04/2024 22h04	Orvault	Les compensations ne sont que des mensonges. La « compensation » des dommages environnementaux prévue dans la loi n'est que théorique. Elle devrait être compensée par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou re-ensauvagé. Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-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 biodiversité. Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté. 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 humide : afin d'avoir le droit de détruire, on détruirait encore plus pour créer un écosystème « performant ».	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Claire	02/04/2024 03h04	La Croix-Saint- Ouen	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'évaluer 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, débris 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. Evidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiront 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 bateaux de conteneurs sur les bateaux. Or, si le projet CSNE comporte bien des ports assez hauts pour ces 3 bateaux, il n'en va pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts 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 le scénario du canal, la massification des flux aurait pour conséquence une augmentation des GES, et non leur réduction, puisqu'il y aurait certainement 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2., 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	02/04/2024 04h04	Remy	Nous sommes en 2024. Le changement climatique commence à se faire de plus en plus ressentir, les scientifiques alertent depuis des décennies mais on ne fait toujours rien. L'un des domaines qui va nous impacter le plus sera sans aucun doute la gestion de l'eau. Les études sur les mégabassines l'ont montrées pomper l'eau en dehors des nappes phréatiques est un non sens absolu. L'Espagne fait machine arrière, mais on pense en France être plus intelligent. L'eau qui est maintenue en surface par le canal ne retourne pas dans les nappes phréatiques. Cette eau, accumulée en surface, perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui lui 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 ? Qui en est-il des conflits d'usage de l'eau ? Sans compter sur le partage de l'eau. Faudra-t-il choisir entre alimenter le canal ou permettre aux agriculteurs d'irriguer ? Maintenant ce projet, c'est se garantir la une des infos dans 10 ans, où l'on pointera tous les manquements graves à la démocratie, et à l'impact sur l'environnement. Laissons ce projet là où il a vu le jour, 40 ans en arrière.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9, 1.3.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre-Alexandre	02/04/2024 05h04	Bruay-la-Buissière	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'évaluer 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, débris 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. Evidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiront 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. Or, si le projet CSNE comporte bien des ports assez hauts pour ces 3 bateaux, il n'en va pas de même, au nord et au sud du canal : plus de 170 ponts 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 le scénario du canal, la massification des flux aurait pour conséquence une augmentation des GES, et non leur réduction, puisqu'il y aurait certainement 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2., 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Eric	02/04/2024 07h04	Compiègne	Bonjour, je salue un avis négatif à ce projet de CSNE. Dans son état économique, la SCSNE présente une VAN très attractive pour le projet. Mais cette VAN s'appuie sur des hypothèses extrêmement optimistes, entre autres, des hypothèses de croissance qui n'ont plus été observées depuis de nombreuses années. L'hypothèse de croissance prise pour le calcul de la VAN et du TRI est de 1,6% par an. Jusqu'en 2070, cette hypothèse provient d'une étude de l'UE sur le vieillissement de la population européenne (the 2018 ageing report). Bien sûr, on aurait pu espérer une référence plus en lien avec le sujet des transports, mais la SCSNE n'a sans doute pas trouvé mieux. Néanmoins, dans ce rapport, l'hypothèse de croissance proposée est une fourchette allant de 1,3% à 1,6%/an. Pourquoi la SCSNE a-t-elle choisi la valeur maximale, plus risquée, de 1,6% pour son scénario central, et pas la valeur plus conservatrice de 1,3%? Que est la VAN et le TRI du projet avec le « scénario bas » de 1,3% de croissance ? Il s'agit d'investissement avec de l'argent publics. Il n'est pas acceptable de prendre des risques en se basant sur des hypothèses trop ambiguës et peu crédibles. Les études économiques précédentes s'appuyaient sur une hypothèse encore plus déconnectée de la réalité, de 2,2% de croissance/an. La SCSNE s'est donc, sans doute, rendue compte que son optimisme n'était pas de mise. Alors pourquoi ne pas avoir suivi la recommandation de l'Ae d'utiliser des hypothèses de croissance annuelles cohérentes avec celles constatées au cours des dix dernières années ? En reprenant simplement les données de l'Insee, vous pouvez constater que la croissance, sur 10 ans glissants (1), n'a jamais dépassé 1,1% depuis 2015, ma question est donc : quelle est la VAN et le TRI du projet avec un taux de croissance cohérent de 1,1% ? La légèreté de la réponse de la SCSNE à la recommandation n°19 de l'Ae est surprenante. Y aurait-il un certain mépris, une certaine condescendance, à l'égard de l'institution publique? Plutôt que de « conforter la robustesse des prévisions », la confrontation de l'hypothèse de 1,6% de croissance/an avec les données réelles de 2014 à 2022, montre que cette hypothèse est assez peu crédible, puisque le « retard » de 5 ans démontre qu'il n'y a pratiquement eu de croissance pendant ces 8 années. En synthèse : quelle est la VAN et le TRI du projet avec les taux de 1,3%/an et 1,1%/an?	Se reporter à la réponse aux questions 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Eric	02/04/2024 08h04	Compiègne	Bonjour, je salue un avis négatif à ce projet de CSNE. Dans son état économique, la SCSNE présente une VAN très attractive pour le projet. Mais cette VAN s'appuie sur des hypothèses extrêmement optimistes, entre autres, des hypothèses de croissance qui n'ont plus été observées depuis de nombreuses années. L'hypothèse de croissance prise pour le calcul de la VAN et du TRI est de 1,6% par an. Jusqu'en 2070, cette hypothèse provient d'une étude de l'UE sur le vieillissement de la population européenne (the 2018 ageing report). Bien sûr, on aurait pu espérer une référence plus en lien avec le sujet des transports, mais la SCSNE n'a sans doute pas trouvé mieux. Néanmoins, dans ce rapport, l'hypothèse de croissance proposée est une fourchette allant de 1,3% à 1,6%/an. Pourquoi la SCSNE a-t-elle choisi la valeur maximale, plus risquée, de 1,6% pour son scénario central, et pas la valeur plus conservatrice de 1,3%? Que est la VAN et le TRI du projet avec le « scénario bas » de 1,3% de croissance ? Il s'agit d'investissement avec de l'argent publics. Il n'est pas acceptable de prendre des risques en se basant sur des hypothèses trop ambiguës et peu crédibles. Les études économiques précédentes s'appuyaient sur une hypothèse encore plus déconnectée de la réalité, de 2,2% de croissance/an. La SCSNE s'est donc, sans doute, rendue compte que son optimisme n'était pas de mise. Alors pourquoi ne pas avoir suivi la recommandation de l'Ae d'utiliser des hypothèses de croissance annuelles cohérentes avec celles constatées au cours des dix dernières années ? En reprenant simplement les données de l'Insee, vous pouvez constater que la croissance, sur 10 ans glissants (1), n'a jamais dépassé 1,1% depuis 2015, ma question est donc : quelle est la VAN et le TRI du projet avec un taux de croissance cohérent de 1,1% ? La légèreté de la réponse de la SCSNE à la recommandation n°19 de l'Ae est surprenante. Y aurait-il un certain mépris, une certaine condescendance, à l'égard de l'institution publique? Plutôt que de « conforter la robustesse des prévisions », la confrontation de l'hypothèse de 1,6% de croissance/an avec les données réelles de 2014 à 2022, montre que cette hypothèse est assez peu crédible, puisque le « retard » de 5 ans démontre qu'il n'y a pratiquement eu de croissance pendant ces 8 années. En synthèse : quelle est la VAN et le TRI du projet avec les taux de 1,3%/an et 1,1%/an?	Doublement d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jean-François	02/04/2024 08h04	Paris	<p>Monsieur le Président, Interprofession des céréales françaises, réunit tous les acteurs économiques de la filière de la production, de la collecte et de la commercialisation, et de la première transformation (meuniers, moulins, amidonniers, semouliers, fabricants d'alimentation animale) Avec 60 millions de tonnes de céréales collectées par an, le transport fluvial représente 1 tonne sur 3 des grains transportés (15% des flux) ce qui nous donne un savoir-faire et des capacités d'exécution de flux historiques que nous souhaitons développer dans un objectif de sécurisation de notre filière. Le Canal Seine-Nord Europe est une pièce maîtresse dans le développement de nouveaux flux et la section du Canal de Passel à Abbeville-au-Bac est essentielle pour les acteurs de notre filière qui se mobilisent aujourd'hui pour améliorer leurs outils en prévision de l'ouverture du canal grand gabarit prévue à l'horizon 2030. La connexion grand gabarit du bassin de la Seine - première voie de transport en France en volume - avec nos clients du Benelux (5 millions de tonnes par an en moyenne) est un atout majeur pour notre compétitivité. De plus, ce nouvel outil aura un impact direct sur la capacité des grands ports maritimes de Rouen et de Dunkerque à mieux capter les flux de céréales (10 millions de tonnes par an pour l'exportation sur les deux ports) et d'attirer de nouveaux flux à même de porter la réindustrialisation dans le respect des objectifs de décarbonation du pays. Intercéréales, sponsor du projet Multirégio, soutient la mise en place d'un GE chargeurs Seine-Escaut qui servira de base de réflexion entre professionnels des différents secteurs économiques (construction, papier, chimie, recyclage, bois, etc.) afin de mutualiser les flux et optimiser les plateformes multimodales déjà en développement et d'autres dans l'avenir. Une démarche systémique intégrée entre volets industriels, énergétiques et logistiques pour garantir la cohérence et la rapidité de développement dans le cadre d'une logique en accord avec les impératifs environnementaux.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Eric	02/04/2024 08h04	Compiègne	<p>Les produits qui transiteraient par le canal (essentiellement vrac agricole, matériaux du BTP, conteneurs de produits importés) ne sont pas des produits issus de l'industrie française. Quelles est l'étude sur laquelle la SCSNE s'appuie pour annoncer une réindustrialisation (même partielle) des Hauts de France grâce au différentiel de coût logistique ? Est-ce qu'il n'y a qu'une modélisation, au paramétrage discutable ? Est-ce qu'il y a une étude de marché solide, pas simplement qualitative comme celle de SETEC?</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pascal	02/04/2024 08h04	Sarcelles	<p>Il serait temps d'arrêter les dénégations, de la bi climat et délinance de 2021 Il serait temps de penser un peu plus au futur ! Le transport fluvial n'est pas La Solution!!! réflexions doivent se porter sur l'amélioration des transports par rail et surtout faire en sorte que ces flux de "matériels" se réduisent. Apprenons à vivre avec sobriété!je suis contre ce mégaprojet.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Eric	02/04/2024 08h04	Compiègne	<p>Le canal est censé permettre la réduction du transport routier sur l'A1. Or, cette hypothèse se dégrade car sur de la modélisation au paramétrage forcé on s'implémente et discute. On se trouve le "recueil de données sur les flux de produits actuellement transportés par camion sur l'A1. Quand la SCSNE a-t-elle intégré des retours permettant d'évaluer les volumes qui transiteront par l'A1, même en se limitant juste à la nature des produits transportés, entre céréales, matériaux du BTP, et conteneurs?</p>	Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.
E-registre	Conoyou	02/04/2024 08h04	Saieu	<p>Habitants des Hauts-de-France, je suis contre le projet Canal Seine-Nord Europe. Il est urgent de stopper ce chantier écocide et désastreux. Tant que le projet n'est pas terminé, il est possible de revenir en arrière et de démanteler cette idée de "solution écologique de transport de marchandises", car il n'y a rien d'écologique là dedans il est plus que temps de revenir à un fonctionnement qui se base sur la sobriété et le respect de l'environnement. Il est complètement insensé qu'un tel projet d'artificialisation des sols ne soit pas soumis à des lois restrictives. Ce projet est une calamité pour le monde du vivant. L'enfer est bel et bien sur terre.</p>	La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »
E-registre	Simon	02/04/2024 08h04	Bierre	<p>Bonjour, Praticiquement chaque jour de ma carrière de transporteur routier et nous étons quelques fois une dizaine de camions à transporter des vases ou du blanc de DUNKERQUE ou de MARDYCK à destination des ports d'ANVERS ou de ROTTERDAM alors que nous évitons le port de DUNKERQUE à portée de vue. Bien que cela ne donnait du travail je trouais cela complètement aberrant. Et aujourd'hui encore, la construction de ce canal Seine-Nord ne peut que favoriser le trafic vers ces deux ports au détriment de DUNKERQUE et même du HAVRE. Je suis donc opposé à ce chantier et peut en connaître de cause bonne réception. Cordialement</p>	Les questions renvoient à l'ensemble du processus d'étude d'évaluation économique du projet, présenté lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à la réglementation, qu'il n'est pas possible de résumer en quelques lignes. La réponse à question 1.9.4/1.9.5 formulée par la commission d'enquête apporte des informations sur les modalités - particulièrement approfondies - dont l'évaluation socio-économique a été menée sur le projet CSNE.
E-registre	Prénom	02/04/2024 09h04	Compiègne	<p>Les raisons de nos oppositions sont nombreuses. Pour commencer, en tant que jeune étudiante, cela fait un long moment qu'on remet sur mes épaules et celles de ma génération, le combat de l'écologie. Alors même si je pense que c'est un combat intergénérationnel, me voilà, je pense qu'une première action primordiale est d'arrêter de détruire le monde qui nous entoure et de préserver la biodiversité déjà existante. Non seulement, ce projet va à l'encontre de cet objectif mais il est également hallucinant. Il porte bien son nom "chantier du siècle" selon la société du canal mais dans le bon sens du terme. Un premier argument pourrait être l'accaparement de l'eau qui est un sujet très délicat auquel on devrait dès aujourd'hui réfléchir : une bassin de 14 million de m3, c'est énorme et selon le rapport indépendant du CSNER, il serait même opportun d'en construire une deuxième pour assurer les flux de marchandises. Or, j'ai bien peur que cette eau soit de plus en plus rare et qu'elle serait bien plus utile ailleurs. Ensuite, il y a la question de la destruction de la biodiversité, en reboisant la vieille lisse, une zone très riche en biodiversité justement. Sans oublier les zones Natura 2000. De plus, la quantité de compensation à réaliser est immense et je pense qu'il faille des compensations pour des zones importantes. Certaines études montrent que l'efficacité de ces compensations n'est pas élevée (80% des opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de diversité d'anes, l'étudiée par des chercheurs du Muséum d'Histoire Naturelle et d'Agro-Paris Tech : Magali Weisbacher, Samuel Roulier, Romain Lillard, Fanny Guillot. Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain. Biological Conservation, 2019) et je pense qu'il est toujours préférable de préserver les espaces verts déjà existants. Enfin, le projet se vend écologique et promet des objectifs très ambitieux. En effet, les hydrobbes de croissance se fondent sur « base d'un taux de croissance par 2,76 sur 10 ans période » après la Société du Canal Seine-Nord Europe. Etude d'impact - pièce 1.p.28. En plus de cela, je pense que cela va anéantir davantage le territoire, lui-même moins polluant que le fluvial : « D'après Alain Bonnamy : « L'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a établi notamment : si elle passe du rail à la voie d'eau, 30 grammes supplémentaires sont émis... » Ce n'est pas seulement que le CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 30 grammes supplémentaires sont émis... » Ce n'est pas seulement que le CO2 sont économisés que je n'ai pas eu le temps de développer davantage, notamment à cause du format de l'enquête publique ; elle me dure qu'un seul mois, je n'ai pas eu la possibilité de me rendre aux réunions publiques, etc.</p>	Se reporter aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Juliette	02/04/2024 09h04	Paris	Projet à abandonner, conçu avant la prise de conscience de l'urgence climatique ! qui nécessiterait l'artificialisation de 78 millions de m3 de terres naturelles ou agricoles, qui entraînerait l'effondrement de la biodiversité, qui demanderait des appels d'eau massifs pour la navigation fluviale lors des épisodes de sécheresse. Développement des emplois durables, en harmonie avec les atouts agricoles, alimentaires et éco-touristiques de nos régions. Reconsidérer nos politiques publiques à l'aune du rapport du GIEC et des connaissances scientifiques modernes Médiamax et mesleures les membres de la Commission d'enquête. Par le présent courriel, nous vous soumettons la contribution de Basiles Non Mercier 179 à l'enquête environnementale du projet de Canal Seine Nord Europe. Notre collectif luttant contre les projets de méga-bassines qui accaparent à des fins purement économiques, l'eau des milieux aquatiques et des nappes phréatiques, nous nous opposons à ce nouveau projet qui artificialiserait les sols sur 107 kilomètres de long et 54 mètres de large. Nous avons noté que le projet prévoit la construction d'une giga-bassine de 14 millions de m3 (le bassin de Louette), soit 5 600 piscines olympiques, destinée à alimenter en eau l'ensemble du canal pendant les périodes de basses eaux. Sa surface serait de 92 ha, 920 000 m², soit plus de 82 fois la place du Général de Gaulle de Lille. Cette monstruosité - pour l'humain comme pour la faune sur laquelle l'ouvrage aura un effet repoussoir indéniable - serait bordée de digues de 34 mètres de hauteur, plus de 4 fois la hauteur de la Porte de Paris de Lille. A cette méga-bassine s'ajoute le méga-canal qui serait l'équivalent d'une méga-bassine linéaire de 20 millions de m3 séparée par des bièts par d'immenses écluses. Dans le contexte incertain du changement climatique que nous connaissons, nous nous opposons à ce projet, notamment pour les raisons suivantes : - Ce projet priverait définitivement les nappes phréatiques de cette eau qui devrait garantir leur remplissage pour les générations à venir. ; - Ce projet, qui repose sur l'exploitation de giga-bassines, présente des dangers bio-chimiques non évalués par l'étude d'impact jointe à l'enquête publique. ; - Ce projet priverait votre territoire de 5.1 milliards d'euros, qui pourraient être investis dans la transition agricole nécessaire à la survie des paysans et paysannes, et du territoire, alors même que l'état chimique de la ressource en eau est critique sur votre territoire, notamment en raison de l'utilisation accrue des produits dits "phyto-sanitaires" ; - Ce projet priverait des espèces patrimoniales protégées des refuges de biodiversité où elles se sont installées, sans que le porteur de projet ne propose de sérieuses mesures compensatoires (le dispositif des mesures compensatoires étant au demeurant éminemment critique, cf. https://www.yseaud.fr/sites/default/files/2024-02/actu_enviromement..._me_etude_monte_la_faille_pertinence_ecologique_des_mesures_de_comp_en_france..._20_fev...2024.pdf) ; - Cet aménagement écocidaire n'est pas pertinent d'un point de vue écologique, comme l'a largement démontré le collectif Méga Canal Non Mercier. Concernant le premier aspect, nous tenons en particulier à souligner qu'il est scientifiquement établi qu'il existe une inter-relation entre la nappe phréatique et les cours d'eau. Ainsi, lorsque le niveau de la nappe se situe au-dessus du cours d'eau, la nappe phréatique alimente le cours d'eau et, lorsque le niveau de la nappe se situe en-dessous du cours d'eau, ce dernier alimente la nappe phréatique. Source : https://sigessn.brgm.fr/IMG/pdf/generalites_relations_nappe_riviere_export.pdf En occurrence, le remplissage de la giga-bassine à partir des cours d'eau conduira à sortir 14 millions de m3 d'eau du cycle de l'eau, sans aucune possibilité d'infiltration une fois relâchée dans le canal puisque celui-ci sera totalement bétonné. Or, si les quantités actuellement disponibles dans les nappes phréatiques de vos territoires ne sont pas encore problématiques, nous ignorons collectivement de quelle manière cette situation évoluera avec la catastrophe climatique. Aussi, les responsables politiques doivent à leurs administrés.e.s de prendre leurs décisions en respectant le principe constitutionnel de précaution qui s'impose dans ce contexte. En l'occurrence, ce principe de précaution commande de cesser la bétonisation des sols et des canaux ainsi que de cesser de modifier le cycle de l'eau. Concernant le deuxième argument soulevé, l'étude d'impact réalisée ne tient aucunement compte des conséquences sanitaires ainsi que des conséquences sur la faune et la flore du relâchement de cette eau stagnante dans le canal. Il est pourtant établi que laisser de l'eau	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8, 1.2.9 et 1.2.11 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 09h04		Je suis opposé à ce projet de canal qui n'est que le projet d'apparat de quelques élus locaux (dont Xavier Bertrand) mais qui n'a pas d'utilité pour le plus grand nombre, ni pour la France. La raison d'être de ce Méga Canal est déjà un problème : transporter massivement des marchandises à travers la planète est un modèle qui fait combattre si on veut lutter contre les urgences socio-environnementales que sont le dérèglement climatique, la destruction de la biodiversité, les inégalités sociales, etc. L'avenir est aux circuits courts, et le canal du Nord existant est sous-utilisé. Avec ses 78 millions de m3 de terrassement, le canal Seine-Nord Europe serait le plus grand projet d'infrastructure jamais connu en France, avec une emprise de plus de 3000 hectares sur l'une des meilleures terres agricoles du pays, détruisant au passage de nombreux espaces naturels riches en biodiversité. La société du canal présente son projet comme « économique en eau » alors qu'il nécessiterait 35 millions de m3 d'eau, soit 59 fois la méga-bassine de Sainte-Soline. Le bassin réservoir de Louette stockerait à lui seul 14 millions de m3 d'eau, puisée dans l'Oise en hiver, soit 22 fois la méga-bassine de Sainte-Soline. Comme l'a souligné le CESER, ainsi que l'Autorité Environnementale, ce projet ne tient pas suffisamment compte des effets du réchauffement climatique sur la ressource en eau (intensification des sécheresses par exemple). L'un des rares arguments écologiques en faveur du canal est qu'il concurrencerait les camions de l'autoroute A1. Cet argument ne résiste pas à l'analyse : v. les congariens transportés, il concurrencerait en réalité le train, qui est un moyen de transport au moins aussi écologique que le bateau Enfnh. Il ne faut pas minorer les impacts sociaux d'un tel projet : riverains expulsés, fret ferroviaire et ses emplois menacés, extension du monde de la logistique ayant tué les petits commerces et poursuivi des dynamiques destructrices de la mondialisation.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.9 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pauline	02/04/2024 10h04	Ressons-sur-Matz	LA DÉCARBONATION EST ILLUSOIRE : LE REPORT DU TRAFIC ROUTIER VERS LE FLUVIAL N'EST PAS RÉALISTE. CSNE s'est censé permettre la réduction du transport routier sur l'autoroute A1. Or il n'y a aucune étude sérieuse qui permette d'évaluer cette hypothèse. Le rapport Maconni-Lidsley 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 10h04	Caillgry	« Changement et entretien du paysage (entretien du canal et berge de 8 à 9 mètres de haut perte de vie... risque d'éboulement de la berge) A savoir aujourd'hui avec le canal du nord », nous ne commissions aucun entretien, des arbres tombent sur les clôtures et nous n'avons aucun interlocuteur !!!!	Se reporter à la réponse aux questions 1.8.2 et 1.10.1 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 10h04	Caillgry	-inondations : un risque déjà connu... le village de Catigny se trouvant dans un fond ; il récupérer 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 le nouveau l'exploitation !!!	Se reporter à la réponse à la question 1.2.15 formulée par la commission d'enquête. Le projet est conçu de manière à ne pas augmenter le risque d'inondation. Une zone d'expansion de crue d'une superficie de crue de 8 ha est prévue pour garantir l'absence d'incidence à l'amont comme à l'aval du projet. Ces éléments sont décrits à la page 187 à 188/384 de la pièce C1.1. Concernant les nappes phréatiques, les effets du projet sont décrits p80/560 de la pièce C1.2. pour la phase travaux et p93/560 pour la phase exploitation. En phase travaux, un abaissement temporaire des niveaux de l'ordre de quelques dizaines de centimètres est possible pendant la phase de construction des écluses. Les exploitants des ouvrages concernés seront contactés avant le démarrage des travaux pour vérifier si l'abaissement calculé est susceptible d'affecter l'exploitation du captage et le cas échéant définir les mesures à mettre en place pour gérer cette situation temporaire. Il n'y a pas d'impact identifié après la phase de construction du canal.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail		02/04/2024 10h04	Caigny	<p>Mairie immobilière 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 ...)</p> <p>-Agriculture et élevage -le bassin engendre une perte de pâturages autour de l'exploitation -le bruit et la lumière des travaux vont gêner les vaches laitières Pas de pâturage Pas de production laitière -le bruit et la lumière des travaux risquent d'entraîner un étouffement des moutons -une emprise de terres agricoles élevée Vous avancez à l'encontre de la demande sociale !!! [...]</p> <p>-consommation de bonnes terres agricoles entre INTERROGATION et INCOMPREHENSION : trois études (à prix d'or) ont été réalisées pour l'intérêt d'une zone portuaire à Beauvais les noyon Décision... c'est sur les terres les plus fertiles du secteur et sur la commune de Caigny que s'est porté le choix... POURQUOI ... ? -le canal actuel n'a pas été agrandi -les barges de 4 conteneurs de haut et de large ne passent pas sous certains ponts -aucune étude économique connue sur la rentabilité n'a été dévolée -ouvrir la France à l'importation et à l'exportation son territoire</p>	<p>Durant la phase de conception détaillée du projet, une démarche de co-construction a été menée avec la Commune, les habitants (en particulier les agriculteurs) pour définir les modalités précises d'insertion du CSNE sur Caigny. Le projet s'est affiné pour tenir compte des enjeux locaux, notamment pour les éleveurs.</p> <p>Se reporter également à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Nadège	02/04/2024 10h04	Asy	<p>Je suis contre ce projet qui est d'un autre temps et qui ne servira les bénéfices 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.Où 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 le desservent sont en alerte sécheresse, et sabbair que l'année record 2022 finira par devenir une année standard en 2050, le me demande comment vous pouvez imaginer débourner 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 (émissions portant d'études sérieuses) sorte 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 ferait 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 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) et par ailleurs après qu'un rapport indépendant du Conseil économique, social et environnemental (CCSEF) des Hauts-de-France avançait que des pénuries d'eau à venir pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau.Soyons rationnels, 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.</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête</p>
E-registre	Éric	02/04/2024 11h04	Doullens	<p>Vous trouverez ci-joint un document détaillé contre le Canal Seine Nord Europe</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8, 1.2.9, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5, 1.10.1, 1.11.1 et 1.11.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Latreille	02/04/2024 11h04	Goncelin	<p>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.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Damien	02/04/2024 11h04	Breuil-le-Sec	<p>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'ensaver d'eaux-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.</p>	<p>Les opérations d'entretien des berges lagunées seront réalisées dans les règles de l'art pour éviter tous risques d'impacts sur les milieux qui auront été créés.</p>
E-registre	Damien	02/04/2024 11h04	Breuil-le-Sec	<p>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 hydroeaufrance.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 ?</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.2 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Benoît	02/04/2024 11h04	Douai	<p>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 ! » abonne réception et bonne navigation,</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Damien	02/04/2024 11h04	Breuil-le-Sec	<p>Le projet CSNE vous est présenté comme étant pertinent avec un gabarit Vb... Les démers travaux sur les canaux du Nord ne mettront toujours pas ces canaux au gabarit Vb (plusieurs dizaines d'écluses à convertir entre A. Abencheul au bac et Anvers, dont de nombre hors France sur lesquelles nous n'avons aucun pouvoir de décisions), et au sud le projet WAGÉO n'a encore aucune certitude de réalisation, l'Oise ayant un gabarit bien inférieur au Vb également. Pour quoi donc, une telle gabarit, sans lien aux extrêmes alors qu'il s'agit d'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.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Marc	02/04/2024 12h04	Cergy	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 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 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, irrationnelle économiquement et irresponsable à l'égard du déclin 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 détruirait 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 délégués (actuellement 4 par éclusé) seront remplacés par de l'automatisation. • La seule création d'emplois, concernera la construction du canal. Aérié, à 5,1 milliard, d'euros minimum investis, pour créer 43 600 emplois, forcément temporaires, cela revient à 12000 euros 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, préférant sa non rentabilité.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Sylvie	02/04/2024 12h04	Aubervilliers	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 n'immène jusqu'en 2080. Nous sommes en 2024, et l'eau manque déjà. Dans quelle situation vivrions-nous 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 approprier. • 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 2024 sera une année normale en 2050, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ de eau ? Qui 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Anais	02/04/2024	Compiègne	MEGA-CANAL ET MEGA-BASSIN. • 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 parler 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 Seines 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 le retenue d'eau prendrait elle-même par pompage dans l'Oise et non dans les nappes phréatiques. Mais est-ce si aisé ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Rocha	02/04/2024 12h04	Nyer	Ma proposition est de ne pas tacher la nature au nom du progrès !!! La terre est de qui elle travaille !!! Mais avec ses mains !!!	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Morgane	02/04/2024 12h04	Grandcourt	Je suis contre ce projet assez étonnant, de par son gigantisme d'une époque pré-Giec, son coût écologique, et son coût financier. • A 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 que le 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 certifications. • Le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieu 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisées en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées, et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
E-registre	Corinne	02/04/2024 12h04	Tincourt-Boucy	Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie. La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face. Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier). Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE. En complément, se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.	Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie. La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face. Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier). Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE. En complément, se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Fabien	02/04/2024 12h04	Lille	Norink, 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 à disposition aussi bien les ports de la façade que de l'intérieur et assure la promotion des logistiques décarbonées. Sa contribution en soutien au projet de CSNE peut être retrouvée dans la pièce jointe.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Sabine	02/04/2024 12h04	Plessis-de-Roye	Bonjour, Nous sommes fermement opposés à la réalisation du canal Seine-Nord pour des raisons d'équité à la biodiversité. Ce projet n'est encore qu'une question de business qui va profiter à certains (entreprises du BTP...) et dévaloriser 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 100 milliards pour un projet absurde et inutile.	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Quentin	02/04/2024 12h04	Compiègne	PRESERVATION DES SOLS DE VIEUX CANAL : un projet qui accroitrait l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en créant des forêts. Le projet détruirait une emprise de plus de 3000 ha sur de nombreuses 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 le 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 concerner par la loi ZAN ? Véritable « chantier du siècle », le CSNE déléguerait 78 millions de m3 de déblais. L'équivalent de 1m3 par Français, le plus gros transportement 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 déplacements 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 inconsidéré, d'arbres abattus. On connaît aujourd'hui l'importance de la végétation pour atténuer l'impact des canicules, qui sont à l'avenir de plus en plus fréquentes. Alors pourquoi détruire des arbres, notre meilleur climatiseur et absorbeur de CO2 ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Jean-Guy	02/04/2024 13h04	Reims	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 Compiègnoise de 1991 à 2019, j'ai pu vivre tous les rebondissement 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 (Longueil-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. Le confirme donc mon total soutien à ce projet stratégique.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Mathilde	02/04/2024 13h04	Compiègne	MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ : avec le CSNE se sont plus de 170 espèces actuellement protégées qui ne le seront 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 contenant l'espèce du Japon à Bienville, ont été en partie non réalisés. Ce qui rend peu crédibles ses nouvelles déclarations. Le projet du CSNE est insubmersible 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 provoque une perturbation du cycle de l'eau. Le chantier génère de l'important nuisances pour les écosystèmes locaux.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	Il nous a été présenté l'intérêt environnemental du gabarit Vb pour les ports conteneurs et le report modal qu'il représenterait. Outre le fait que les chiffres annoncés ni évaluer 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 contourer les 4000 n'étaient alors plus valables que pour les vracques, 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 près 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2 et 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 13h04		CSNE Enquête Publique Environnementale Contribution Aux ordres de l'Union Européenne En 1992, l'Union Européenne scitait 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 2m00 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 - Région Parisienne relevait d'une importance internationale. Mais aujourd'hui, on est en phase de travaux d'agrandissement de l'écluse de Quessoy sur Deuxième écluse avant l'accès à la LYS et à la Belgique, etc., curieusement, alors que l'on est toujours sur l'axe Nord - Paris, on a retenu un gabarit de classe Va de 240 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 sur 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'attendre 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 qu'il 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	Le canal du Nord, peu entretenu, est bien de être à sa capacité maximale. Le choix du gabarit Vb, bloqué d'un côté par le pont Solferino et de l'autre pas le Canal de l'Essaut à un gabarit moindre, pourquoi ne pas réhabiliter le Canal du Nord voire l'élargir, l'emprise au sol étant déjà propriété de VNI ?	Le scénario d'aménagement du canal du Nord a été écarté en 2002 par le ministre des transports Jean-Claude Gayssoot (à l'issue des études préliminaires et de la concertation sur le choix du fuseau de passage) en raison de l'impact environnemental des travaux nécessaires (notamment sur 21 km dans la vallée de la Somme) bien plus défavorable que le fuseau de passage retenu pour la construction du Canal.
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	Pourquoi ne pas suivre les recommandations du CESER qui sera l'impact d'une telle masse d'eau et de digues sur les sols et rivières autour ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1 et 1.2.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	Pourquoi ne pas suivre les recommandations du CESER sur une deuxième bassin ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1 et 1.2.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	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 Agropolis Tech. Quelles corrections ont été apportées au projet ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.11.1, 1.11.2 et 1.11.3 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Romain	02/04/2024 14h04	Nesle	<p>Avis professionnelle pilote le projet de plateforme agro industrielle de Languois 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'Osé). Depuis 13 ans, avec Noriap et l'Union Européenne, nous avons investi beaucoup de temps et d'argent pour que le projet de plateforme agro industrielle de Languois soit le jour et soit l'un des outils incontournables de l'utilisation efficiente du canal Seine Nord Europe. L'union européenne, le groupe noriap et toutes les entreprises qui les représentent sont donc favorables à l'arrivée du canal Seine Nord Europe. L'union européenne, le groupe noriap et toutes les entreprises qui sont conséquentes et importants du futur canal et du canal du nord actuel qui doit être maintenu en eau jusqu'à Languois pour pouvoir bénéficier de cette double voie d'eau (Grand gabarit et gabarit intermédiaire) pour pouvoir optimiser l'écoulement de jonction d'Alaines. 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 vendre 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 tenir vers la neutralité carbone en 2050. Les plateformes de Nesle et de Languois 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 Languois. 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 canal actuel de Languois 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 Languois 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 calcaire 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 immédiate 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.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	<p>Il y a sur le projet du CSNE plusieurs dizaines de millions de tonnes de déchets inertes qu'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.</p>	Le volume des déblais sur les secteurs 2 à 6 est d'environ 68 millions de m3. Une grande partie de ces matériaux sont réutilisés pour les besoins du projet (édification des remblais). Les autres matériaux seront soit valorisés, soit mis en dépôts définitifs. Les dépôts définitifs seront soit restitués à l'agriculture, soit valorisés en mesures compensatoires. Les modalités de gestion des matériaux extraits sont détaillées dans le chapitre 6 de la pièce A2. Il y est notamment précisé que les matériaux excédentaires seront gérés sous couvert des arrêtés des 4 Juin et 21 décembre 2021 relatifs à la valorisation ou au dépôt, des terres excavées.
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	<p>Madame Sandrine Rousseau, qui était présente à la diffusion du film "De l'eau jaillit le feu", diffusé au cinéma l'Acacia 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-Ouest, sont les solutions apportées face aux volumes conséquents de sols pollués dont elle a fait part?</p>	Les sites et sols potentiellement pollués présents dans l'emprise du projet ont été précisément identifiés. La liste des 44 sites identifiés est reprise dans le tableau n°19 de la pièce A2 (page 99 à 101/206). La surface cumulée de ces sites représente moins de 2% des emprises mobilisées pour les travaux. Ces sites ont fait l'objet d'analyse de sols dont les résultats sont présentés en annexe 9.9 de la pièce A2. Les terres polluées seront gérées via des filières de traitement, de valorisation ou d'élimination agréées.
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	<p>Quels sont les résultats des prévisions d'impact à proximité du projet du CSNE sur les sols, les nappes superficielles et leurs niveaux piézométriques?</p>	L'évaluation des prévisions d'impact sur les sols est présentée dans le chapitre 6 de la pièce A2. L'évaluation des prévisions d'impact sur les nappes et les niveaux piézométriques est présentée dans le chapitre 7.4.4 de la pièce C1.2.
E-mail		02/04/2024 14h04	Arras	<p>Bonjour, je suis très intéressé par 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 génèrera. 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 certains 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 défilé d'Yres ou l'écluse monumentale d'Oisy-le-Verger attireront la curiosité des médias et du public. Ils apporteront de la visibilité et de la notoriété à l'Arras-Cambésis 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'innovance douce. Et lorsque l'offre s'enrichira et se diversifiera, c'est l'ensemble du territoire qui en profitera. Le chantier lui-même devrait engendrer des retombées dans l'économie touristique du Grand Arras, par la consommation des entreprises ou y trouveront 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, investisse, industriel et d'impénance génératrice de retombées économiques et d'attractivité.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Michel	02/04/2024 14h04	Jaux	<p>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 ? 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 considéré que l'enquête est une formalité imposée, une procédure « cause toujours » ou est-ce que prendre le risque insensé de travaux inutiles et irréversibles ? Suivant ce dossier depuis 2005, pour le compte à l'époque d'une association de partementale, 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 Démocratique 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.</p>	cf. Observation 497
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	<p>Comment seront gérés les problèmes générés par le passage de bateaux à plus grands gabarits sur les berges de la rivière Oise à l'aval de Compiègne. Le sujet ne relève pas du périmètre d'action de la SCSNE et est hors champ de l'enquête environnementale relative à la réalisation du CSNE entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France mène un dialogue régulier avec les collectivités locales riveraines de l'Oise.</p>	La contribution aborde l'incidence de la croissance attendue du trafic fluvial sur les berges de la rivière Oise à l'aval de Compiègne. Le sujet ne relève pas du périmètre d'action de la SCSNE et est hors champ de l'enquête environnementale relative à la réalisation du CSNE entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France mène un dialogue régulier avec les collectivités locales riveraines de l'Oise.
E-registre	Joel	02/04/2024 14h04	Dunkerque	<p>Le canal Seine Nord est une nécessité pour nous, un axe de développement majeur pour un port comme Dunkerque qui est en plein développement.</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Michel	02/04/2024 15h04	Joux	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 Pommeroy - Condé ? ? ? ? ? https://www.vnf.fr/fichier-accessibilite/remise-en-navigation-du-canal-de-condé-pommeroy/Ce-gabari-de-3000-tonnes-n'est-il-pas-largement-suffisant-pour-un-canal-escourt-fait-pour-developper-a-priori-les-transports-fluviaux-de-l'hinterland,-puisque-plus-ample-informé,-les-liaisons-directes-le-Havre-Avers-sur-plus-logiques-par-voie-maritime-?Du,-mais-Il-y-a-Europe,-Europe-qui-dans-sa-bureaucratie-a-décreté-un-gabari-VB-comme-standard-lia-même-Europe-qui-autorise-parallèlement-l'augmentation-du-tonnage-des-ponts-lourds-à-44-puis-à-60-Ton-marche-sur-la-tête.-Non-au-MEGA-CANAL.-Non-au-MEGA-CANOINS	Doublement d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Stéphane	02/04/2024 15h04	Vitry-en-Artois	Bonjour, Veuillez trouver ci-jointe la délibération de la Communauté de Communes Oasnis-Marquion au sujet de l'enquête environnementale sur la section de Passel à Aubencheul-au-Bac. Bien cordialement	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Philippe	02/04/2024 15h04	Lille	Avis favorable au projet du Canal Seine Nord Europe pour cette enquête publique environnementale sur la section Passel à Aubencheul-au-Bac.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-mail		02/04/2024 015h04	Paris	Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-dessous la contribution de l'Union TIF 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 TIF (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 intermodaux, les transporteurs routiers dans le cadre d'une opération de transport combiné et les logisticiens terrestres, et jout une vision globale des enjeux d'interconnexion et de report modal. L'Union TIF 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 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 passés. 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, www.e-tif.com/ www.e-tif.com/ https://www.linkedin.com/company/union-tif https://www.youtube.com/user/UNIONTIF https://www.e-tif.com/	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Anaud	02/04/2024 15h04	Poissy	Le groupe SCAT est le premier armement coopératif français opérant sur le bassin de la Seine, de l'Oise, du Nord et le Belux. 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 maritimes qui exploitent une flotte de 100 barges, automoteurs et pousseurs, du Freynet (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 marchandises ; 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 glomeront.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Claude	02/04/2024 15h04	Montmorency	Ah comment 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 réchauffement 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 débris ? 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 ? Ou trouverait-on dans 10 ans les millions de m ³ 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 oser-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 effectivement 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 couvrant les voies biaisées à l'abandon. C'est pour cela que je me prononce résolument contre un projet aussi dangereux que dépassé, un projet qui reproduit un modèle de développement dont on ne veut plus parce que nous savons désormais qu'il nous emène dans le mur. L'urgence me semble être la relocalisation de notre économie, c'est-à-dire à la déprogrammation du moindre bis de terre et du moindre m ³ d'eau disponibles pour développer le marottage et les cultures nourricières au plus près des villes. Fait à Montmorency le 2 avril 2024 35160 MONTMORENCY	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Virginie	02/04/2024 16h04	Haplincourt	Faite pousser une forêt et vous auriez dû monde pour la visiter avec des initiations à la nature	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. Le projet prévoit la plantation de 850 000 arbres sur l'ensemble de son linéaire au titre de la compensation environnementale, de la compensation liée à la réglementation défrichement et pour l'insertion paysagère de l'ouvrage.
E-registre	Emmanuel	02/04/2024 16h04	Margny-lès-Compiègne	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 écarte de +1,2 °C, les +1,5 °C seront dépassés dans la décennie en cours, et la tendance actuelle nous amène à une augmentation de la température de plus de +4°C (bénéfices du rapport 6 du GIEC). En cela, les dernières consignes du ministre de la Transition écologique se révelent réalisées puisque l'Union TIF 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. Plus, 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 futurs, 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 défrichement 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Mathis	02/04/2024 16h04	Complègne	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 œuvre 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 ? Pourquoi nous ne faisons pas 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 citoyens et citoyens des 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	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête. L'étude environnementale d'un projet et son analyse socio-économique relèvent de réglementations et de logiques différentes. La pièce B1-3 du dossier soumis à l'enquête publique présente l'appréciation des impacts du programme, à savoir de la liaison Seine-Escaut dans son ensemble. Pour ce faire, une analyse de l'état initial a été menée, sur les milieux physiques, naturels, humains ainsi que sur le paysage et le patrimoine. A la suite de cet état initial, une analyse des effets sur tous ces milieux est réalisée. La pièce B7-A présente quant-à-elle l'évaluation des effets permanents du projet et des mesures proposées, ce qui permet de prendre connaissance des conséquences du projet sur le long terme. Enfin, la pièce BA-7D évalue les effets cumulés du projet avec les autres projets connus, existants ou approuvés, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement.
E-registre	Bernard	02/04/2024 16h04	Domont	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. Sulfite fichier joint	Le projet MAGEO est l'un des projets du programme de travaux de liaison européenne Seine-Escaut. Les impacts de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut sont présentés dans l'étude d'impact du dossier mis à l'enquête publique pour les secteurs 2 à 6 du projet CSNE, conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement (cf. pièce B1-3).
E-registre	Bernard	02/04/2024 16h04	Domont	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. Au 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8, 1.2.9 et 1.2.20 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Bernard	02/04/2024 16h04	Domont	Fractions d'opérateur La Société du CSNE annonce des compensations rendues obligatoires par la démarche FRC (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 confirment. 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 dégradation relative à la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) au moment où il faut rebâtir 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. Or 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 Seine : les ports du nord de l'Europe. Avoirs 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 rouler 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. 2 ou 3 étages de conteneurs Sur ses documents 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 laisseront passer seulement 2 étages. Il en va de la rentabilité économique du projet. 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	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3, 1.9.2 et 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Guillaume	02/04/2024 16h04	Rosières-en-Santerre	Ce projet de création d'un canal à grand gabarit s'inscrit en total contradiction avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux auxquels nous devons faire face. Ce projet anachronique désiré 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 désertion des campagnes à l'horizon 2030 - 2050). Comment accuser de finances un projet au coût planétaire quand des pans entiers de nos services publics s'effondrent ? Aujourd'hui, la CSNE et tous les acteurs favorables à cet ouvrage commettent une erreur. Ne pas corriger cette erreur en fera une faute que les générations futures nous 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 de toutes les générations futures.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Michel	02/04/2024 16h04	Jaux	Noyon 16/03 : Entrée de la salle derrière un barnum du marché Éronne 23/03 : Réception dans un bureau sans libre accès aux documents	Cf réponses aux observations 2.13 du PV de synthèse
E-registre	Henrique	02/04/2024 16h04	Méru	le manifeste mon opposition à ce projet peu utile et néfaste pour l'environnement au sens large. Cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Lau	02/04/2024 17h04	Senlis	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 faibles trafics ne sont pas étiquetés. Cette situation de morcellement de l'habitat contribuera inévitablement à un appauvrissement de la biodiversité et donc à la disparition d'espèces protégées.	Le canal Seine-Nord Europe a été conçu pour être franchissable pour la faune terrestre : traversée de la vallée de la Somme par un pont canal, création de 28 sorties d'eau, aménagement d'un passage supérieur à Hermies, aménagement d'une plage de remontée à Moislains, mise en place de banquettes hydrauliques, création d'escaliers d'eau adaptées à la faune tous les 50 m, etc. Tous les ces éléments sont décrits dans les fiches mesures R37, R46, R47, R48, R50 et R51 de la pièce C2. Se reporter à la réponse à la question 1.3.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Daniel	02/04/2024 17h04	Montrouge	<p>REVISION DE L'AMENAGEMENT DE TRANSFERT MODERNE CONCRET FINANCÉ DE CANAL SEINE-NORD EUROPE SET DE DÉGAGER L'ALCOUVRE A1</p> <p>saturation de camions, je ne crois pas au report modal du camion vers le fluvial car ce ne sont pas les mêmes marchandises qui circulent. Les pénuries (ou gros goussours) transportent principalement du vin. Aucune étude sérieuse ne valide cet argument. Le dossier indique que des pénuries transporteront des contenieurs, mais pour être évités, il faudrait qu'ils aient 3 hauteurs, de contenieurs, ce qui est impossible à cause de ponts à passer pas assez hauts, notamment au nord et au sud du canal. Cet argument de transfert modal est donc irréaliste, donc je donne un AUSUBIS TREDEFORVORABILE.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	José	02/04/2024 17h04	Montmorency	<p>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 qu'il s'en suit 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 suffirait de 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 pompe et de stockage perturbe énormément le cycle de l'eau. » « 5 milliards de coût avancé pour ce projet d'investissement (sans doute beaucoup plus) ! » « Trois ou quatre grands projets doublant le coût de l'eau. » « Les budgets initiaux », une main 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 et notamment en ce qui concerne les services publics. » « Pas de contre-expertes présentées dans le projet, indépendantes 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 terres végétales, de zones Natura 2000, de terres agricoles, de bois... et plans 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/composer l'abandon de vieux arbres. La première des choses à appliquer c'est d'écarter de défriche en période de défrêtement climatique. Les inondations, les sécheresses, les feux de forêt, la fonte des glaciers, l'enfoncement de la biodiversité... 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.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Daniel	02/04/2024 17h04	Montrouge	<p>Opposition à un projet qui va détruire des terres agricoles. C'est énorme chantier excaver 78 millions de mètres cubes de terres végétales et générer 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 TREDEFORVORABILE 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 !</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2. formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Yannick	02/04/2024 17h04	Amiens	<p>Au préalable 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 possibilité d'assurer le plus de plus de très bonne qualité est nettement moins intéressante. 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 amener les contenieurs vers Paris principalement ? De plus un projet comme le CSNE va privilégier davantage un port étranger comme Anvers/Breuges au détriment du Havre. Ce qui pose une question de souveraineté nationale. Qui au fluvial mais à partir de l'existant sans sacrifier nos riches terres agricoles de Picardie.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2. formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Laura	02/04/2024 17h04	Bailleul-sur-Thérain	<p>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 construites renseignées sur ce projet de canal, je souhaite m'y opposer pour divers raisons : je le trouve extrêmement difficilement rentable, et vu son temps, mesurant pour le budget local et national également pour la biodiversité. C'est en effet, sur ce dernier point que je souhaite argumenter : MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ. Avec le CSNE, on va perdre 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 Canal concernent le traitement des espèces exotiques envahissantes (EIE) ni pas car exotiques. En effet, les engagements qu'elle avait pris de traiter en 2017 certains secteurs concernés (Renouée du Japon à Bienville, entre autres) n'ont toujours pas été initialisés. Ce qui rend pour 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.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 17h04		<p>Bonjour, dans le cadre du réchauffement climatique, des essences d'arbres adaptés sont à mettre en place. Telle par exemple Liquidambar, Certains types de bouleau pour les haies de masquage, il faut privilégier des essences sans travail de coupes. Tel que Eucalyptus, red cascades Osmanthus, Abelia x grandiflora, scabellian, cordaléon, Diplôme en aménagement paysager, Institut de genève</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Gaetan	02/04/2024 17h04	Compiègne	<p>Madame, Monsieur, je ne sais si cet avis sera lu ou non, il me semble néanmoins important de l'exprimer. J'ai 20 ans, j'ai vécu dans la région de villers coterres et de compiègne 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 bâtiments écologiques. Il est rare pour moi de m'élérer 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 inutile et non seulement pour le territoire des hautes 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 concernés par le projet et l'équivalent de 1000 terrains de football. Un projet à contre courant total de la ZAN et de tout ce que propose les scientifiques depuis maintenant plus de 50 années. Les "compensations" présentées comme solution miracle, ou nombre d'arbres ont montrés que celles-ci ne fonctionnent pas (des recherches de AgroParisTech pourant bien loin d'être de éco-bonheur), du masquage (l'eau, la centrale de 14 millions d'Aurélien Barrau, Francis Halle et d'autres encore) - le soutien également soulève la question de l'eau, la centrale de 14 millions de mètres cube dans une région avec deux bassins versants sous tension (une région qui fut en alerte sécheresse entre avril et octobre de l'année, soit des inondations), 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 rarefaction de l'eau (oh oui, même dans le Nord). Tout cela, dans une région avant tout agricole s'il vous plaît... je n'ai ni plus ni moins cet avis. Si le ton semble tantôt ironique, tantôt agacé, c'est qu'il me semble que les avis de cette consultation ne sont que moyennement importants. Je crains que les pressions économiques européennes soient trop grande pour que quiconque puisse faire quoi que ce soit. Je vous remercie pour votre lecture, vous souhaitez 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,</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Groupe Ecologie	02/04/2024 17h04	Lille	<p>Contribution du groupe écologiste au Département du Nord concernant l'enquête publique CANAL SEINE-NORD EUROPE – ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE SUR LA SECTION DE PASSEL A AUBERCHEUL-AUBACQ. 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 pose 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 redvance kilométrique poids-bourds-ambiteuse, 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 motivent 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 tiennent 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'empile du projet est constitué 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.</p> <p>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'évaluer cette hypothèse. • Le rapport Mission-Lidely de 2013 sur le projet CSNE évalue à 3 % seulement la quantité de fret routier susceptible d'emprunter le mode fluvial. Or 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 le 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.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête.</p>
E-mail	Frédéric	02/04/2024 17h04	Noailles		<p>Doublement d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution</p>
E-registre	Jean-Bernard	02/04/2024 17h04	Baillieu-sur-Thérain	<p>Je suis un habitant de 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 : « épaoulement des vagues de 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 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 pourrait impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir l'eau à venir, qui quite 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.</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête</p>
E-registre	Dominique	02/04/2024 17h04	Blendecques	<p>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 que ce qui semble sera plus que souhaitable. Avant de concevoir un nouvel ouvrage il faudrait ENTRETENIR LES ANCIENS CANAUX EN SERVICES Bien cordialement</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.10 formulées par la commission d'enquête. La construction du Canal Seine-Nord Europe s'intègre dans le vaste programme d'investissement public sur les voies navigables appelé "projet Seine-Escaut". Cela comprend la modernisation des canaux à grand gabarit du Nord et du Pas-de-Calais.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Micheline	02/04/2024 18h04	Bailleul-sur-Thérain	Je m'oppose au projet de ce (méga) canal nord-seine Europe, et à la mégabassin qui l'accompagne. PRÉSERVATION DES SOLS Le Méga-Canal : un projet qui accroît l'artificialisation des sols, en réduisant des terres et en risant 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 concerner par la loi ZAN ? Véritable « chantier du siècle », le CSNE dépecerait 78 millions de m ² de forêts. L'équivalent de 1,3 par Français, le plus gros terrassement que le pays ait connu : quel impact sur le sol vivant ? Le projet CSNE nécessiterait la destruction d'îres de champs, de sites de production et de déplacements 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 ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Michel	02/04/2024 18h04	Jaux	Entendu à la grande réunion de concertation de 2005 à Amiens. C'est l'offre qui crée la demande ! Facile de raboter 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 peine que l'on transporterait essentiellement des pondéraux (Granulats, sables) "Tout ça pour ça".	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Thierry	02/04/2024 18h04	Compiègne	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 met en œuvre sous nos yeux, aux profits de nos enfants et de nos petits-enfants. Thierry *** Membre du Réseau - Président de l'association CRI (lutte contre l'illuminisme - Président de l'asso "les rendez-vous du Compiègnais - 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.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Julie	02/04/2024 18h04	Margny-lès-Compiègne	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 dégraderait au moins 3 000 hectares de zones agricoles, d'îres, de forêts, de sites de production et de espèces protégées, de zones humides, de boisements. Alors que nous faisons face à une érosion de la biodiversité, des prénuies 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 sol-d'écart « compensatoires » qui peuvent résoudre ce problème. Celles-ci ajoutent 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 récolter 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. Le CSNE utilise aujourd'hui comme argument principal pour justifier ce projet l'hypothétique réduction des GES qui entrainerait 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 n'a pourtant compris, depuis longtemps dans les villes, pour réduire le trafic routier et limiter les émissions de GES. À ma connaissance aucune réduction des voies de circulation sur l'AL n'est prévue, la construction du Canal permettrait donc seulement d'ouvrir de nouvelles voies de circulation supplémentaires pour augmenter nos exportations et importations, c'est-à-dire une hausse des émissions de GES. Aucune étude sérieuse ne permet d'évaluer 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 29/12/2013). En tant que citoyen(e) 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Sophie	02/04/2024 18h04	Caen	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 débordements et contournements de la pensée, de l'intelligence et du bon sens. Un pont est utile aux hommes éternellement. 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 !	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Gaëlle	02/04/2024 18h04	Compiègne	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 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 surperlu, 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 de ressources considérables dont disposent les instances pour soutenir une transition écologique équilibrée 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Titouan	02/04/2024 18h04	Compiègne	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 qu'à un appauvrissement de la biodiversité 2025 ; l'absence de démonstration de l'intérêt économique de ce projet et d'une expertise indépendante pour 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 protégées ne saurait être accordée.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Florence	02/04/2024 18h04	Poissy	Je SUIS TRÈS DEFAVORABLE à ce projet car : il détruirait de très nombreux sites naturels y compris des sites Natura 2000 qui abritent environ 200 espèces protégées. Il faut arrêter de bétonner les sols. Il vient perturber le cycle de l'eau, avec le pompage de ressources importantes dans l'Osne - le report modal de l'autoroute A1 n'est pas démontré, - les compensations écologiques ne sont que des "pansements", des "alibis bonne conscience" 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. Le ritebe mon opposition ferme au projet !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2., 1.12.1., 1.12.2., 1.12.3., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Céline	02/04/2024 18h04	Beaumont-sur- Osne	Projet inutileGoindre financier aux dépenses des finances publiques.Destruction de la biodiversité, de l'environnement.Pompage du fleuve de l'Osne et des rappes phréatiques déjà à sec.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Juliette	02/04/2024 18h04	Conty	Dévastateur et contre-productif. Projet non adapté aux enjeux de demain. Il y suis défavorable.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Monique	02/04/2024 18h04	Fresnoy-en-Thelle	Goindre financier, projet destructeur de l'environnement.	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Fabien	02/04/2024 19h04	Poissy	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 même(USEZ ou LISEZ) les rapports du GIEC. Il est urgent de préserver les fragiles équilibres de notre environnement !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Brigitte	02/04/2024 19h04	Laon	Je participe à cette consultation en tant que Conseillère Départementale écologiste de l'Alsace. Nous sommes concernés par la clause d'insertion pour les travaux. Mais aussi par les éventuels débordements économiques créés. Je suis intéressée sur ce projet en Conseil Départemental. Ce canal assurera-t-il un report du trafic routier ? On peut en douter. Sans compter le crainte que le CSNE concurrence sur tout le peu de ferroviaire existant (passé de 19,1 à 19,7% de fret entre 2002 et 2019), sans empêcher les camions trop nombreux et trop polluants sur nos autoroutes saturées pour les trains, et nos routes nationales. Avec à la clé un effet pénalisant sur le ferroviaire sans désengorger les routes. Le département de l'Alsace est très concerné par les nombreux canaux (Freynette) qui zèbrent notre territoire et qui souffrent de leur non entretien. Leur mauvais état impacte le changement et déchargeant et rend moins compétitif économiquement le mode de transport que le direct client par camion. Pour les carriers notamment dans l'Alsace 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'ESSFC publiée en 2021 relatif au Canal Seine Nord Europe a fait ressortir des points de réflexion et de préconisations pour éviter « le 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 conteneurs sur des bateaux énormes (problème de 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'emploi 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 ce que leurs compétences obligatoires, mais aussi que l'Etat français doit réaliser des milliards d'économie budgétaire... Tout cela rend ce projet absolument surdimensionné. Il faut revoir tout cela. Outil 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 Fourmé-Turquin	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1., 1.9.2 et 1.9.6 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	David	02/04/2024 19h04	Grenoble	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 – vrac, 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 tous 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 remercions 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 consentir 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 atterroisements de gouvernements successifs, explicitement ou réticent, 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 secteurs publics sont d'accord sur l'urgence de le mener à son terme. Nous remercions que des élus locaux, notamment impliqués dans la transition énergétique, ont 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.	La CSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Mathieu	02/04/2024 19h04	Caen	1/ Ce projet rime avec bétonnage massif, artificialisation maximale, barrages, mégarsèneries : 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'allient 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 l'in'y en aura pas dans le canal ?) et démultiplier les risques liés aux écoulements. Bref, on ignore très brutalement la plus grande variable de changement qui est en cours. Absurde. 2/ Toujours transporter & commercer davantage l'A, quand un changement des modes de vie, de production, de consommation ? Tout le territoire des désirs de transports monte que leur multiplication ne désire pas les flux, mais le augmente par effet cumulatif. La voie fluviale délétera pas la route, elle s'y ajoutera. Nous sommes à un tournant de l'histoire de l'humanité, et ce nous propose encore de démultiplier les flux et les transports. 3/ Et l'annonce sur la biodiversité ? On en fait quoi ? Rien ? C'est du délire. On continue de fringuer la faune et la flore sans aucun état d'âme...et l'on s'écrit la branlette sur laquelle nous reposons. A ce titre, c'est un projet criminel.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Christian	02/04/2024 19h04	Wasquehal	La délimitation du Canal fait sans nul doute partie des grands projets qui marquent l'histoire de la Région des Hauts. Pourtant, le plus grand défi devient nous/Comment désirer la réduction des dépenses d'un projet routier en utilisant le fluvial? des milliers de kilomètres de routes, des axes économiques, après avoir soutenu le projet Canal précité, la mise en place sur la Plateforme de MARQUION d'un terminal d'EUROTUNNEL permettrait l'embarquement des camions directionnels dans navettes/défilés. (Sûreté) pour rejoindre le Royaume Uni en utilisant le tunnel qui dispose encore d'une capacité d'utilisation importante, faire de MARQUION/NOUVEAUX BUIS - c'est le projet innovant et visionnaire qui permettrait de désengorger nos autoroutes régionales!	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Juliette	02/04/2024 19h04	Paris	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 utile(s). - 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 SWIC pendant 10 ans)	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1, 1.9.2 et 1.9.7 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Cristi	02/04/2024 19h04	Senlis	ACCAPAREMENT DE L'EAU • La Terre se réchauffe, nous serons en sécheresse et vous voulez détourner 14 millions de m3 d'eau ?	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Cristi	02/04/2024 19h04	Senlis	MEANACES SUR LA BIODIVERSITE • 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	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Céline	02/04/2024 19h04	Complègne	époque, habite la région et je suis hostile à ce projet car il va artificialiser et détruire ce qui reste de nos espaces naturels, menacer la ressource en eau et à nous jamais l'impact qui nous est vendu en matière de trafic routier. Si on voulait rapidement baisser le trafic routier, on s'y prendrait autrement !/ l'impression que ce canal 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	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-mail		02/04/2024 0 19h04		<u>vous pouvez</u> pour nous vous priez de bien vouloir trouver ci-dessous, via le lien mentionné en fin de texte, l'argumentaire du Collectif Nôtre Canal Nord Meuse contre le projet de Canal Seine Nord Europe. Cet argumentaire dépose certes le seul périmètre de contribution attendu dans le cadre de l'enquête en cours, mais il nous semble totalement légitime d'ajouter le débat, celui-ci n'ayant jamais eu lieu dans les conditions qu'un projet de cette ampleur nécessite. Nous vous remercions par avance pour l'attention que vous porterez à ces éléments.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8, 1.2.9, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5, 1.10.1, 1.11.1 et 1.11.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Luc	02/04/2024 19h04	Amiens	L'Union Européenne 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 (Noirap, Ceresia, Inmo, Natap, Sanaterra, Agora, Vivescia, Callipo) et les Grands Ports Maritimes (Senala Rouen, Nord Céréales Dunkerque). Le développement de la plateforme agro-industrielle de Languevoisin-Euroseine vise à déléguer 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 va barycentre du futur réseau Seine-Escaut à l'équidistance de Rouen et Dunkerque, de Paris et Lille. Les synergies avec le futur port public de Neste sont actées dans le cadre d'une convention de développement conjoint entre le groupement industriel (euroseine) piloté par Noirap et la Communauté de Communes de l'Est de la Somme en charge du développement du futur port de Neste sous l'égide du Conseil régional des Hauts de France. Les activités agro-industrielles déjà présentes sur le site de Languevoisin génèrent 130 000 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 Européenne est donc favorable à l'arrivée du Canal Seine Nord Europe et fonde de grands espoirs sur le développement économique (plateforme de Languevoisin, bateaux multiregion, etc.) qui doivent permettre d'accélérer le report modal sur la voie d'eau tant sur le grand gabarit (CSNE) que le gabarit intermédiaire.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Pierre	02/04/2024 19h04	Colombes	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 D2E du dossier d'enquête environnementale, page 43, il est écrit : "à saturation du CSNE en écluse simple, le trafic s'éleva à 19 millions de tonnes. Sur la base de 20 écluses par jour, la consommation des pompages d'écluses s'éleva à 73 GWh." Question 1 : dans ces conditions, quelle sera la consommation électrique annuelle totale du canal, comprenant non seulement les pompages théoriques d'écluses, 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 écluses par jour 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 par chaque tonne transportée sur 1 km Benarque : 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 énoncements sur la préférence sobriété énergétique du transport sur un canal interbasin. 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 en Question 4 : quelle est la consommation électrique prévue pour le premier remplissage du canal et de son bassin réservoir, sur de dix hivers ?	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
E-registre	Ana	02/04/2024 20h04	Clairoux	le 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-Ludsky de 2013 sur le projet CSNE s'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. • Evidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiront 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. Or, si le projet CSNE cette longue distance de plus de 500 km, le transport fluvial n'est rentable qu'à 3 hauteurs au nord et au sud du canal : plus de 170 points 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 de 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, l'espère de tout cœur que ce projet sera arrêté.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Coriandre	02/04/2024 20h04	Arras	<p>Pour finir, sur le plan humain, les quelques commerces locaux qui profiteront à l'arrivée d'ouvriers lors de chantier ne pallient pas aux énormes désagréments que causent de projet sur les productions agricoles du secteur. Or, saurez-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 revenues pour le projet ? Pour l'instant, rien ne le garantit et ce qui émerge d'après les agriculteurs concernés est un fertile profond de leur profession : - pour info, on ne cultive pas sur du remblais en première année, il faut du temps à un sol pour être prêt 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 HOF sont peut-être clairsemés dans des petites communes mais ils ont une solidarité qui peut à savoir dévastatrice pour des projets où les instances concernées n'ont pas respectés leurs terres et le peu de richesse qui leur reste.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.1., 1.3.2., 1.3.3., 1.12.1., 1.12.2., 1.12.3 et 1.14.1 formulées par la commission d'enquête. La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux...</p> <p>D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAGE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements.</p>
E-registre	Yoni	02/04/2024 20h04	Blenville	<p>Je suis profondément peiné par ce projet industriel (charbonneux, qui est un vrai gaspillage d'argent public, et ne permettra aucune création d'emploi. En effet, l'annonce que le canal permettrait la régionalisation des Hauts-de-France n'est qu'une spéculation et ne s'appuie sur aucun argument. • Tout d'abord, les produits qui transitent par le canal (vins agricoles et matériaux du BTP) ne sont pas des produits issus de l'industrie. Les conteneurs sont limités à 2 couilles de part et d'autre du canal, alors que la rentabilité de ce moyen sur cette distance commence avec 3 couilles. 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. • 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 2020. 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 bacheliers seront mis en concurrence avec des géants de la logistique, tandis que la quasi-totalité des décaiseurs (actuellement 4 par éléuse) seront remplacés par de l'automatisation. • La seule création d'emplois, concernera la construction du canal. Ainsi, 3,5 à 1 milliard 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.</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.2.2., 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête</p>
E-registre	Johanna	02/04/2024 20h04	Tournan-en-Brie	<p>Je m'oppose au projet de CSNE non que le soit contre le transport fluvial, bien au contraire, c'est le gigantisme du projet que je déteste. Il va à l'encontre des préoccupations 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 délaissées, les terres artificialisées pour la création des ports, des routes, des berges... ne semblent complètement anodine que pour le Nord de la France quant aux crises et inondations, nous montrant bien à l'évidence que chaque année (comme année de bien d'autres pour le Nord de la France) de sécheresse et inondations, nous montrant 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 balade à Saint-Mamès dans le sud de la Seine, il est visible partout dans cette ville que l'activité des maronniers est en chute libre... la vie que cette activité apportait à cette ville disparaît tristement d'année en année... 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 !!!</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1., 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête. La construction du Canal Seine-Nord Europe s'intègre dans le vaste programme d'investissement public sur les voies navigables appelé "projet Seine-Escaut". Cela comprend la modernisation des ouvrages de la Seine. En désenclavant le bassin fluvial de la Seine, le Canal Seine-Nord Europe permettra de développer le transport fluvial notamment sur la Seine amont (prévision de +40% de trafic quelques années après la mise en service).</p>
E-registre	Franck	02/04/2024 20h04	Lille	<p>La construction du Canal Seine-Nord Europe figure un des leviers majeurs du renouveau économique du territoire pour dynamiser 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 marchandises 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 des territoires 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.</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Nicolas	02/04/2024 20h04	Chéry-Chartronne	<p>Monseigneur le Président, Mesdames et messieurs les Commissaires enquêteurs, Vous trouverez ci-joint la contribution d'ATIL Europe En vous souhaitant bonne réception</p>	<p>La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.</p>
E-registre	Edwin	02/04/2024 20h04	Rouvroy-les-Merles	<p>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 ?</p>	<p>Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'exploitation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Pierre	02/04/2024 20h04	Colombes	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 D2E du dossier d'enquête environnementale, page 43, il est écrit : "à saturation du CSNE en écluse GWH". Question 1 : dans ces conditions, quelle sera la consommation électrique annuelle totale du canal, comprenant non seulement les pompages théoriques d'écluses, 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 écluses par jour et 19 millions de tonnes transportées ? Rapporter à la consommation électrique annuelle totale du canal, cette évaluation en tonnes-km permettra de constater la consommation électrique de pompage pour chaque tonne transportée sur 1 km Benarque : 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 recommandations sur la préférence sobriété énergétique du transport sur un canal interbasin. Question 3 : Identique à la question 1, mais avec l'expansion 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 ?	La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que de nombreux projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'exploitation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »
E-registre	Guillaume	02/04/2024 20h04	Favières	Monsieur le commissaire enquêteur. Ce type de projet est destructeur des écosystèmes qui fontent le tracé du canal Seine-Nord. Les zones humides et les terres agricoles qui sont détruites remplacent des services écosystémiques qui ne pourront pas être restaurés. Or zones humides et sols sont favorisent le stockage du C et le développement d'écosystèmes riches qui pourront profiter à tous. Cordialement,	D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
E-registre	Michele	02/04/2024 20h04	Arras	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 de canal Seine Nord le 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/cannon/péniche est le moins évident. Ensuite les travaux envisagés n'ont plus de réalité déjà en 2024, les problèmes d'eau sont persistants aussi dans notre région. La diversité risque d'être sacrifiée car on ne peut pas être remplacé par un champ planté d'arroseaux, la bue 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.3.1.1, 1.14.2 et 1.2.21 (sur l'irrigation) formulées par la commission d'enquête. S'agissant de la pratique de la chasse après le chanter, le droit de chasse sur les terrains objets de l'aménagement foncier sera maintenu, comme sur les dépôts définitifs remis en culture. La pratique de la chasse sur les futurs talus des remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France.
E-mail		02/04/2024 02h04	Blaiches	Agriculteur 80200 Blaiches 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 fh, 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 Blaiches à Barieux et Blaiches à Flaucourt ? (plusieurs projets existent : notamment reprendre le chemin des foïlemmes, 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)	Se reporter à la réponse aux questions 1.3.1.1, 1.14.2 et 1.2.21 (sur l'irrigation) formulées par la commission d'enquête. S'agissant de la pratique de la chasse après le chanter, le droit de chasse sur les terrains objets de l'aménagement foncier sera maintenu, comme sur les dépôts définitifs remis en culture. La pratique de la chasse sur les futurs talus des remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France.
E-mail		02/04/2024 02h04	Blaiches	Je constate des dépôts de terre sur des parcelles sujettes aux coulées de boue dans le village de Blaiches : quelles solutions sont mises en place pour éviter la multiplication de ces phénomènes ? (proche du cimetière civil)	Se reporter à la réponse à la question 1.2.16 formulée par la commission d'enquête
E-registre	Laurent	02/04/2024 20h04	Bailleulval	Le CSNE est un projet qui augmente l'artificialisation des sols, en détruisant des terres et en rasant des forêts, le site archéologique 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 rebalçant notre production alimentaire. Cela me semble aller également à l'encontre de la loi Zero Artificialisation Nette... même si l'île du canal est antérieur à cette loi, n'est elle pas elle aussi d'utilité publique?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.1, 1.3.2, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête. Le scénario d'aménagement du canal du Nord a été écarté en 2002 par le ministre des transports Jean-Claude Gayssoy (à l'issue des études préliminaires et de la concertation sur le choix du fuseau de passage) en raison de l'impact environnemental des travaux nécessaires (notamment sur 21 km dans la vallée de la Somme) bien plus défavorable que le fuseau de passage retenu pour la construction du Canal.
E-registre	Marie-Pascale	02/04/2024 20h04	Piéronne	Mesdames, Messieurs, Vous trouvez ci-joint, ma contribution. Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de ma grande considération.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.1, 1.3.2, 1.9.1, 1.9.2, 1.9.3, 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Claudine	02/04/2024 20h04	Marigny-lès-Compiègne	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	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Luc	02/04/2024 20h04	Amiens	L'Union Euroseine a pour objectif de développer le transport fluvial de céréales et d'engrais à travers le Languevoisin. L'union est créée depuis 2012 et regroupe les coopératives du nord de la France (Nordp, Cereisa, Invoiva, Nitap, Sinatera, Avoz, Vivescia, Calliso) et les Grands Paris Maritimes (Socobla, 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 1974. Le long du canal du Nord et à proximité du contournement Nord de Lille-de-France et des autoroutes A1 et A25. Ces nouvelles zones sont destinées à l'accueil d'agru ou au développement d'activités agro-industrielles et vrac. À partir de 2026, le site bénéficiera d'une situation privilégiée à l'interface entre le canal du Nord et le futur Canal Seine Nord Europe (CSNE) et ou banyardier du tour-réseau Seine-Escaut à l'équipement de l'interface de Rouen et Dunkerque, de Paris et de Lille. Les synergies avec le tour-port public de Nisle sont actées dans le cadre d'un protocole de développement conjoint entre le groupement industriel piloté par Noripa et la Communauté de Communes de l'Est de la Somme en charge du développement du tour-port de Nisle sous l'égide du Conseil régional des Hauts de France. Les activités agro-industrielles déjà présentes sur le site de Languevoisin (environ 130 000 t) de produits. L'arrivée du canal à grand gabarit va permettre d'augmenter le report modal sur la voie d'eau (2, à horizon 2027 et, 34 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 des a 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 multireglo, etc.) qui doivent permettre d'accélérer le report modal sur la voie d'eau tant sur le grand gabarit (CSNE) que le gabarit intermédiaire.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Pierre	02/04/2024 20h04	Colombes	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'augmentation 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Emmanuelle	02/04/2024 20h04	Voyennes	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 qui est celle de la région Aquitaine qui exporte 70% de sa production de céréales en Tunisie, Maroc et Egypte, ne l'aurait aujourd'hui que 2% de la consommation alimentaire locale au travers de ses agriculteurs. La faute au trop peu de place laissée aux maraichers et autres productions. (A ce propos je vous offre le visionnage de ce reportage d'investigation indépendant qui parle de ce sujet: mégabassines, histoire d'un mensonge d'Etat, public par CSNE Europe, qui s'approche des 3 000 hectares, il serait possible d'installer environ 1000 maraichers. En sachant qu'un producteur installe sur une surface de 2 hectares est en capacité de fournir en légumes 100 foyers par semaine sur l'année, cet acte vision de l'utilisation de la terre nourricière permettrait de parvenir à cette souveraineté alimentaire 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Mathilde	02/04/2024 20h04	Compiègne	Je suis contre la construction d'un canal de Hassel 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 publique 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 pas aux enjeux écologiques : les marchandises transportées ne sont pas les mêmes que par camion, ainsi le rapport Maissoni-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 le fluvial 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-cost rendent ce potentiel gain de transport dérisoire. La promesse est soutenue par une étude économique qui s'appuie sur une hypothèse irréaliste économiquement et responsable 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 lui-même avec l'argent investi, représente 1 millions d'euros par emplois pour des emplois temporaires. On se demande donc s'il ne serait pas possible d'utiliser cette argent de manière plus effective. A court terme, on peut déjà entrevoir la destruction d'emplois que le CSNE amènera à avec la en concurrence des artisans bateliers face aux géants de la logistique et le remplacement de étudiants (4 par élève) par de l'automatisation. C'est donc pourquoi je suis contre la création du canal Seine-Nord Europe	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.9.2, 1.9.3 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Eliisa	02/04/2024 20h04	Champs-sur-Marne	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 concernent les traitements des espèces exotiques envahissantes (EE) ne sont pas crédibles : les engagements qu'elle avait pris en 2016 devaient 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. À l'évidence, le projet du CSNE est indissociable de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques, qui sont des milieux de la grande importance pour la biodiversité ! Aussi, la quantité d'eau déournée 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 marqué à la navigation fluviale européenne lors des épisodes de sécheresse ces dernières années. Prenez en compte l'environnement dans vos projets s'il vous plaît.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2, 1.3.5, 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures B14 et B5A de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises du secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
E-registre	Hubert	02/04/2024 21h04	Compiègne	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 le pédale de frein pour éviter d'aller dans le mur qui se profile. Stop au Mégaréal Seine Nord Europe imposé à la population. Ce projet pharaonique, d'un autre temps, daté 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 : "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 de 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 dégradation au zéro artificialisation nette. On peut arrêter un mégaprojet, même en cours de construction. Ce fut le cas du grand canal Rhin-Rhône en 1997 ou encore du grand canal Danube-Ode-Elbe. Il est donc encore temps d'arrêter pour Seine-Nord Europe dont la construction à proprement parler n'a même pas commencé. Cordialement.	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Luiza	02/04/2024 21h04	Suresnes	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 déléguait d'ailleurs à peine 3% le nombre de camions sur l'A1. Cela invalide l'argument d'un transport plus écologique, car c'est de bien le transport routier qui est le plus polluant. De plus, le 14 millions de m3 d'eau pompés dans les rivières, auront un effet sur l'échouage naturel 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 nécessitera la destruction de 3 000 hectares de zones agricoles (partielles 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 excavés, et le chantier en lui-même générerait d'importants nuisances pour les écosystèmes locaux. Espère vivement que ce projet, inutile dépense d'argent public, sera abandonné.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Luc	02/04/2024 21h04	Ville-Marlet	Agriculteur et élu de ma coopérative agricole (Moripaj), j'ai eu l'opportunité de m'intéresser à 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 énergétiques de l'industrie française par "Tonne" km (consommations unitaires et circuits courts), ensuite avec le potentiel de développement d'énergies renouvelables bord à bord d'eau (maintenant dans la loi d'industrie verte promulguée le 23 octobre 2023) et enfin avec le potentiel d'investissements industriels bord à bord d'eau de lignes de fabrication d'équipements de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, géothermie, pompes à chaleur, solaire thermique, panneaux photovoltaïques pour toitures industrielles) la filière Energie (Electricité, Gaz, chaleur) peu mobilisée autour de la voie d'eau va 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'ouvrabilité du canal permet de diviser par 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, terme bleue et terme verte pour la biodiversité). Par ailleurs les volumes importants de débâblis remblais pourraient être mobilisés pour remettre à 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 crues irrisolés 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 bonifier pour ce beau projet.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Pierre	02/04/2024 21h04	Verquin	Bonjour, Ce projet présente les incertitudes, voire les défauts contre-intuitifs suivants : - On priveait 5 Mds (potentiellement le double, sans compter l'entretien futur) de la Seine et les pompages de 8 à 14 m3 / seconde (11) qui seraient une dépense d'énergie gigantesque. 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. Accaparement 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 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 crèvent 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 gagne de ce côté là. Si Monsieur Bertrand gère cela comme les watergates et la SNCF. Bonjour. On nous parle de faire cohabiter les gros gabariés avec des villages de plaine... ?????. On nous parle d'emploi, sur Chateau Pagny le Chateau ce sont 200 emplois pour 300 hectares artificialisés, gaspillages. Des villages sont être coupés en deux. C'est un projet politicien pour embellir 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 de la coopération des nations surtout pour les intérêts des gros sous !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.9.2 et 1.9.4/1.9.5 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Salomé	02/04/2024 21h04	Paris	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 ? Qui 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 contraire aux 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 abriteront 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.	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Fabien	02/04/2024 21h04	Lagny	Habitant entre Nogent 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 le cadre 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 "bonnes" 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 Nogent qui lui sera consommateur de foncier pour un résultat qui reste à prouver (46ha...)). -> un financement en version XXL (exemple, chercher à réparer les installations existantes, utiliser toutes les petites friches industrielles possible, sans chercher à créer de nouvelles plateformes (je récite surtout celle de Nogent qui sera soignée et non report modal, et trop proche de Nièvre qui elle en sera pourvue !). -> 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 cliquons 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 territoires). Certes le projet modifiera la géographie, justement mettons à profit ces futurs reliefs !! On peut être opposé à tout, c'est un reflexe 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.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Christine	02/04/2024 21h04	Paris	<p>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 45-50m³ 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 cadre 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 empêchent le développement alors que de plus en plus de chargeurs cherchent à massifier et optimiser leurs chaînes de transport. Lille et ses alentours alentours sont très chargés 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 leurs clients Nos voisins du Nord de l'Europe n'ont cessé de développer leurs voies navigables en créant des plateformes multimodales, en délaissant 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 connus sur le dossier, bon nombre de chargeurs attendaient la 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 !!!!</p>	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
E-registre	Jessica	02/04/2024 21h04	Montmacq	<p>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!</p>	Se reporter à la réponse à la question 1.1.1 formulée par la commission d'enquête. Pour accompagner la phase du chantier et en limiter les désagréments, la SCSNE mène un dialogue de proximité avec les habitants pour les informer sur l'avancement et les perspectives du chantier, sur les mesures de limitation des incidences prises. Cela passe par des outils d'information diffusés régulièrement, des rencontres sur le terrain, de visites du chantier pour les riverains. Le projet a été conçu dans la concertation avec les acteurs locaux et les habitants et les mesures d'insertion du canal qui vont être réalisées (aménagement écologiques et paysagers, aménagements des berges pour la promenade...) permettront de restituer après les travaux un cadre de vie et de travail agréable.
E-registre	Jessica	02/04/2024 21h04	Montmacq	<p>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.</p>	Cf réponses aux observations 2.13 du PV de synthèse
E-registre	Salomée	02/04/2024 21h04	Paris	<p>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 2025, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Ou 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 BIODIVERSITÉ 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 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.</p>	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Pierre	02/04/2024 21h04	Brest	<p>CHANGEMENT CLIMATIQUE - DES HYPOTHESES 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 ministère 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 CSER (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 berges à flot, quite 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.</p>	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Benoit	02/04/2024 21h04	Montmacq	<p>Le Canal, un projet d'écocide 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 c'est 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, une année record 2022 sera une année normale en 2025, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m³ d'eau ? Ou en est-il des conflits d'usage de l'eau ? Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CSER (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 berges à flot, quite à poursuivre l'accaparement de l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses. C'EST POURQUOI LE MOYOSE AVFC CONVICTION à la poursuite de la construction de ce Canal !</p>	Se reporter aux réponses aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9 et 1.9 formulées au PV de la commission d'enquête
E-registre	Jeanne	02/04/2024 21h04	Pont-Sainte-Maxence	<p>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 d'Asie, par le port d'Aviers sur des méga-bateaux polluants, avec un prélèvement d'énormes quantités d'eau stockée dans la plus méga des mégabassines de France, des sécluses géantes, le creusement du lit de l'Oise, la destruction des Ponds et des berges et de leur biodiversité disparaitant naturellement. Cet argent pourrait être utilisé pour la réflexion 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 revegetalisation des berges de l'Oise, magnifier le rivage, dans laquelle ses baigneurs se baignaient mes grands-parents et que les Romains utilisaient déjà pour le transport de marchandises.</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.3.2 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jessica	02/04/2024 21h04	Montmacq	<p>Je souhaiterais avoir des éclaircissements sur la nappes phréatiques. Quelles sont les typologies des forages ? Quels sont les capteurs BSS remis à proximité utilisant la même nappes ? Je souhaiterais consulter les cartes piézométriques de la nappes et sa fluctuation au cours des saisons, la modélisation sur la pléièmère de la nappes du pompage. Est-ce que des zones humides actuellement alimentées par cette nappes ne le sont plus si il y a une nappes superficielle ?</p>	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête. Le prélèvement pour l'alimentation en eau du canal ne sollicite pas les nappes. Ce prélèvement s'effectue dans l'Oise dans un secteur où il n'y a pas d'incidence sur les niveaux de l'Oise et donc sur l'alimentation de la nappes alluviales.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jessica	02/04/2024 21104	Montmacq	Est-ce que la commission d'enquête peut demander d'autres expertises financées par le porteur de projet sur les études hydrauliques et hydrogéologiques?	Les études hydrauliques et hydrogéologiques du projet ont été réalisées dans le cadre des marchés de maîtrise d'œuvre du projet. Les résultats de ces études ont fait l'objet de contrôles extérieurs. Par ailleurs, la Société du Canal Seine-Nord Europe a mis en place un Observatoire de l'Environnement composé d'experts indépendants, d'acteurs institutionnels ou associatifs qui a rendu des avis sur la qualité de ces études.
E-registre	René	02/04/2024 21104	Loos-en-Gohelle	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 risqué. Quand les pouvoirs publics se retrouvent incapables de faire des prévisions crédibles sur une période inférieure à un an, quel crédit peut-on leur accorder 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 avoir 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 2023 indique que "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 signallement d'alerte 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 pressager, les évolutions, des décisions puissent être prises avec une telle légèreté.	Concernant le processus décisionnel lié au projet, se référer à la réponse à l'observation 2.1.1 du PV de synthèse.
E-registre	Léger	02/04/2024 21104	Villeneuve-la-Gareine	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 vision de résilience alimentaire, la préservation de nos terres agricoles devrait également être 1 priorité absolue. Au lieu de cela, on nous impose ENCORE un énorme projet pharaonique et défilant qui va coûter 1 fortune en argent public, dériver et contrarier l'écolement naturel, le fleuve (1 des causes de nos inondations), faire couler des tonnes de béton (matériau anti-écologique au possible...), tuer la bétellerie 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 bénéfices et dividendes de gros groupes industriels, au profit de flux logistiques tentaculaire pour alimenter la sur-consummation (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 !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.15, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	02/04/2024 21104	Colombes	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 prémédité 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)	Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des collectivités territoriales mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national.
E-registre	Edith	02/04/2024 21104	Torcy	• la loi ZANI (Zône d'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	La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'exploitation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; »
Registre papier	Vincent	02/04/2024 08104	Roissy	Afin de réduire la surface compensation environnementale le long du canal, ne pourrait on pas transférer ces compensation ou tout au moins une partie sur des terrains le long de la VC40 entre Esour et Quentin et Oisy le Verger étant donné que cette voie sera fermée prochainement à la circulation des véhicules à cause du pont qui est en très mauvais état, la commune récupérerait aussi des terres agricoles.	D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
Registre papier	Ludovic	27/03/2024 09103	Rbliaches	Perte d'un bois avec cabane de chasse sur parcelle cadastrée ** qui disparaît sous le canal et qui n'est pas compensé. Bois appartenant à l'indivision ***. Nous souhaitons retrouver un emplacement identique de même valeur. Etant agriculteur, cela a été significatif géométrique lors des rencontres pour l'aménagement forestier.	La SCSNE ne dispose pas de réserves foncières de bois permettant de compenser les emprises du projet dans le cadre de l'aménagement foncier. La SCSNE indemniserait le propriétaire de valeur du sol à laquelle s'ajoutera la valeur du peuplement concerné évaluée par un expert forestier.
Registre papier	Ludovic	29/03/2024 09103	Rbliaches	La traversée du canal SNE en plein milieu du territoire va isoler, les parcelles entre le village et le canal. Ces parcelles que l'exploite ne pourront plus être irriguées avec le réseau d'irrigation de la CUMA de Sinterre. Quel moyen mis en œuvre pour que je puisse, une fois le canal terminé, pouvoir irriguer ces parcelles qui me sont restituées lors de l'aménagement forestier?	S'agissant des réseaux d'irrigation, un groupe de travail entre la SCSNE, la profession agricole et les services de l'Etat a défini les principes de gestion en phase chantier et de reconfiguration en phase définitive. Se reporter à la réponse à la question 1.2.21 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	0	29/03/2024 09103	Raizecourt	Les cascades d'Alaines faisant partie du patrimoine communal en quelque sorte doivent rester (ne pas être démontées)	Des études visant à évaluer la possibilité du maintien des cascades tout en garantissant l'atteinte des objectifs environnementaux de la renaturation de la Torille (continuité piscicole) sont en cours. La SCSNE poursuivra son dialogue avec la commune sur ce sujet
Registre papier	Jean-Eduard	29/03/2024 09103	Rcurchy	La construction du canal à grand gabarit va se faire : c'est une bonne nouvelle. Ce fut longtemps "illisible" puisqu'on en parle depuis plus de 20 ans. Il est vrai que c'est un projet qui coûtera plus de 5 milliards. Cet ouvrage n'a pas uniquement été pensé que son tracé fluvial mais s'est essentiellement penché sur le développement économique et social que pouvait apporter une telle création et sur la protection de l'environnement. L'emploi va se développer pendant la construction et ensuite des emplois pérennes locaux seront créés grâce à l'implantation probable d'industries et commerces. Auparavant, il n'existait que le port céréalier de Languevoisin. La création du port intérieur multimodal de Nesle facilitera le transport de nos produits agricoles et industriels avec beaucoup moins de pollutions routières. L'arrivée du rail (rapelons que la voie ferrée Amiens Tergnier qui passe à proximité était à l'origine la ligne Calais Baille qui permettait aux Anglais aisés d'aller en vacances en Suisse) devrait faire nettement diminuer le tout transport routier même si au niveau local il faudra s'attendre à plus de camions. Puisse l'activité ferroviaire permettre à la gare de Nesle de retrouver son lustre. Notre crainte était que l'alimentation en eau du canal pointonne nos nappes phréatiques et prive le particulier et l'agriculteur (il faut préciser que le cultivateur ne perdra au maximum que 1,5% de ses terres qui sont, dans le Sauterre, des plus riches de France : c'est une sage solution) C'est la rivière l'Oise que se chargea de remplir le grand canal. Il est judicieux d'avoir évité de pomper dans les nappes en ces périodes de sécheresse répétée. Des bassins réserves permettront de combler le manque d'eau. L'élasticité du canal a été sérieusement étudiée. La récupération et recyclage de l'eau aux écluses économiserait l'eau du canal. Pour la protection de l'environnement de gros efforts ont été consentis pour ne détruire la faune et la flore et pour préserver les espaces naturels. Le coût du transport par péniches étant moins coûteux et plus écologique devrait inciter fortement les entreprises à favoriser le fluvial le boier, phénomène des sociétés modernes et à la mode actuellement n'a pas été oublié par les créateurs du CSNE. Le tourisme fluvial doit se développer même sur le vieux canal du nord, avec des bases nautiques, des pistes cyclables existant et doivent se prolonger, l'aménagement d'espaces naturels et paysagers permettant des promeneades, des randonnées, et des circuits prédestinés de type familial ou associatif. La création du CSNE va impacter de façon très positive notre communauté. None ne pouvons qu'être favorable à cette délimitation.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Observations générales
Registre papier		30/03/2024 09h03	Rbechencourt	En tant que maire de la commune d'Epenancourt, 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 (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.	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
Registre papier	Jean-Pierre	27/03/2024 09h03	Rmoisains	Les membres de la commission Canal + le conseil municipal. Lors de cette réunion, plusieurs interrogations sont apparues. Que vont devenir les anciennes écluses ? Vont-elles être démontées ? Rebouchage de l'ancien canal à la hauteur des ponts + démontage des ponts ? - Chemin Nuruu (voir son nom) de ma RD184 (département) Je reviens sur certaines interrogations des membres de la commission Canal + : Par rapport qu'il n'existe plus de bêtes dans la commune et aux alentours. Du manque d'entretien Ou possibilité de restitution en culture MA4728 PK173000 PK172000 BD1714 MP1696 PK196000	Les écluses sont démolies partiellement jusqu'à 1m sous le terrain naturel. De manière générale, le canal du Nord est remblayé jusqu'au niveau du chemin de service. Le pont dit du chemin de Nuruu est maintenu dans le cadre du projet. Le pont de la RD184 sur le canal du Nord est démolit. Ce dernier est remblayé ponctuellement jusqu'au niveau des berges pour rétablir la nouvelle voirie.
Registre papier	Jean-Paul	01/04/2024 08h04	Rmorchain	Je suis heureux de voir enfin le projet du grand canal aboutir cela va permettre à Morchain 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 xx (terme illisible) 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.12.2 formulée par la commission d'enquête. Le pont dit du chemin de Nuruu est maintenu dans le cadre du projet. De manière générale, le canal du Nord est remblayé jusqu'au niveau du chemin de service. Le devenir des emprises provisoires et définitives est isible sur les cartographies de la pièce A3 ainsi que dans les cahiers territoriaux A3 du dossier.
Registre papier	André-Marie	02/04/2024 08h04	Ryres	Ytres, le 2-04-2024 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 doit monter 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 état d'humidité vieillit très mal. Sujet déjà évoqué lors de précédentes réunions, la réponse donnée est que VNF 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 CSNE. 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 décennies à venir, pourrait avoir de grandes conséquences sur un territoire déjà bien impacté.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.
Registre papier	Jean-Louis	26/03/2024 09h03	Reterpiigny	2) Perte de la valeur immobilière de mon pavillon	Comme indiqué dans la pièce D5 (paragraphe 3.3.1.3) le tunnel restera visible pour permettre sa surveillance et son entretien.
Registre papier	Pascal	02/04/2024 08h04	Rmarquion	Passage de *** Pascal dit à Sains les Marquion, venu consulter le dossier xx (terme illisible) des écluses. M. *** a été responsable des 3 écluses du xx (terme illisible)	L'activité générée par les travaux puis l'exploitation du CSNE est de nature à dynamiser le territoire et donc à valoriser les biens immobiliers des communes du territoire. En outre, un travail fin d'insertion du Canal dans son environnement a été mené en concertation avec les élus locaux, notamment. N'appelle pas de réponse
Registre papier	Jean-Claude	02/04/2024 08h04	Rmarquion	Passage de M. *** J. Claude, de CAUDRY, veut déposer un courrier actant son opposition au canal (courrier annexé au présent registre - Annexe n°4) M. *** Jean-Claude 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 Ardiennne qui, depuis des décennies, prouve le gros doute sur son opportunité. Cette bagatelle va coûter 6 milliards d'€, au détriment du Canal du Nord est sous utilisé malgré son gabarit de 9000. Pourquoi ne pas le mettre au gabarit souhaité par le Canal Seine Nord ? Le Seine/Nord est une catastrophe écologique : - où va ton fier l'eau nécessaire ? - combien de terres cultivables vont être aménées ? - que va t'on faire du canal du Nord ? Utiliser les structures existantes du canal du Nord en l'aménageant diviserait par 2 la facture et par 10 l'impact sur l'environnement. Bien cordialement.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. Par ailleurs, les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (comprenant l'analyse des solutions alternatives) relèvent de l'étape de la déclaration d'utilité publique qui est actée depuis 2008. Ce n'était pas l'objet de l'enquête publique environnementale. Le canal du Nord sera maintenu en exploitation entre son débouché sur le canal de la sensée et le port de Marquion. En le port de Marquion et l'écluse 7 de Graincourt-lès-Havrincourt, l'exploitation du Canal pour la navigation sera interrompue avec maintien de ses fonctions environnementales (alimentation en eau du marais de l'Agache. La pièce D5 du dossier d'enquête publique détaille ces éléments. Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.8, 1.2.16, 1.2.17, 1.3.2, 1.12.1, 1.12.2, 1.12.3 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Denis	02/04/2024 08h04	Reains les marquion	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 dérèglement climatique nous amènera des sécheresses de plus en plus souvent. L'étalement 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 mis déjà en danger par les sécheresses successives ? Pourquoi le projet du CSNE n'est pas soumis à la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) alors que tous les autres projets sont concernés ? Les zones Natura 2000 et les espèces protégées sont fortement touchées. Les travaux de compensation comme le fauchage, le fauchage de roseillères, sont réellement insuffisantes. 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 pentes présentes sur chaque côté du CSNE. Sur le secteur Haute Somme le CSNE est sur la pente 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'aménagement foncier concernant le traitement des eaux pluviales. Nous avons des problèmes de coulées d'orages et aussi de ruissellement chronique qui se retrouvent dans les étangs de la Haute-Somme. Comment cette problématique sera gérée.	Par ailleurs, le Canal Seine-Nord Europe a vocation à figurer parmi les projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, dont la consommation d'espaces au titre de l'application de la loi Climat et Résiliences sera mutualisée dans le cadre d'un forfait national. Les projets de grande ampleur ou d'envergure nationale ne sont pas décomptés des objectifs territoriaux mais sont pris en compte au niveau national, dans le cadre d'un forfait national. La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit que peuvent être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne : « les travaux ou les opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel en application de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, l'exploitation pour cause d'utilité publique. Pour les infrastructures fluviales, sont concernés les travaux ou les opérations qui sont réalisés sur le domaine public de l'Etat ou de ses opérateurs ; » D'une part, le projet CSNE a été déclaré d'utilité publique par décret ministériel. D'autre part, l'ordonnance n°2016-489, modifiée, relative à la Société du canal Seine-Nord Europe prévoit que la SCSNE acquiert les biens nécessaires à la réalisation de l'infrastructure pour le compte de l'Etat et que le domaine public fluvial ainsi géré est confié à Voies navigables de France au fur et à mesure de l'achèvement de tronçons de l'infrastructure. Le projet CSNE entre bien dans la catégorie de projet d'envergure nationale telle que légalement définie.
Registre papier	Delphine	02/04/2024 08h04	Reains les marquion	Un canal plus grand pas 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 sagement, exploitant en société, concerné par une parcelle malheureuse 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. Ainsi il y a un problème en France, c'est souvent les étrangers qui gèrent tout cela dans notre PAYS (les Hollandais, les Belges, etc)	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.9, 1.3.2, 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Luc	02/04/2024 08h04	Rcatigny	Des fouilles archéologiques dans un talus du canal qui à 60 ans il a préhistoire est finalement récente	Les opérations d'archéologie préventive sont réalisées dans le respect de la réglementation. Les surfaces faisant l'objet de diagnostics, puis le cas échéant de fouilles, sont prescrites par les services compétents de l'Etat.
Registre papier		25/03/2024 09h03	Reallains	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 21ème siècle ou les besoins en eau font se faire cruciaux. 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 édit, interdiction d'arrosage 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 un problème en des intérêts privés, alors que la France est sérieusement endettée. Je ne connais pas.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.8 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête. En complément, l'activité générée par les travaux puis l'exploitation du CSNE est de nature à dynamiser le territoire et donc à valoriser les biens immobiliers des communes et la valeur des terres du territoire. En outre, un travail fin d'insertion du Canal dans son environnement a été mené en concertation avec les élus locaux notamment.
Registre papier	Brigitte	02/04/2024 08h04	Rberincourt	Quelle sera la durée de l'indisponibilité du pont entre Hermies et Havrincourt ? Quelle sera la solution de passage pendant la durée des travaux ?	Dans l'Artois-Cambrésis, plusieurs voiries seront rétablies dans le cadre de la construction du Canal Seine-Nord Europe, dont la RD5 entre Hermies et Havrincourt. Malgré la complexité de la zone d'intervention, la solution constructive retenue permet le maintien la circulation en parallèle des opérations de construction de l'ouvrage de rétablissement de la nouvelle RD5. Le planning prévoit cependant trois périodes de coupure de circulation (de durée variable). Une déviation temporaire sera alors mise en place en utilisant les RD19, 930 et 15. Une communication et information préalable sera faite par la Société du Canal Seine-Nord Europe auprès des habitants des communes concernées.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	Albert	02/04/2024 08H04	Rbertincourt	Beaucoup de personnes ont pris conscience de la nécessité de préserver l'environnement et de protéger la nature. Toutefois des décideurs sans scrupules proposent des projets plus inquiétant 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 de France. Nombre de pollution... respect de l'environnement. Malheureusement ce canal va peut être se faire. La Belgique et la Hollande sont rassurés. Si tous ces gens voulaient respecter l'environnement, il fallait choisir le train, plus rapide, plus efficace, moins coûteux, plus respectueux de l'environnement. Dans un contexte actuel géopolitique instable et fragile, est-il raisonnable d'entreprendre de tel projet.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.9.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Philippe	02/04/2024 08H04	Rperonne	Plutôt que de massacrer une nouvelle fois notre environnement et de déposer inutilement de l'argent public, il aurait été plus judicieux de renouer et d'entretenir notre réseau ferroviaire et ainsi développer le ferroutage, moins polluant et moins bruyant !	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Courrier	Jean-Paul	26/03/2024 17H03	Rperonne	Direction Stratégie Territoriale et Habitat Monsieur le Président de commission Affaires suivies par : *** d'enquête publique relative à la réhabilitation et l'exploitation du Canal Seine-Nord/PSCL n° YG04 3, place du commandant Louis DAUDREBOZ/PERONNEAU l'attention de Monsieur ALLONNAUCERY-Pontoise, le 2 6 MARS 2024Objet : Contribution à l'enquête publique relative à la réhabilitation et l'exploitation du canal Seine-Nord/Monsieur le Président Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le courrier que j'ai adressé à Monsieur le premier ministre concernant le projet du canal Seine-Nord Europe. Je vous remercie de bien vouloir verser ce courrier au registre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale en vue des travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal grand gabarit Seine-Nord Europe, que vous présidez. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de respectueuses salutations. DONNIPRESIDENT COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE HOTEL D'AGGLOMERATION PARIS DE LA PREFECTURE - CS 803 099 5027 Cergy-Pontoise Cedex FOI 344142 44 Monsieur le Premier Ministre PSCL n° you 6H01 Matignon 57 rue de varenne 75700 Paris SP 07 Cergy Pontoise, le 2 8 MARS 2024 Objct : Prise en considération des impacts du Canal Seine-Nord Europe/Monsieur le Premier Ministre, La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, comme de nombreux territoires riverains de l'Oise, s'inquiète vivement des conséquences environnementales du projet fluvial Seine-Escaut, dont la mise en oeuvre a démarré. Elle attend du Gouvernement qu'il engage une étude de ces impacts, et prévioie les indispensables mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Je ne nie pas les intérêts de ce projet européen, qui reliera les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux du nord de l'Europe à la région Ile-de-France et à l'Axe-Seine. Je mettrais d'opérer un report du transport de marchandises de la route vers les voies navigables. Mais je constate que la section Conflans-Sainte-Honorine / Creil est la grande oubliée du projet. La construction du canal Seine-Nord Europe, qui relie Compiègne à Aubencheul-au-Bac, comme la mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO), entre Compiègne et Creil, ont fait l'objet de études et débats de rigueur. L'engagement, en 2022, d'un premier tronçon du canal, ainsi que la mise à enquête publique d'un deuxième tronçon, sont des étapes importantes du projet, qui vont conduire à un développement très conséquent du fret fluvial sur l'Oise dans la perspective d'une mise en service prochaine de ces deux composantes du projet Seine-Escaut. Il est absolument nécessaire que les études sur la section Val d'Oisienne Conflans-Sainte-Honorine / Creil, soient engagés très rapidement. En effet, depuis l'abandon du projet de port Seine-Métropole Est à Achères, aucune démarche n'a été engagée concernant les impacts de l'intensification du transport fluvial pour les 23 communes qui composent la troisième section du projet Seine-Escaut. COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE HOTEL D'AGGLOMERATION PARIS DE LA PREFECTURE - CS 8030885027 Cergy-Pontoise Cedex FOI 344142	Doublon d'une autre contribution enregistrée - cf. autre contribution
Registre papier	Fabienne	02/04/2024 08H04	Rnesle	Comme certains le savent déjà pour nous, ce canal Seine Nord Europe n'a pas d'utilité dans notre région. Question écologique tout va être dénaturé. Les animaux et espèces végétales déplacées. Surtout que la route D930C passant derrière notre propriété à Rouy Le Grand.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.1 formulées par la commission d'enquête. Une concertation spécifique a été menée avec ces riverain, en lien avec la Commune de Rouy-le-Grand, afin d'insérer au mieux le nouvel aménagement.
Registre papier		02/04/2024 08H04	Rnesle	Ce canal est une véritable aberration. 106km de béton alors que l'on dit qu'il faut arrêter de bétonner. Ce n'est pas très écolo 34000he de terres détruites, les meilleurs terres agricoles de France. Pourquoi ne pas tenir compte du rapport du GIEC et des problèmes climatiques. Si chertesse des étéés 2018 2019 2020 2022 2023. Nappes phréatiques à sec. Problème d'approvisionnement en eau avec le Canal du panama. Problème avec le canal du auez. Les pyrénéens à sec, ainsi que l'Andalous. Quelle eau pour remplir le canal ? Pourquoi ne pas faire comme en Autriche et en Suisse : Développer le ferroutage avec les camions étrangers ? Cela entraînera certainement une baisse du trafic autoroutier de 10% des camions étrangers sur l'autoroute A1. Pourquoi replanter des arbres, à part pour se donner bonne conscience ? C'est encore prendre des terres agricoles. Allez replanter vos arbres là où les forêts ont été détruites. Ce canal est un problème de génération. Pourquoi faire croire à des jeunes que c'est écolo et que cela va donner du travail ? Le fric est en totale opposition avec l'écologie VNF et le gouvernement savent ils que le tracé du canal passe sur le 'ancienne déchetterie municipale à ciel ouvert de Nesle, et que celle ci est remplie de produits toxiques ? Pas besoin du port à Nesle.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Jean-Paul	23/03/2024 09H03	Rmarquion	Interdire le long du canal l'implantation d'Éoliennes qui ne font que défigurer le paysage sachant qu'à ce jour nous sommes à saturation au niveau des éoliennes.	Le projet n'intègre pas de projet d'éolienne.
Registre papier	Jean-Baptiste	02/04/2024 14H04	Rnoyon	cf. pièces jointes	Le devenir du canal du Nord dans le secteur du Noyonnais fait l'objet d'une concertation entre VNF et les acteurs locaux. Le secteur de la confluence entre le CSNE, le canal latéral à l'Oise et le canal du Nord décele en effet des potentiels pour des activités en synergie avec le nouveau Canal, cela peut concerner le transport de marchandises comme la plaisance, d'autant plus que les contraintes techniques et environnementales ne permettent pas d'intégrer au projet CSNE une escale de plaisance à proximité de la future écluse de Noyon.
Registre papier	Anne	02/04/2024 10H00	Rbeaulieu	Avis défavorable pour ce projet démesuré, destructeur de l'environnement et de la biodiversité, extrêmement coûteux en énergie et en eau, pour un bénéfice incertain. En raison de l'urgence climatique, l'époque n'est plus à une réalisation de ce type. Ce projet ancien ne correspond plus aux problématiques actuelles (mobilité, douze, circuit court, limitation du bétonnage...). Je suis opposé à la construction du canal Seine Nord Europe pour les raisons suivantes : - gigantisme des travaux mal maîtrisés en France (exemple de l'EPR Flamanville) - des millions de m³ d'eau mobilisés vont fragiliser le régime de l'Oise ainsi que les nappes phréatiques - menaces sur la biodiversité - 3000 ha de terres cultivables sacrifiées alors que les terres s'épuisent à raison de l'agriculture intensive. - bilan économique hasardeux d'après la cour des comptes européenne. - affaiblissement du fret ferroviaire alors qu'il est moins polluant. - l'autoroute A1 ne sera pas désengorgée et de plus en plus de marchandises circuleront alors qu'on croule sous les déchets. - il existe des alternatives beaucoup moins problématiques (mode-miser les canaux existants, fret ferroviaire, orienter le *** vers le Havre) - nuisances matérielles pendant et après les travaux.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8, 1.9.2 et 1.9.3 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (NOM = registre.papier.doc.xxx)	Troite de la contribution	Eau	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail	0	02/04/2024 16h04	Le Mesnil-en-Thelle	Monsieur le Président de la commission d'enquête Mesdames et Messieurs les commissaires d'enquête, je vous prie de trouver ci-joint, le dossier déposé pour «in version papier, à la permanence de la Mairie de Noyon/bien cordialement, ROSO Domaine de l'Eau		Plusieurs questions de l'avis du ROSO (questions 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 14) s'adressent à d'autres Maîtres d'Ouvrage que la SCSNE ou concernent spécifiquement le secteur 1 qui a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation le 8 avril 2021 et dont les travaux sont en cours. Sur ce deuxième point des informations régulières sont diffusées par la SCSNE pour expliquer l'avancement du projet dans ce secteur. Question 4 : Les seuils de qualité retenus pour le canal Seine-Nord Europe sont décrits au chapitre 1.2 de la pièce D2. Ces seuils sont fixés par l'article L212-1 du Code de l'environnement qui prévoit l'atteinte d'un bon potentiel écologique et d'un bon état chimique pour les masses d'eau artificielle (MEA). L'état écologique d'une masse d'eau est déterminé par un ensemble de caractéristiques biologiques, d'éléments physico-chimiques et de la concentration de certains polluants spécifiques influençant la vie aquatique comme spécifiées par l'arrêté du 25 janvier 2010 modifié précité. Question 5 et 6 : L'état de la qualité des eaux de l'Oise est connu à partir d'analyses fournies par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. L'Oise (qui alimentera le futur CSNE) ne souffre pas de problème majeur de qualité vis-à-vis des paramètres physico-chimiques classiques. Ces dernières années, l'état des eaux de ce cours d'eau est globalement bon à moyen. L'Aisne, principal affluent de l'Oise, présente une qualité similaire. Question 13 : La cartographie des zones lagunées est présentée dans l'Atlas de la pièce A3. Les éléments de trame verte et bleue sont également visibles sur cette carte (orthophotoplans).
Courrier	0	02/04/2024 16h04	Rperonne	Le Conseil Municipal s'interroge sur les effets de pression de l'ouvrage CSNE sur les réseaux hydrauliques et notamment sur les zones humides, plus généralement sur la ressource en eau dans le temps avec le réchauffement climatique		Se reporter à la réponse aux questions 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Bernard	04/03/2024 09h03	Rnoyon	Sur la parcelle ZC20 un fossé passe sous la route et sous le canal latéral (du nord). Va-t-on préserver ce fossé par un ouvrage qui passerait sous le futur canal ? Le fossé descend de la forêt de Porquer court. Ce fossé alimente l'étang et le trop plein repart dans la verse (milieu du terrain du même propriétaire). L'étang s'assècherait il n'est plus alimenté.		Se reporter à la réponse aux questions 1.2.18 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Arleux	le CESER nous a annoncé que avec le changement climatique et les été plus secs le canal SN, pourrait se trouver à sec 2 années sur 10.Du fait de hauteur (85 m au dessus du niveau de la mer, et 35 m par rapport au marée de la Seine). L'année de référence dans l'étude est 1976:une année sèche mais pas chaude. Il aurait été préférable de prendre les 20 dernières années dans cette étude ne pas oublier qu'il ya un principe de solidarité entre les bassins d'alimentations en eau. En cas de pénurie d'eau ce principe sera t'il appliqué ? y aura t'il un respect de ce que nous promet la SCSN, qui soutient que l'eau ne viendra que de l'Oise ?		Le critère pris en compte dans le DAE à l'enquête est l'ETP (EvapoTranspiration Potentielle) permettant de calculer l'évaporation du futur CSNE. L'année servant de référence dans les calculs entrepris est l'année 1976 qui présente une ETP de 616 mm (423 mm si l'on considère les seuls mois d'été). Le même calcul réalisé sur les 20 dernières années (2003-2022) donnerait une ETP moyenne de 765 mm (558 mm si l'on considère les seuls mois d'été). La comparaison de ces données souligne un potentiel d'évaporation de l'année 1976 supérieure à la moyenne calculée sur les 20 dernières années (incluant l'année 2022). Ce constat justifie le choix du Maître d'ouvrage. La conception du CSNE ne prévoit qu'une prise d'eau dans l'Oise. Des pertes en eau seront en effet à compenser en pompant l'eau des biefs les plus bas, vers les biefs situés plus hauts C'est pourquoi une station de pompage est prévue sur chaque écluse. Celle-ci permet de recycler les volumes d'eau non éparpillés afin de limiter le besoin en eau à la seule compensation des pertes par infiltration ou évaporation. Voir le dossier, pièce D3, chapitre 1.4 "la demande en eau du projet".
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Arleux	le CSN est sur une grande longueur à 85m d'altitude, et que, comme , l'eau a la fâcheuse tendance à descendre. Il faudra constamment que des pompes relèvent l'eau,		Se reporter à la réponse à la question 1.2.7 du PV de la commission d'enquête
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Arleux	et sera t'il suffisant à terme le remoid des bateaux fatiguera à la longue ,cette étanchéité de même à Ytres ou le canal est sous la nappe /l'imperméabilité pourra t'elle être efficace dans le temps ,encore une fois le risque de rupture d'étanchéité est probable ,et l'étude est plutôt légère ! le risque de transfert d'eau et de contamination de la nappe phréatique est certain à long terme ,l'argile n'est pas du béton.		Se reporter à la réponse à la question 1.2.5 du PV de la commission d'enquête
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Arleux	le bilan carbone n'a pas été fait a notre connaissance ,sur la consommation d'énergie au sujet ,du canal ,		Se reporter à la réponse à la question 1.2.7 du PV de la commission d'enquête
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Arleux	comme pour la tranchée d'Ytres ,l'étanchéité n'est assurée que par de l'argile.Où allez vous trouver cette argile spéciale (cote 30%) ? ,		Se reporter à la réponse à la question 1.2.7 du PV de la commission d'enquête
Registre papier	0	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	L'étanchéité du canal, nouveau procédé, a-t'il déjà été mise en œuvre dans divers canaux ! Ou puis-je le voir !		Se reporter à la réponse à la question 1.2.7 formulée au PV de la commission d'enquête Par ailleurs les protections de l'étanchéité disposent également de retour d'expérience sur des ouvrages déjà réalisés. Les protections de berge en enrobé ouvert ont par exemple étaient mises en place sur le canal du Centre en Belgique, les matériaux en béton ont été posés sur le canal de Wilribel Jonage.
Registre papier	0	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	Utilisation des dépôts pour l'utilisation de pannesaux voltaïques !		Les dépôts ont vocation à être renoués à l'agriculture. Toutefois des études complémentaires sont en cours afin d'évaluer les opportunités de développement d'énergies renouvelables sur les emprises du canal. Le photovoltaïsme fait partie des pistes d'étude.
Registre papier	0	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	La récupération des eaux pluviales des chemins de commune et de AFR seront-ils récupérés par le canal !		Se reporter à la réponse à la question 1.1.7 formulée au PV de la commission d'enquête. De manière générale, le fonctionnement de l'assainissement pluvial est présenté dans le Dossier d'Autorisation environnemental (DAE) dans la pièce C1-partie2. La fiche mesure de réduction n°41 précise en effet les dispositifs de gestion et de maîtrise des eaux pluviales en phase définitive. La méthode de dimensionnement des dispositifs de drainage et d'assainissement est présentée dans le chapitre 12.3.4.2 pour l'assainissement routier.
E-registre	Didier	09/03/2024 12h03	Saint-Laurent-bligny	En la station de barrage et de bief à plusieurs endroits Si cela se traduit par un débit d'eau significatif et un dénivelé, est-il envisagé de mettre en place des dispositifs de production d'hydroélectricité ?		La mesure de suivi n°SE10 sur le contrôle et le suivi des rejets permettra de suivre et d'évaluer la qualité des eaux de rejet dans le CSNE en phase exploitation.
Registre papier	0	12/03/2024 09h03	Rcressy-omenecourt	Chemins noir - pointe au croisement des chemins sur la future route, prévoir fossé le long. Point bas !!!		Se reporter à la réponse à la question 1.2.3 du PV de la commission d'enquête
Registre papier	Oliver	14/03/2024 09h03	Rercheu	Remarque sur la création de la nouvelle D545 D154. Avant la forme de la panetière la route commence son couronnement à l'angle de mes parcelles dites au bois des clers ou arrive un collecteur de mes drains. Ou va se diriger l'eau ?		Toutes les eaux pluviales sont collectées par des fossés le long de la nouvelle D154-D545. Les eaux sont ensuite dirigées vers des ouvrages hydrauliques de traversée, disposées aux différents points bas du terrain.
Registre papier	Fabienne	16/03/2024 16h03	Rnoyon	Concernant l'eau, une ressource naturelle qui on le sait, sera rare d'ici quelques années. Le canal va en détourner énormément par son fonctionnement. C'est acceptable alors que nous sommes régulièrement en alerte sécheresse. Que va-t-il nous rester une fois que le canal se sera servi, car depuis plusieurs années nous sommes très limités pour arroser notre jardin surtout l'été car les sappegs phréatiques sont au plus bas.		La future RD154-S45 intercepte effectivement plusieurs réseaux de drainage. Les réseaux de drainage interceptés dans cette zone seront adaptés pour en réaménager les exutoires, vraisemblablement dans les ouvrages hydrauliques. Ces réaménagements pourront être décidés in situ, si nécessaire avec le gestionnaire, en fonction des profondeurs des réseaux interceptés. D'une manière générale, les parcelles actuellement drainées et restant en dehors des emprises du CSNE ont vocation à rester drainées.
E-registre	Bertrand	18/03/2024 17h03	Le Meux	Madame, Monsieur, je souhaiterais attirer votre attention sur l'impact environnemental d'un canal sans eau. Sous cette formulation chocante, je veux juste mettre en exergue le fait que ce canal ne dispose d'aucun ressour propre en eau de surface. Tous les canaux existants ont une source en amont qui assure leur approvisionnement naturel. Le CSNE va utiliser la rivière Oise comme approvisionnement: une ressource en aval. L'eau va être pompée sur hauteur qui atteindra 30 à 50m. Cette caractéristique rend le canal gourmand en ressources financières. Le pompage sera donc réduit au minimum car il n'est pas probable que les péages suffiront à compenser le coût d'entretien du CSNE. Pour mémoire, le canal de liaison Rhin-Danube ne couvre ses besoins qu'à 20% (le coût d'exploitation annuel moyen (15 millions d'euro) est couvert à hauteur de 20 % par les profits. Le déficit est pris en charge par le ministère des Transports fédéral allemand). Le reste sera financé par nos impôts.Un pompage minimum entraîne un risque de stagnation de l'eau, avec un développement d'algues non-maîtrisé. Il est possible que certains faune ou flore du bassin Rhin-Meuse en profite pour coloniser les bassins de la seine et au-delà, et inversement.Les incertitudes sur la continuité de l'approvisionnement en eau rendent obligatoire une retenue d'eau démesurée. Elle-même génératrice d'eau stagnante, de consommation d'énergie et de terres agricoles. Il semble bien que l'impact environnemental du CSNE, de par son ambition coûteuse, ne soit qu'une menace à prévenir d'urgence.		Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1 et 1.2.2 formulées par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (NOM = registre.papier.doc.xxx)	Troisième de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-mail	0	19/03/2024 12h03	Dunkerque	<p>Monsieur le Président de la Commission d'Enquête L'inquiétude des habitants du Dunkerquois porte quant au partage futur de la ressource en eau de canal entre bassins de l'As et de la lys voire d'autres bassins en période de très grande sécheresse (étage sévère) pour permettre de toujours satisfaire les besoins en eau de surface à savoir : - irrigation des cultures sous contrat - en industrie pour les besoins de la zone industrielle-portuaire de Dunkerque (GPMO dont la centrale nucléaire et son extension) - maintien d'un niveau suffisant dans la zone des watergates pour permettre de tamponner le front de sainte (biseau saie en constante évolution avec la remontée du niveau de mer du Nord) - et assurer une continuité écologique en eau douce (ex frame bleu) - sans oublier de faciliter la remontée des anguilles, limproies voire saumons pour leur reproduction.) S'agit de - mutualiser les besoins et usages de l'eau pour l'ensemble du bassin - et de promouvoir des gestes de solidarité entre sous-bassins en période de crise/ sécheresse</p> <p>ADOLF : Dunckerque président fédération d'associations ADLFA Dunkerque président fédération régionale FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT NAUTIS DU FRANCE Lille et Amiennois/évoxy à partir de courrier pour Windows.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.10 formulées par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Benoit	20/03/2024 09h03	Rbaulieu	<p>Demande de création d'un grand bassin de rétention d'eau de ruissellement à la sortie du siphon AQ 1374 sur la commune de Moyencourt, section 20 car une très grande superficie en divers venant des communes d'Échué et Cressy/Amencourt revient à cet endroit. Le niveau pas que ma parcelle AE 101 soit consommé inondée après de fortes pluies. Cette demande de création de bassin a déjà été faite à plusieurs reprises mais n'apparaît toujours pas sur le plan. Demande également un drains sous l'ouvrage au niveau de la section route communale Moyencourt à Longuevoisine pour évacuer l'eau de ruissellement vers le Nord.</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 1.2.19 formulée par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Michel	20/03/2024 09h03	Rbentincourt	<p>La nappes phréatique sur la section en place de Metz-en-couture la consultation du rapport de l'hydrogéologue [s] n constaté qu'il ne devrait pas y avoir d'influence négative sur le cadastre communal en place.</p>	<p>Il n'y a, en effet, pas d'incidence attendue du projet sur l'exploitation du captage de Metz-en-couture.</p>
E-registre	François	21/03/2024 13h03	Siécs	<p>Il rajoute que rien n'a été pensé en cas d'inondation, aucune zone n'a été prévue pour pouvoir accueillir le surplus d'eau. De même, aucune zone tampons permettant d'épurer l'eau de la pollution. [...] Et enfin, ce projet n'est absolument pas adapté aux situations de sécheresse qui se feront de plus en plus fréquente avec le réchauffement climatique. L'eau va se raréfier. Déjà j'ai remarqué quelque dispositif pour assurer la survie de ce canal à l'effrité toute ce code, assurer son alimentation alors que l'eau est une denrée précieuse qui nous est essentielle pour boire, assurer notre alimentation, assurer le bon fonctionnement de certains écosystèmes.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.9, 1.2.15 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Michel	25/03/2024 12h03	Complègne	<p>Bonjour Le dossier d'enquête publique traite insuffisamment des projections à moyen/long terme de la ressource en eau disponible au regard aux effets du dérèglement climatique et des derniers travaux du GIEC sur ce sujet qui pointent une très grande évolution de ses effets. Or, la viabilité technique et environnementale du projet du Canal Seine Nord Europe s'appuie sur le seul prélèvement d'eau dans l'Oise, par pompage en point bas du profil du canal puisque celui-ci ne permet aucune alimentation gravitaire en point haut, contrairement à la majeure partie des canaux construits dans le monde. De ce fait, le projet nécessite de pomper dans l'Oise en continu plus d'1 m3/s d'eau à 50 m de hauteur pour franchir les plaines de l'Artois mais aussi compenser les fuites et les pertes par évaporation, soit l'équivalent de la consommation d'eau potable d'un million d'habitants en permanence (l'équivalent de l'agglomération lilloise). Et moyennant une dénivelée sensée être ultra-performance sans aucun point de fragilité - Face à la tension hydrique qui s'accroît et qui pose la question de la gestion de l'usage commun de la ressource en eau pour les différents usagers (agriculture, industrie, particuliers et le canal qui en captera une grosse partie). La viabilité économique (coût du pompage et incidence in fine sur la rentabilité économique de l'infrastructure) et environnementale (disponibilité de la ressource en eau) d'une telle mégainfrastructure à long terme pose des questions qui ne sont nullement tranchées dans les pièces du dossier d'enquête publique, à l'échelle globale des régions traversées et des diverses activités exercées.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Ulrich	25/03/2024 22h03	Noyon	<p>Est-il possible de savoir sur quel scénario SSP du GIEC est basé l'étude du projet pour dire qu'elle est adaptée au changement climatique? Optimiste ? Business as usual ? L'étude est actualisée à la lumière des dernières études du GIEC? Dans une France probablement à +4°C, comme a avancé Monsieur le Ministre de l'Énergie et du Climat, M. Christophe Béchu, quel serait le niveau de l'Oise et quel serait l'impact du canal Seine-Nord. S'il devait être construit un jour ? Comment peut-on s'acharner à poursuivre ce projet alors que le rapport accessible ci-dessous sur le site du Sénat annonce déjà de l'ordre de -25% de débit d'eau sur le bassin de l'Oise à horizon 2050-2070? Ce rapport à lui seul fait froid dans le dos et doit nous inciter à préserver l'eau dans ses usages primordiaux (le maintien de la vie) avant l'usage économique (comme construire un canal pour 3 siècles la société du canal Seine-Nord soit 51177 millions l'an la société du canal Seine Nord, par la voie de ses dirigeants, annonce construire un canal pour 3 siècles la société du canal Seine-Nord soit elle ce que sera le climat dans 3 siècles ? dans 1 siècle ? dans 50 ans ? Évidemment que non car le climat a commencé à dériver et va continuer à dériver pendant des centaines d'années. Les projections ne vont pas au-delà de 2100. Il est vraisemblable que les promoteurs du projet veulent s'enfermer dans une infrastructure qui, à moyen terme, sera dépassée par les conséquences du changement climatique et qui, soit se trouvera privée d'eau, soit engendrera des conflits d'usage. On aura dans la seconde partie du siècle bien d'autres sources de transport des marchandises sur de longues distances : tout simplement avoir de l'eau pour notre usage propre et pour les milieux naturels. C'est pourquoi, il est raisonnable d'abandonner ce projet d'un autre temps et de réallouer l'investissement vers une économie locale résiliente.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Jean-Louis	26/03/2024 09h03	Reterpleury	<p>Il inquiétude aussi sur l'impact que l'ouvrage pourrait avoir sur le sous-sol qui nuirait au bon écoulement des eaux et amener des inondations dans le village.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.5 et 1.2.16 et 1.2.17 formulées par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	0	26/03/2024 09h03	Reterpleury	<p>-Une inquiétude est soulevée par rapport au poids des remblais et leur incidence sur les nappes phréatiques et des milieux sensibles qu'ils traversent -</p>	<p>La nappe phréatique principalement concernée est la nappe de la craie. Il s'agit d'une nappe profonde dont le fonctionnement ne sera pas affecté après la construction du canal. Pendant la phase de construction, quelques impacts localisés et pour la plupart temporaires ont été identifiés et présentés dans le détail dans le dossier d'enquête (chap 7.4.4 de la pièce C1.2). Il s'agit d'une part du rabattement de la nappe aux abords des sites de construction de certaines écluses et d'autre part des interventions sur le canal du Nord. Le cas échéant, les études ont permis de définir les mesures à mettre en place pour pallier à ces incidences localisées et temporaires. Ces mesures sont précisées dans la pièce C1.2.</p>
Registre papier	Benoit	26/03/2024 09h03	Rbaulieu	<p>Il faudrait prévoir des buses suffisamment grande pour que l'eau de pluie et de ruissellement puissent s'évacuer correctement au niveau de la VC de Vauchelles à hauteur du Bassin BA 1215 car actuellement, le fossé est plus haut que la route à certains endroits, également prévoir des aménagements assez large, surtout dans les virages pour les engins agricoles.</p>	<p>Les principes de conception prévus en matière d'assainissement pluvial des rétablissements routiers sont exposés d'une manière détaillée dans le chapitre 3.3.2.3 de la pièce C1.</p> <p>La buse sous la VC Vauchelles peut évacuer le débit de période de retour 20 ans venant du bassin de traitement BA1215 et de la portion de la zone enclavée, ses dimensions ainsi que sa pente sont donc assez importantes pour assurer la transparence hydraulique.</p> <p>Des surlargeurs sont appliqués conformément aux normes routières en vigueur dans les virages réduits (R < 200 m) afin de permettre une circulation satisfaisante.</p>
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 14h03	Reterpleury	<p>D'autre part, la sécurité avec l'impact des ouvrages sur le sous-sol et le devenir de ruissellement des eaux. Qui assurera la gestion des sinistres éventuels et qui paiera les sinistres si le sous-sol de ma maison est inondé.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.15, 1.2.16 et 1.2.17 formulées par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Fabienne	26/03/2024 15h03	Douai	<p>Extrait du courrier : Face aux arrêtés, sécheresse, aux risques sur les nappes phréatiques tant en qualité que quantité d'eau, comment va s'opérer la gestion des eaux de ce canal et des autres voies d'eau ?</p> <p>In cas d'inondation, comment ne pas opposer le tarif sur ce canal, sur les voies fluviales avec la sauvegarde de biens des populations en cas d'inondation?</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.9, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17 formulées par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Ludovic	27/03/2024 09h03	Rbaiches	<p>L'arrivée du canal SNE va enclaver la commune de Biches et des terrains agricoles entre celui-ci et le canal du Nord et de la Somme. Cela aura une incidence sur les orages. On le voit déjà un peu avec le canal du Nord qui fait barrière suivant l'arrivée des orages, soit en déviant ou alors en bloquant les orages sur le territoire de la commune.</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 1.2.16 formulée par la commission d'enquête</p>
Registre papier	0	27/03/2024 09h03	Rmolaïns	<p>Incorporer un nouveau bassin de décontamination pour éviter que les impuretés des eaux de ruissellement arrivent dans la Tortille soit remis à 500/l.</p>	<p>Seules les eaux de bassins versant naturelles sont reconnectées à la Tortille renaturée. Un suivi de la qualité de l'eau de la Tortille renaturée est prévu afin de contrôler la bonne qualité des eaux de la Tortille.</p>

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Nomm = registre.papier.doc.xlsx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Anne-Marie	27/03/2024 09H03	Péronne	Je dépose une nouvelle contribution pour dire à quel point je suis choquée du gigantisme des écluses envisagées. La plus grande atteindra 25 mètres de haut soit un immeuble de 8 étages. Comment est-il possible de s'engager dans une telle folie? Les payages seraient déformés. J'ai plusieurs questions. Quelle serait l'énergie nécessaire pour remonter une telle quantité d'eau sur une telle hauteur d'écluse (25 mètres)? Quelle est la quantité de béton prévue pour la construction de toutes les écluses et des ponts canaux? Le chiffre de 36 000 m3 de béton rien que pour l'écluse de Montmacq, ça serait encore l'une des plus petites en hauteur de chute d'eau. L'approvisionnement en granulats va-t-il se faire? Au moment où nous manquons aussi de sable, il n'est pas non raisonnable de s'engager à couler autant de béton dans notre belle région, pour une infrastructure sans réel intérêt écologique. Et même s'elle avait un intérêt, l'idée qu'il faudrait tout détruire pour faire de l'écologie est absurde.	Les écluses du canal Seine-Nord Europe sont comparables aux ouvrages qui ont été construits au cours de ces dernières décennies sur les canaux à grand gabarit d'Europe du Nord (Ecluse de Rothersee, d'Hohenwarte et d'Veitzen). Ces ouvrages effectuent une transition entre une section en déblai et une section en remblai, ils participent à un ouvrage linéaire et ne constituent pas une singularité comme peut le faire un immeuble. Plusieurs images figurant notamment dans les cahiers territoriaux illustrent leur insertion dans l'environnement. En terme de consommation énergétique, ces écluses comportent des bassins d'épargne permettant de réduire la consommation électrique. Le béton nécessaire à la construction des écluses représente 3% de la consommation de béton dans la région des Hauts de France. Sans être négligeable, cela est absorbable par une région qui est d'ailleurs très économe en consommation de matériaux de construction par rapport aux autres régions.
Registre papier	Ludovic	28/03/2024 09H03	Ribaches	Remarque de la commune de Baches. La commune est sujette à des inondations dues à du ruissellement bois d'orages. Ruisellement qui provient du lieu-dit La Maisonnette, des champs cadastrés sur les parcelles AH45, AH47, AH81. Phénomène de ruissellement accentué suivant les cultures en place. Plusieurs fois, des torrents d'eau ont coulé rue de Barieux et sur une partie de la RD1. Des maisons d'habitation, des routes, des fossés ont été envahies de boue. Jusqu'à présent, on ne voit rien de prévu pour atténuer ce phénomène et qui pourrait même être accentué avec l'arrivée du canal (barrage bloquant les orages sur la commune).	Le rejet des eaux des bassins versants du CSNE ne se fait pas dans des champs cadastrés sur les parcelles AH45, AH47, AH81. La cartographie ci-dessous illustre le sens des écoulements naturels des bassins versants et le principe de gestion des eaux d'assainissement après travaux. Le projet ne modifie pas le sens des écoulements naturels observés actuellement. La transparence hydraulique en aval du projet est conservée. Le cheveu hydrographique est calculé sur la base du Lidar de résolution 50cm. En phase travaux, un réseau d'assainissement provisoire (fossés de collecte des eaux pluviales du chantier) est prévu pour sécuriser le chantier pendant la durée des travaux. Ces fossés seront raccordés à des bassins de décanatation provisoires avant rejet dans le milieu naturel (Canal du Nord, thalwegs existants...). Il faut noter que le rejet des eaux des bassins versants du CSNE se fait actuellement dans le CDN.
Registre papier	Ludovic	28/03/2024 09H03	Ribaches	Les villages de Baches va se retrouver envahis entre le canal de la Somme, du Nord et du SNE. Cela aura des incidences, notamment pour les orages, les inondations et autres... Habiter des compensations payées sur des lieux stratégiques, notamment pour le ruissellement afin de protéger le village. Peu de précisions sur les ouvrages hydrauliques, notamment comment éviter des canalisations d'eau et de tout envoyer sur la commune.	Le projet CSNE doit respecter un principe de transparence hydraulique, qui implique une non aggravation des écoulements à l'aval de l'infrastructure. Les emprises inondées sont similaires à Q10 000 (crue décennaliennale) pour l'état actuel. Les lignes d'eau se superposent. Une protection (enrochements libres) est prévue en pied du siphon sous le CSNE (en entrée et en sortie) afin dissiper l'énergie d'écoulement et réduire l'impact à l'aval de l'ouvrage. En sortie de la protection en enrochements, les écoulements sont dirigés naturellement par la pente du bassin versant aval. L'ouvrage de rétablissement projeté sous le CSNE permet ainsi de garantir la transparence hydraulique en aval du projet. La réponse détaillée à cette observation est disponible dans la "Note de réponse R638 - ONE2-M000-T-B-DAEU-ENVI-CSNE - CARE-0001-10"
Registre papier	Michel	29/03/2024 09H03	Rmetz	Michel LAUSSE, maire de METZ-EN-COUTURE a pu vérifier dans le dossier fourni, la prise en compte par l'hydrologue mandaté que le Canal Seine Nord Europe alimenté essentiellement par l'Oise n'aura pas à priori d'effet négatif sur la nappe phréatique alimentant le forage (puits) dédié à la distribution d'eau potable du village. Par ailleurs, l'impact touristique induit par cet équipement fluvial dont la réalisation est essentiellement en déblai sur notre secteur semble fort aléatoire...! Pendant la durée du chantier, il serait intéressant que les élus concernés par celui-ci et en terme d'accès "périphériques" puissent être rencontrés tous les 4 à 6 mois pour partager sur d'éventuels problèmes environnementaux ou de circulation. Une délibération du prochain conseil municipal qui se réunira le 8 avril prochain devrait confirmer ces observations.	La SCSNE poursuivra le dialogue avec les acteurs locaux - en particulier les maires - durant la période du chantier afin d'informer et d'expliquer ses avancées et s'assurer que les mesures mises en œuvre pour limiter l'incidence des travaux répondent aux besoins.
E-registre	Eric	29/03/2024 10H03	Margny-les-Complaigne	Dans votre étude, vous n'avez pas répondu à la demande de l'ac chap 2.3.7, page 35 : « L'Ac recommande d'appréhender les conséquences du changement climatique sur les perspectives de fonctionnement du canal. » Vous citez l'hypothèse quel l'impact du réchauffement climatique sera le suivant : « doublement des vagues de chaleur, réduction des jours de gel, élévation de la température moyenne de près de 1,4 °C » (chap 2.2.1 page 17 de l'avis n° 2022-76 del A6). Or le réchauffement climatique mondial actuel est déjà de +1,5 °C (le réchauffement de +1,52 °C sur 12 mois glissants, de janvier 23 à janvier 24, est annoncé par le programme Copernicus de l'UE : https://climate.copernicus.eu/surveillance-temperature-january-2024). https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1547164623001244 et le ministère de la transition écologique : https://www.adaptation-changement-climatique.gouv.fr/sites/default/files/2023-03/1547164623001244.pdf pour la France est de +2,7 °C (l'équivalent de +2°C pour le monde). De plus, la prévision de température mondiale pour l'année 2033 est de +3,7 °C (contre +2,7 °C en 2023) et de +4°C en 2053. Les hypothèses de scénarios de températures de la transition écologique, Christophe Buche en février 2023, est de se préparer à +4°C. Vos hypothèses de changement climatique sur les perspectives de l'impact de la déglaciation, les plus sévères, sont donc, sévèrement, les conséquences du changement climatique sur les perspectives de fonctionnement du canal, en vous appuyant, par exemple, sur les données transmises par le GIEC pour qui ne pas avoir pris en compte les données à l'aval sur le réchauffement climatique? Pourquoi ne pas avoir pris en compte la consigne du ministre de la transition écologique de se préparer à +4°C que serait donc l'impact d'un déglaciation climatique de +4°C sur le fonctionnement du CSNE? l'étude d'impact n'a pas non plus pris en compte d'autres projets en cours concernant l'utilisation de l'eau, entre autres par les agriculteurs (chap 1.2.7 et 2.3.4 de l'avis de l'A6 n° 2022-76). Quel serait l'impact de ces autres projets en cours, si vous en avez tenu compte? Pourquoi ne pas avoir tenu compte de ces autres projets, alors qu'il y en a une partie déjà en cours? Enfin, il semble y avoir des erreurs dans l'étude d'impact sur le débit de l'Oise. Le débit de l'Oise pris dans les hypothèses de l'étude d'impact est celui à Creil, bien au sud du canal et de sa jonction avec l'Alsne. Ce débit est plus du double de celui mesuré à Montmacq, lieu du prélèvement prévu pour remplir le CSNE. Quel impact cette erreur a sur le remplissage et l'utilisation du bassin de Louette, sur les crues futures? Pourquoi avoir pris en compte les débits à Creil et pas à Montmacq?	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.

Provenance		Prénom	Date de dépôt	Ville (NOM = registre.papier.doc.xlsx)	Troisième de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
0	Registre papier		29/03/2024 16H03	Reircourt	<p>Un cours d'eau ancien et qui participe toujours au cadre de vie de nombreux citoyens. C'est en effet un vieux cours d'eau car on le retrouve mentionné sur les archives les plus anciennes que l'on puisse examiner, sous le nom de FLUVIUS HALLAE. Il participe par ailleurs depuis plusieurs millénaires au cadre de vie et au maintien de tout un système, qui s'étale sur de nombreuses communes de la Somme. Enfin, son eau était d'une grande pureté, et les plus anciens, dont M.*** Daniel 83 ans, natif de Molsains (et qui réside désormais à Comblès), se souvient encore qu'il allait en famille pêcher du cresson à la limite Nord de Molsains. Nous savons tous que cette plante ne pousse que dans des eaux dont la qualité est avérée. 2) Boulevards et écologiques désastreux Ce patrimoine naturel commun, qui a profité à des générations d'hommes, de femmes et d'enfants a été profondément et irréversiblement dégradé au milieu des années 1960, par l'arrivées successive du canal du NORD, qui l'a privé de ses sources naturelles, puis par un modèle agricole qui par endroit très fortement modifié son tracé (notamment entre Manancourt et Molsains), pour en faire une sorte de vulgaire canal rectiligne, en lieu et place d'un tracé qui serpentait dans les plaines, façonné sous l'œuvre du temps, lui offrant un cheminement et une structure bien différente de celui dont nous sommes désormais les témoins. Cette brutalité, ces ouvrages délabrés et inacceptables que l'on a fait passer sur cet environnement d'une époque où l'insouciance écologique était la règle, ne sont pas réhabilitables. En effet, une opportunité formidable s'ouvre à nous pour rectifier ce passé tourmenté, pour redonner toute sagesse et sa beauté à un paysage et un écosystème que nous avons sciemment malmené. 3) Une opportunité historique de réhabilitation Le projet de réhabilitation de la Tortille est une excellente chose, mais les modalités qui en découlaient ont été engagées avec sérieux, dans le respect de son histoire, tout en opérant des choix constructifs pour l'avenir. 4) Les sources naturelles de la Tortille ne doivent servir à rien d'autre qu'à l'alimentation. Si secours d'eau n'est plus ce qu'il était, c'est bien du fait du canal du NORD (CDN), qui a totalement tari ses sources. 2) Ce cours d'eau doit retrouver son débit historique. Le CDN rétrogradé à présent environ 120 par seconde, là où les sources naturelles en produisaient environ 300 par seconde. De tels résultats ne pourront désormais être obtenus que par un captage de la nappe à un niveau inférieur à ce qu'il était jadis. La tortille doit retrouver son lit d'origine. Le lit actuel, fortement rétréci, s'est modifié sur l'ensemble d'eau évoqué supra, bien inférieur à ce qu'il était jadis. Son volume d'eau historique 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'étendant d'Allaines au tunnel de Ruyalcourt doit être intégralement démantelée (des ouvrages des écluses, en passant par les parties bétonnées ferrailles, qui sont autant d'obstacles à une saine réhabilitation). 5) Assurer l'intégrité de la Tortille, en prescrivant toute idée de retenue d'eau qu'elle pourrait éventuellement accueillir. 6) Interdire le déversement de ru d'Ytres dans le CDN et par extension, dans la Tortille. Ceci << caniveau >> emporte des eaux de ruissellement, pleines de boues et de matières d'origine agricole, 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 ouvrages qu'on lui a fait subir, nous avons observé depuis longtemps désormais la dégradation lugubre et régulière de la rivière la tortille, sans uniformément, sans qu'une leur d'émotion humaine anime un seul instant les pouvoirs publics. Quelle adresse à cette heure est la nôtre ! Cette enquête publique, mais surtout les choix qui seront opérés et retenus nous obligent, et le font naître une forme légère d'espoir. La tortille, malmenée par la folie d'une époque doit maintenant être réhabilitée.</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 1.2.13 formulée par la commission d'enquête.</p>
					<p>Demeurant à Provillé, j'ai beaucoup de questions sans réponses concernant les conséquences de ce projet. Quel est le devenir du Marais d'Aubenchel ? Le projet est le devenir du Canal du Nord et surtout celui de St Quentin. L'eau ne pouvant pas être partout... le Conservatoire des Espaces naturels ont un projet de mise en eau et de création de zones humides sur les Hauts de la Scarpe avec la communauté d'agglomération d'Arras - est ce en lien (compensations ?) avec ce projet. D'autant que le CEN, il me semble, s'occupe du marais 'Aubenchel... Notre bassin aquifère repose essentiellement sur un sol calcaire, il y a de nombreuses "nivières" souterraines reliant les divers puits de pompage (voir les cartes BRGM) tout est lié de Lens au Combrès - Quelle garantie avons nous sur le maintien de l'eau et de son niveau sur les zones humides actuelles ? et indirectement, sur l'eau potable - Quel étude ou études ont été faites à ce sujet, pouvons nous disposer de ces résultats ? Il ne faut pas que ce projet titanessque détruise le peu qui nous reste avec le changement climatique qui approche et le manque d'eau qui y sera lié (voir les conférences de Mme Emma Haziza, célèbre hydrologue française - je suis pour l'abandon du projet au moins temps qu'il n'y aura pas réponse à ces questions et une approche scientifique indépendante - l'étude de ce projet par Mme Haziza est plus que souhaitable en qualité de Docteur sur ces questions - Roger Machin</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.12 et 1.3.4 du PV de la commission d'enquête. Le projet porté par le CEN sur les Hauts de la Scarpe ne fait pas partie des compensations environnementales du projet. Le programme de compensation dédié au projet est détaillé dans la pièce CS du dossier d'enquête publique.</p>
					<p>Sur quelle trajectoire de réchauffement climatique se base l'étude du canal Seine Nord ? L'étude étant ancienne, elle n'a forcément pas intégré l'accélération du réchauffement climatique. L'échec principal pour le moment à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et la fait que sur 1,5°C, les précipitations vont être dépassées, la probabilité de respecter l'accord de Paris étant de plus en plus faible et les conséquences de la disparition de M. Christophe Béchu de se projeter dans une France à +4°C. La situation d'un canal Seine-Nord hypothétique dans une telle situation doit être étudiée d'urgence, avant de poursuivre les travaux. Quand on voit que le bilan en 2022, cours d'eau naturel à grand écart, est passé sous le seuil de navigabilité, il y a de quoi se poser des questions. Et quand la société du canal Seine Nord dit que pour un été similaire à 2022, la navigabilité d'un potentiel canal Seine Nord serait garantie en utilisant le réservoir de Louette, il y a de quoi être choqué par l'indécence du propos. Lors d'un tel état on privilégierait donc l'eau économe pour faire tourner le canal aux autres usages (humain, espaces naturels et biodiversité, agriculture). Voilà un bel exemple d'accaparement, inacceptable pour le citoyen.</p>	<p>Se reporter à la réponse aux questions 1.2.1, 1.2.2, 1.2.8 et 1.2.9 formulées par la commission d'enquête.</p>

ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR LE PUBLIC PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique. Depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être altérées à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rexx = registre papier de .xlsx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Caroline	05/03/2024 13h03	Oisy-le-Vergier	En regardant les plans du secteur 4, on se rend compte que entre les communes de Graincourt-lès-Havrincourt et Aubercheil-au-Bac, les communes de Moeuvres, Sains-lès-Marquion, Marquion, Sautcy-Lestrées et Oisy-le-Vergier sont encerclées par le canal du Nord, de la Senèse et le futur canal Seine-Nord-Europe. Pas de souci pour les humains, mais la grande faune se retrouve un peu piégée pour franchir ces obstacles sans danger. Ne serait-ce pas utile ici aussi de prévoir un passage pour la grande faune comme prévu à Hermites ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. Tous les corridors écologiques interceptés par la CSNE sont rétablis par des aménagements spécifiques. Le type d'aménagement dépend de la configuration du terrain naturel : passage supérieur grande faune ou pont canal en situation de grand débit, passage inférieur en situation de remblai et sorties d'eau quand le CSNE est au niveau du terrain naturel. Tous les corridors écologiques identifiés entre Graincourt-lès-Havrincourt et Oisy le vergier sont rétablis grâce à des sorties d'eau pour la faune (modules permettant d'avoir des pentes douces favorisant la sortie de l'eau de la faune traversant à la nage). Ces corridors sont décrits dans le chapitre 5.6 de la pièce C2 du DAE. La conception des sorties d'eau est décrite dans la fiche mesure R47 de la pièce C2.
E-mail		13/03/2024 10h03	Champlien	Bonjour, je souhaite participer à l'enquête publique actuelle sur le canal Seine-Nord-Tout d'abord, je tiens à exprimer mon soutien envers le projet du canal, que je considère comme une opportunité prometteuse pour notre territoire et notre pays. En tant qu'habitant de Champlien, dans la Somme, et ayant une expérience professionnelle dans le domaine environnemental, notamment en particulier dans le cadre de la région Nord-Pas-de-Calais, j'ai pu le temps d'examiner les mesures compensatoires proposées dans le dossier, en particulier celles concernant les zones que je connais bien. Selon la définition des termes "mesure compensatoire", celles-ci ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux. En parcourant les documents, j'ai constaté que la première mesure sur le territoire concerne les "Prairies et bois de la Pamterie à Ercheu". Je suis familière avec cet endroit depuis de nombreuses années. Il s'agit d'une charmante petite ferme entourée de 16 hectares de prairies permanentes, parsemées de haies naturelles, et située à proximité du canal actuel, bordant également une zone boisée. Ces prairies, auparavant utilisées pour la pension de chevaux, ont récemment été acquises par l'Etat, via la Société du Canal Seine-Nord Europe. Ces prairies sont belles et sont écologiquement incontestablement importantes pour notre territoire de grandes cultures. Ces prairies ne nécessitent aucune restauration particulière, contrairement à ce qui est suggéré. Ne pas les acheter et les laisser à des éleveurs de la région les aurait tout aussi bien préservées. Ma préoccupation réside dans le fait que la proposition de compensation environnementale. Il me semble trop facile de désigner des sites déjà existants comme mesures compensatoires. Dans ce cas, pour le projet, la société du canal aurait juste du contacter le CEN Picardie ou le Syndicat Mixte Baie de Somme. Ces deux organismes doivent avoir quelques bouts de terrains à ajouter en mesures compensatoires pour le canal... sans qu'il y ait quelque chose de soit en plus à ajouter. Je tiens à souligner que mon intention n'est pas de contester le projet en lui-même. Au contraire, je soutiens l'initiative tout en cherchant à garantir son intégration harmonieuse avec l'environnement. C'est dans cet esprit que je vous fais part de ces observations. Je vous informe également que nous n'avons jamais observé le Milan noir sur le site. Mais nous avons vu cet à plusieurs reprises (4 fois) l'année dernière, un couple de Milan royal entre Ercheu et Frétoy-le-Château (d'abord le mâle seul à plusieurs reprises, facilement identifiable, en vol surtout, puis un jour sur la route en allant de Ercheu à la de Pamterie un couple perché sur un des arbres sur notre droite). Nous avons également observé un Busard des roseaux en train de chasser sur les communes de Champlien, Balâtre, Solesme, et s'approchant d'Ercheu et probablement des anciens bassins de la sucrerie. Nous l'avons observé pendant trois semaines en août. Je vous joins à ce mail, une capture d'écran montrant le site existant de 15,3 hectares (prairies en bordure de bois et leur écotone). Je vous joins un article prouvant le passé de ses prairies : https://www.sportiche.fr/21937/centre-ecuestre/ercheu/ecotone-de-la-pamterie-et [ajoutez les photos d'identification des espèces observées. Merci de me confirmer la réception de ce courriel. En restant à votre disposition, Bien cordialement	Se reporter à la réponse à la question 1.3.5 formulée par la commission d'enquête. Conformément au guide national THEMA (guide d'aide à la définition des mesures ERC, CEREMA, 2018), le programme de compensation s'appuie sur des opérations de création / réhabilitation d'habitats et sur des opérations d'amélioration des fonctionnalités d'habitats existants par des modifications de pratiques de gestion. Les analyses fonctionnelles utilisées pour évaluer les gains compensatoires prennent en compte les types d'opération projetées, étant entendu que les opérations d'amélioration sont moins génératrices de gain que les opérations de réhabilitation. Sur le site de la Pamterie, plusieurs opérations sont prévues : conservation d'une parcelle artificialisée en boisement, conversion d'une prairie mésophile en prairie humide, conversion de culture en prairie ou boisement, création de mares et de roselières, etc. Elles sont précisément décrites dans le plan de gestion du site « Prairie et bois du chapitre et de la Pamterie » annexé à la pièce C5 du DAE.
E-registre	Denis	14/03/2024 10h03	Saint-Christ-Brost	Quant à la compensation environnementale, le projet détruit des milieux naturels exceptionnels qui seront compensés par des travaux sur des milieux existants parfois parfaitement entretenus avec une flore et une faune exceptionnelle. Sur d'autres parcelles, des opérations de fauchage sont prévues alors que celui fait des décennies qu'il n'y a plus une seule plante aquatique. Mis à part, l'arrachage de Jussea à Mésnil Brunet, les autres compensations environnementales n'ont aucun intérêt si ce n'est de blanchir les dégâts occasionnés par la construction de ce canal inutile.	Se reporter à la réponse à la question 1.3.5 formulée par la commission d'enquête. Conformément au guide national THEMA (guide d'aide à la définition des mesures ERC, CEREMA, 2018), le programme de compensation s'appuie sur des opérations de création / réhabilitation d'habitats et sur des opérations d'amélioration des fonctionnalités d'habitats existants par des modifications de pratiques de gestion. Les analyses fonctionnelles utilisées pour évaluer les gains compensatoires prennent en compte les types d'opération projetées, étant entendu que les opérations d'amélioration sont moins génératrices de gain que les opérations de réhabilitation. L'analyse détaillée de l'équivalence fonctionnelle est présentée au chapitre 7.6 de la pièce C2.
E-registre	Ségolène	14/03/2024 19h03	Lille	DESTRUCTIONS DE LA BIODIVERSITE • De part le projet, c'est plus de 170 espèces protégées qui ne le sont plus sur l'ensemble du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique. • Les déclarations du CSNE concernant le traitement des EEE (espèces exotiques envahissantes) n'est pas crédible. Les engagements que la Société du CSNE avait pris de traiter en 2016 certains secteurs contaminés (Renoué du Japon à Bienville entre autres) n'ont toujours pas été initiés. Ce qui rend peu crédible leurs nouvelles déclarations. • Le projet du CSNE sera le signe de la destruction de zones humides et de milieux aquatiques. • • Le chantier générera d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux.	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête. La lutte contre les espèces exotiques envahissantes est au cœur des préoccupations de la société du canal Seine-Nord Europe. Les mesures prévues sont décrites dans les fiches mesures R14 et R54 de la pièce C2. A Bienville, des travaux pour éviter la dissémination de la Renouée du Japon ont été réalisés en 2017. Des fauches exportatrices ont été réalisées et un géotextile biodégradable a été posé. Des plantations de Saule, espèce à développement rapide, ont accompagnées ces mesures. Aujourd'hui, la station est maîtrisée, la Renouée du Japon est concurrencée par les Saules. Sur les emprises des secteurs S1, ce sont déjà 25 stations de Renouée du Japon qui ont été traitées.
E-registre	Gaïan	14/03/2024 20h03	Grécy	Si on ne peut pas éviter, réduisons ce projet démesuré IDES COMPENSATIONS ILLUSOIRES! La « compensation » prévue dans la bi n'est que théorique. Une compensation réelle devrait correspondre à une correspondance entre ce qui est détruit, et ce qui est restitué au vivant. L'ha de terre artificielle devrait être compensé par 1 ha de terrain artificiel restauré de manière à pouvoir être cultivé, ou être ré-enauégé. • Mais la Société du CSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-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 diversité. • Les compensations ne font pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté. • Notons également qu'en raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vieille Oise serait rebouché au niveau de Longueuil-Ameul pour créer une zone humide ; pour avoir le droit de détruire, on détruit encore plus pour créer un écosystème « performant ».	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1, 1.3.2 et 1.3.3 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	0	13/03/2024 09h03	Remarquion	Mr xx a sollicité des informations sur les mesures compensatoires vers Oisy-le-Vergier au cours de la permanence	Informations fournies pendant la permanence
Registre papier	0	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	Type de plantations dans le secteur d'Hermites et quelles essences !! L'entretien des berges lagunées, qui va le faire ! Gestion du gibier / lapins sangliers la chasse sur territoire du canal !	Les palettes végétales des boisements prévus dans le secteur d'Hermites sont principalement composées de : Quercus robur, Quercus cerris, Betula pubescens, Carpinus betulus, Acer campestre, Sorbus Terminalis, Prunus Avium, Acer Platanoides, Tilia platyphyllos. Ces essences sont sélectionnées parmi les essences objectives et d'accompagnement de l'arrêté MFR des Hauts-de-France prescrivant les modalités pour la compensation forestière. Ponctuellement des essences complémentaires seront installées, en fonction de la nature des sols et de l'habitats naturel : Malus sylvestris, Mespilus germanica, Juglans regia, Quercus petraea, Corylus avellana, Castanea sativa, Salix viminalis, Salix triandrua, Viburnum lantana, Acer pseudoplatanus, Crataegus monogyna, Fagus sylvatica, Prunus spinosa, Rosa canina, Salix caprea.
Registre papier	0	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	Savoir clairement comment sera géré la régulation des gibiers le long de l'emprise du canal. Les populations vont sans doute se déplacer et la question de qui sera habilité à contenir les dégâts sur les cultures sera importante pour l'agriculture et l'ensemble du territoire !	Il est prévu un maintien de la régulation des espèces susceptibles d'occasionner des dégâts (ESOD) sur l'ensemble des emprises du projet (dépendances vertes, sites de mesures compensatoires) en phase chantier et en phase exploitation. Cette régulation sera encadrée par des conventions entre la SCNE puis VNF et les associations de chasse concernées, notamment pour assurer la sécurité des intervenants.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (fixxx = registre papier = xso)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	Pierre	04/03/2024 09h03	Rnésie	Les compensations semblent bien insuffisantes : pourquoi ne pas compenser l'artificialisation induite (ports, etc.) ? Comment peut-on réaliser des compensations sur des sols de remblais dont la qualité est très faible et peu propices à l'installation d'espèces végétales et animales ?	Les analyses des équivalences fonctionnelles et surfaciques entre les pertes et les gains sont présentées dans les chapitres 7.6 et 7.7 de la pièce C2. En moyenne, une espèce protégée d'enjeu faible ou moyen récupère 15 fois plus d'habitats favorables que d'habitats détruits - une espèce protégée d'enjeu élevé récupère 2,5 fois plus d'habitats favorables que d'habitats détruits - Les emprises des ports intérieurs ont bien été prises en compte dans le calcul des impacts. Sur les zones de remblais destinées à accueillir des mesures compensatoires, un substrat favorable à l'implantation de boisement sera recréé sur une épaisseur de 1,5 m à 2 m, comprenant entre 30 et 50 cm de terre végétale. Les essences seront par ailleurs sélectionnées pour être adaptées à la disponibilité et l'alimentation en eau définie par la texture du sol, sa profondeur et sa granulométrie, ainsi qu'au climat environnement.
	O Bernard	0		L'exploitant agricole a également un troupeau de bovins qui ne veut parfois s'échapper en plaine. Il souhaite savoir si seront aménagées des berges avec des remontées pour la grande faune, et sur quels linéaires ?	Le CSNSE est conçu pour être franchissable pour la grande faune, 28 sorties d'eau vont notamment être aménagées ainsi que des escaliers d'eau adaptés pour la faune tous les 50 m. Ces éléments sont décrits dans la fiche mesure R47 de la pièce C2.
Registre papier	Virginie	04/03/2024 09h03	Rooyon	Si plus, votre projet ne répond pas un intérêt commercial, humains, que faites vous de la biodiversité, du vivant ? Je remarque que seul les espèces "protégées" ou "d'intérêt" sont prises en compte dans ce document et bénéfice d'action. Alors quoi, on s'en moque des autres ? de même, quel dispositif contre la pollution sonore ? Ce canal sera certainement emprunté par divers poissons à l'avenir. Hors, les individus des milieux aquatiques sont particulièrement dérangés par le bruit. Quel dispositif pour assurer leurs bien être ?	Comme indiqué dans le chapitre 5 de la pièce C5, 230 ha de compensation seront réalisés avant le début des travaux de terrassement du canal. La totalité des mesures compensatoires seront finalisées avant la fin du chantier. S'agissant plus particulièrement de la compensation des habitats boisés, le programme de compensation prévoit la mise en sénescence de 121 ha de boisements déjà matures sur une surface égale à la surface de boisement âgés de plus de 30 ans impactés par le projet. Les boisements mis en sénescence auraient dû être exploités à court terme. Cette mesure permet donc d'offrir une compensation fonctionnelle des premières années. A plus long terme, la surface globale des boisements compensatoires gérés en trajectoire de sénescences s'élevra à 442 hectares (121 ha d'îlots de sénescence + 321 de plantations qui seront conduits à terme en sénescence), soit plus de 3,6 fois la surface des boisements matures impactés par le projet (121 hectares). Rappelons également que la réussite des mesures compensatoires sera suivie par un comité dédié présidé par les Services de l'Etat. En cas de risque d'échec, des mesures correctives ou complémentaires pourront être prescrites. Par ailleurs, le changement climatique a bien été pris en compte dans le choix des essences à planter.
E-registre	François	21/03/2024 13h03	Sées	De plus, votre projet ne répond pas un intérêt commercial, humains, que faites vous de la biodiversité, du vivant ? Je remarque que seul les espèces "protégées" ou "d'intérêt" sont prises en compte dans ce document et bénéfice d'action. Alors quoi, on s'en moque des autres ? de même, quel dispositif contre la pollution sonore ? Ce canal sera certainement emprunté par divers poissons à l'avenir. Hors, les individus des milieux aquatiques sont particulièrement dérangés par le bruit. Quel dispositif pour assurer leurs bien être ?	Se reporter à la réponse aux questions 1.1.1., 1.3.2., 1.3.5., 1.3.6 et 1.3.9 formulées par la commission d'enquête.
Registre papier	Pierre	23/03/2024 09h03	Rogéronne	Pierre (complément intervention déposée à Viste le 4 mars) Je n'ai trouvé aucun exemple de compensation avec recréation d'espaces naturels sur des déblais, qui sont des déchets inertes. C'est pourtant ce que vous annoncez, et ce qui m'intrigue à penser que ces compensations ne seront pas du tout effectives (!). C'est à mon sens à l'image de ce projet dans son ensemble : remplacer une démarche scientifique rigoureuse par des annonces bien marketing. (!) MHNH/CNRS 2019	Les créations d'espaces naturels sur les déblais du projet correspondent aux plantations qui seront réalisées sur les dépôts du projet. Elles sont localisées dans les plans de gestion annexés à la pièce C5.
E-registre	Michel	01/04/2024 18h04	Compiègne	Bonjour. Le dossier d'enquête publique ne décrit pas précisément les dispositions prévues pour assurer la continuité de la faune piscicole (poissons et batraciens) sous le canal, notamment vis-à-vis de la longueur et franchir (plus d'une centaine de mètres dans les zones en tort remblai) et de la nécessité d'assurer une intensité lumineuse minimale dans les ouvrages de franchissement hydrauliques (barrages, vannes, etc.) afin de permettre à la faune piscicole de franchir le canal "Sion", au risque de créer un mur de Berlin dans le territoire Picard. Bien cordialement, Michel	Les cours d'eau interceptés par le CSNSE sont fortement dégradés, comme cela est décrit au chapitre 5.7 de la pièce C1 du DAE. Les enjeux relatifs à la faune piscicole se limitent aux cours d'eau suivant : Ingon, Somme et Tortille (Cf. Chapitre 5.8.2 de la pièce C1). La continuité piscicole au niveau de la Somme n'est pas affectée par la réalisation du Pont canal de la Somme. Les dispositions prises pour assurer les continuités écologiques pour la faune piscicole au niveau de l'Ingon et de la Tortille sont décrites pour la phase chantier dans la mesure de réduction R21 et pour la phase exploitation à travers les mesures de réduction R39-a, R53 et R46. La mesure R46 décrit notamment les dispositifs permettant de faciliter la franchissabilité des ouvrages hydrauliques : reconstitution du lit d'édification, aménagement du lit à mont et aval de l'ouvrage hydraulique, dispositifs favorisant la luminosité dans l'ouvrage.
E-registre	Viviane	01/04/2024 20h04	Laon	Tenant du projet pharaonique et de connecté des stressés hydriques que connaissent les bassins versants qu'il traverse, il 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 réhabilités. Cette situation de morcellement de l'habitat contribuera inévitablement à un appauvrissement de la biodiversité et donc à la disparition d'espèces protégées.	Les inventaires n'ont pas mis en évidence de rupture de corridors de migration des amphibiens. Les seuls enjeux de continuités petite faune mis en évidence se trouvent au niveau des vallées de la Rivière bleue, de l'Ingon, de la Fontaine des Billes et de la Tortille. Sur ces secteurs des banquettes pour la petite faune sont installées au niveau des ouvrages hydrauliques.
E-registre	Corlandre	02/04/2024 20h04	Arras	Dans le contexte d'un des territoires les plus artificialisés et les plus fragmentés de France, ce projet pose une énigme 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 potentielle des divers réseaux du vivant (orsque les écosystèmes sont altérés en taille, fonctionnalité 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 entravés 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 déréglage climatique. En l'état actuel, les compensations environnementales proposées dans le dossier sont clairement insuffisantes et inadéquates d'un point de vue fonctionnel pour préserver les espèces protégées concernées. En plus de ces aspects d'écologie scientifique qui pourraient être encore largement développés et documentés avec les divers ses ressources du territoire HDR (GDN, Groupe mammalogique du Nord, Conservatoire de Baillieu, MHNH,...).	Le canal Seine-Nord Europe a été conçu pour être franchissable pour la faune terrestre : traversée de la vallée de la Somme par un pont canal, création de 28 sorties d'eau, aménagement d'un passage supérieur à Hermies, aménagement d'une plage de remontée à Moislains, mise en place de banquettes dans les ouvrages hydrauliques, création d'escaliers d'eau adaptés à la faune tous les 50 m, etc. Tous les éléments sont décrits dans les fiches mesures R37, R46, R47, R48, R50 et R51 de la pièce C2.
E-registre	Emmanuelle	02/04/2024 20h04	Voyennes	De plus les compensations écologiques paraissent bien maigres au vue de l'ampleur du projet. Nous savons maintenant, par maintes 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 Languevoisin Quiquery, la source proche du village c'est tirée après la construction du canal du Nord. Cette région qui est la Somme est une réserve humide encore quelque peu préservée. Travaillons concrètement un maintien est non sa destruction ! Il est prouvé que les zones humides seront notre voie 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'approprier 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. Crovez-vous franchement que ce canal 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.	S'agissant plus particulièrement de la compensation des habitats boisés, le programme de compensation prévoit la mise en sénescence de 121 ha de boisements déjà matures sur une surface égale à la surface de boisement âgés de plus de 30 ans impactés par le projet. Les boisements mis en sénescence auront dû être exploités à court terme. Cette mesure permet donc d'offrir une compensation fonctionnelle des premières années. A plus long terme, la surface globale des boisements compensatoires gérés en trajectoire de sénescences s'élevra à 442 hectares (121 ha d'îlots de sénescence + 321 de plantations qui seront conduits à terme en sénescence), soit plus de 3,6 fois la surface des boisements matures impactés par le projet (121 hectares). La notion de canal vivant repose essentiellement sur le fait que le CSNSE sera pourvu de berges lagunées et d'amexes hydrauliques. Les nichoirs à Martinis Pêcheurs ne seront pas installés sur les berges du canal mais sur certains sites de compensations ou dans des zones de restauration de cours d'eau naturels.
Registre papier	Ludovic	28/03/2024 09h03	Rhachas	La traversée du canal SNE en plein milieu de la commune aura des conséquences sur la faune du territoire. Y aura t'il suffisamment de traversées pour animaux. Actuellement, on retrouve beaucoup de chevreuils, de sangliers qui se noient dans le canal du Nord (à la charge de la commune).	Se reporter à la réponse à la question 1.3.1 du PV de la commission d'enquête. Dans cette zone il est ainsi prévu deux secteurs de sorties d'eau par adaptation du profil des berges, complétant l'ouvrage majeur de transparence qui sera le Pont Canal sur la Somme, et les sorties d'eau mutualisées avec les sorties pour l'adaptation des escaliers). Des adaptations accompagneront également la réalisation des ouvrages hydrauliques de traversée de la faune piscicole et la petite faune. Ces mesures sont décrites dans la pièce C2 du Dossier de demande d'Autorisation Environnementale, notamment dans la fiche mesure « R47 Aménagement des berges de transparence pour la faune ».

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	0	27/03/2024 09h03	Rmoislains	Pourquoi mettre autant de prairie ? Qui va les entretenir ? Pourquoi ne pas les boisser ? ou les laisser en culture ?	La surface de prairie a été dimensionnée suite à l'analyse surfacique et fonctionnelle des habitats naturels impactés par le projet. Elles seront entretenues par des organismes qualifiés recrutés par appel à projet.
Registre papier	0	26/03/2024 09h03	Reterpigny	3e observation du 26 mars 2024 Commune ETERPIGNY - 80200A - Par délibération en date du 14 mars 2024, la commune d'ETERPIGNY 80 200 a émis un avis favorable avec réserves à la demande d'autorisation environnementale par la société Canal Seine Nord Europe pour les raisons suivantes : -Une attention devra être portée au rétablissement hydraulique de la Motte qui n'apparaît pas droit sur certains plans dans son rétablissement sous canal, ce qui permettra de faciliter l'entretien	Le tracé du rétablissement de la Motte sous le canal est représenté dans l'atlas de la pièce A2, planche 14 du plan de localisation des ouvrages. La conception de l'ouvrage de rétablissement hydraulique de la Motte a été implanté en biais afin de tenir compte de la morphologie existante du cours d'eau au droit des raccordements de part et d'autre du CSNE. La réalisation d'un ouvrage droit aurait notamment entraîné un raccordement en « coude » au niveau du raccordement à l'Est, ce qui n'étant pas favorable hydrauliquement. Au vu de la dimension importante de cet ouvrage, et du faible allongement provoqué par ce biais, l'entretien et la maintenance ne sont pas rendus plus difficiles.
Registre papier	0	26/03/2024 09h03	Reterpigny	B- De plus, le territoire d'ETERPIGNY est régulièrement traversé par du gibier, tel que le chevreuil ou sanglier. A ce jour, la commune est soumise 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.	Se reporter à la réponse aux questions 1.3.1 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête. Tous les corridors écologiques interceptés par le CSNE sont rétablis par des aménagements spécifiques. Le profil type du CSNE présente des berges pentées à 2H/1V, jugées compatibles avec la remontée de la faune tombée à l'eau ou ayant entrepris la traversée du canal. Cette pente est en particulier plus favorable que les pentes actuelles du Canal du Nord.
Registre papier	Albert	23/03/2024 09h03	Rmarquion	- Passage de Mr *** ALBERT, qui remet un courrier concernant le réaménagement foncier, notamment relatif aux emprises de compensation. Il demande une étude pour réduire les zones de compensation environnementale, plus particulièrement celles situées au Nord Ouest de l'Ecluse II demandée : - à qui vont appartenir ces zones ? - quelle réglementation pour les distances et hauteur de plantation > dégradation des parcelles > problèmes de récoltes futures. Courrier annexé au présent registre. Annexe n°1	Entre Saint-Christ-Briost et Blaches, ces sorties d'eau consistent en des modules ajoutés sur la berge amenant à une pente de 3H/1V favorisant encore la sortie de la faune tombée à l'eau. Dans cette zone il est ainsi prévu cinq secteurs de sorties d'eau par adaptation du profil des berges, et les sorties d'eau mutualisées avec les sorties pour homme tous les 50 mètres (adaptation des escaliers).
Registre papier	0	02/04/2024 08h04	Rercheu	Concernant la création d'un chemin entre les anciens bassins et la route Ognolles-Beaulieu Les Fontaines en vue de désenclaver Ercheu vers les forêts adjacentes	Des adaptations accompagneront également la réalisation des ouvrages hydrauliques de traversée du CSNE pour faciliter le passage de la faune piscicole et la petite faune. Ces mesures sont décrites dans la pièce C2 du Dossier de demande d'Autorisation Environnementale, notamment dans la fiche mesure « R47 Aménagement de sorties d'eau pour la faune ».
Registre papier	Anita	02/04/2024 08h04	Rcaligny	Au point de vue environnemental, dans la zone du Quesnoy Jendriche d'Ecuvilly, je tiens à signaler 1) la présence d'une mare qui a toujours existé, aux limites des parcelles A81 et B30, non indiquée sur les plans. 2) la présence de salamandre tachetée (vue personnellement) dans le bas de Quesnoy 3) La présence de chènes centenaires. Société CSNE doit s'engager à restaurer les zones humides nécessaires aux espèces protégées et doit s'engager à garder les boisements remarquables.	Se reporter à la réponse à la question 1.1.2.2 formulée au PV de la commission d'enquête
Registre papier	Frédéric	02/04/2024 08h04	Rperonne	Mesdames, Messieurs Parmi les nombreux points rapportés au sujet de la réalisation du canal à grand gabarit, j'en ai relevé plusieurs qui me semblent importants. Tout d'abord, une mobilisation de l'eau problématique et un impact sur la faune circosidériels. Le canal et la retenue de la Motte à côté de Péronne vont contenir 25 millions de M3. Le phénomène d'évaporation de ces surfaces beaucoup plus étendues qu'actuellement ainsi que les infiltrations inhérentes à un canal aussi vaste - il ne peut être étonné à 100% - nécessitent un remplissage régulier tout au long de l'année. Le seul pompage évoqué se fera dans la rivière de l'Oise. Ce pompage va entraîner pour toute la région de Compiègne à la Haute vallée de l'Oise, un préjudice hydraulique énormément important. Impactant les prairies, marais, des régions de Noyon, Chaulmy, Guise. De nombreux espèces d'oiseaux protégées profiteront de hautes migrations sur le site et plusieurs y nichent. L'inventaire des oiseaux visés à l'annexe 1 de la directive 79-409-CEE réalisé sur le site note la présence de migrateurs comme : des cigognes noires, deslimains noirs, étourneaux, bécasses, baird-martin, des pygargues ainsi que divers fauconnés des grues, cerneaux, D'autres sont nichent : bator étoilé, bitoraux gris, huppée apivore, baird-desevaux, râle de génêts, échasse blanche, avocette, gulfette noire, martin pêcheur, alouette lulu, pie grise, écorcheur. Sans compter toute l'avifaune habitant habituellement dans ces zones. Leur habitat sera impacté durablement par le pompage régulier nécessaire à la mise en eau et à la remise régulière nécessaire au bon fonctionnement du canal. Une autre conséquence de l'assèchement de ces prairies sera que leurs propriétaires transformeront ces prairies en terres cultivées qui perdront ainsi leurs capacités à stocker du carbone. A une époque où l'on doit prendre en considération le réchauffement climatique, le projet ne semble pas aller dans le bon sens. Restant à votre disposition, veuillez agréer Mesdames, Messieurs mes salutations distinguées.	La planche C2.4 de l'Atlas cartographique de la pièce C2 mentionne bien une mare sur la parcelle A81 à Ecuvilly (végétations hélophytiques). La Salamandre tachetée a bien été inventoriée dans la forêt du Quesnoy d'après la planche C2.5a de ce même atlas. Le programme de compensation des zones humides et la démonstration de l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle pour ces milieux sont respectivement présentés dans la pièce C5 et la pièce C1 du dossier. Les mesures d'évitement des milieux naturels remarquables sont quant à elles présentées dans la pièce C2.
Registre papier	Jean-Marc	02/04/2024 08h04	Rperonne	Jean-Marc de Eticourt Manarcourt fait l'objet d'une procédure d'expropriation pour la parcelle ***. Ne voit pas en quoi cette parcelle puisse être concernée par la déclaration d'utilité publique et demande à en rester propriétaire.	La parcelle est intégrée dans le site de mesures compensatoires de la Vallée de la Tortille. Les mesures de restauration et de gestion prévues sur ce site sont décrites dans le plan de gestion annexé à la pièce C5 (site n°30).
Courrier	0	02/04/2024 16h04	Rperonne	Monsieur le Maire rappelle les enjeux environnementaux liés à la réalisation du canal SNE et précise que la commune bénéficiera de mesures compensatoires par la restauration physique de la Somme avec comme objectifs : la restauration des courants maîtres (désenvasement), la lutte contre les espèces envahissantes (Jussieu) et réhabiliter les zones humides par complément des zones en eau libres. Le conseil municipal donne un avis favorable à l'enquête publique environnementale mais souhaite avoir des précisions sur la localisation communale de ces travaux et des interrogations écrites ci-dessous.	Cette mesure compensatoire est effectivement prévue au dossier (cf chapitre 3.4.3 de la pièce C5). Ces travaux seront précieusement localisés lors des études de conception détaillée qui seront réalisées par la Communauté de communes Haute Somme.
Registre papier	Benoit	26/03/2024 09h03	Rbeaulieu	Prévoir également des passages pour les animaux sauvages, chevreuils etc...	Le canal Seine-Nord Europe a été conçu pour être franchissable pour la faune terrestre : traversée de la vallée de la Somme par un pont canal, création de 28 sorties d'eau, aménagement d'un passage supérieur à Hermies, aménagement d'une plage de remontée à Moislains, mise en place de banquettes dans les ouvrages hydrauliques, création d'escaliers d'eau adaptés à la faune tous les 50 m, etc. Tous les éléments sont décrits dans les fiches mesures R37, R46, R47, R48, R50 et R51 de la pièce C2.
Registre papier	0	02/04/2024 08h04	Rhesle	Monsieur le Maire d'Ercheu : La construction du Canal Seine Nord englobe la commune au niveau des chemins, notamment pour des randonnées à cheval ou à pieds. Il n'existe plus aucun chemin reliant des points isolés ou de verdure. La commune souhaite donc son désenvasement notamment en créant un chemin rural partant du coin des anciens bassins de sucre jusqu'à la route OGNOLLE - BEAULIEUX-FONTAINES permettant ainsi de rejoindre les forêts adjacentes. D'autre part, nous estimons qu'il n'y a pas assez de création de passage à gibier permettant le franchissement du Canal entre les forêts de LIBERMONT et celle de BEAULIEUX-FONTAINES. Actuellement, il existe un passage de 1.000 mètres (tunnel) de la Panetière.	Se reporter à la réponse à la question 1.3.1 formulée par la commission d'enquête. En complément, plusieurs sorties d'eau sont prévues sur ce secteur pour la grande faune. Elles figurent dans le plan grand format présenté en mairie lors de l'enquête publique. A noter que les remontées pour les personnes ont été conçues pour être praticables par les animaux. Elles sont implantées tous les 100 mètres sur chaque rive, en quinconce.
Registre papier	Jean-Paul	23/03/2024 09h03	Rmarquion	Concernant le canal seine nord. Prévoir sur Havrincourt, Hermies, Ruyalcourt des plantations de Haies champêtre avec des essences locales.	La création du chemin souhaité peut être sollicitée lors des concertations de l'aménagement foncier en cours, dans le cadre des travaux complexes qui vont réorganiser le réseau de chemins ruraux.
Registre papier	Jean-Luc	23/03/2024 09h03	Rperonne	Le canal seine Nord Europe va traverser la vallée de la Motte entre Barieux et Eterpigny. C'est un lieu humide et calme très propice au renouvellement de la faune et la flore du secteur. Avec le futur canal l'environnement de la vallée de la Motte est menacé et détruit, donc le projet n'est pas réaliste. Dans tous les cas fleurs, insectes, oiseaux, grenouilles et autres spécimens s'y épanouissent.	Des plantations de haies avec des essences locales sur les communes d'Havrincourt, Hermies et Ruyalcourt sont déjà prévues au dossier (cf fiche mesure R48 de la pièce C2)
					Les impacts sur les milieux naturels et les zones humides de la vallée de la Motte sont bien pris en compte dans le dossier (cf pièce C2 et C5). Des mesures compensatoires seront notamment réalisées à proximité immédiate des habitats impactés (cf chapitre 3.3-16.1 de la pièce C5)

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être obtenues à la marge, étant retranscrites manuellement.

Thématique
Chasse et Pêche

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (Box = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Fédération de Pêche de l'Oise	02/04/2024 08H04	Compiègne	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution à l'enquête environnementale du CSNE sur la section de Passel à Aubencheu-au-bac. Cordialement, Mahildie Castro-Directrice Objet : Contribution pour l'avis d'enquête publique de 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 AUBENCHEU-AU-BAC (59).	Se reporter aux réponses aux questions 1.2., 1.3 et 1.12 formulées au PV de la commission d'enquête
Registre papier	0	02/04/2024 08H04	Rcathigny	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. Qu'allez vous faire pour nous dédommager de tous les investissements économique et personnel des chasseurs.	La fédération des chasseurs de l'Oise s'est associée aux concertations menées par la SCSNE pour que les expertises et intérêts cynégétiques soient pris en compte aussi bien dans la définition du projet que dans la phase exploitation. Lors de ces concertations, l'incidence sur les territoires de chasse de Cathigny a été identifiée. Sur le plan global, les concertations ont permis de définir les dispositions pour concilier la phase chantier du Canal, dans le respect de l'exigence absolue de la sécurité des compagnons des entreprises de travaux comme des chasseurs. S'agissant de la pratique de la chasse après le chantier, le droit de remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France. Pour ce qui concerne les sites de mesures compensatoires environnementales, se reporter à la réponse à la question 1.12.2 formulée au PV de la commission d'enquête
Registre papier	Association des chasseurs de Cathigny	13/03/2024 09H03	Rcathigny	L'association des chasseurs de CATHIGNY a implanté une bande de Miscanthus sur un terrain communal servant à la protection du gibier, et où la faune sauvage elle va être détruite par la construction du canal à grand gabarit il faut qu'elle soit replanter sur une surface ne dérangeant pas le monde agricole. La surface est d'environ 10 ares le coût de l'implantation est d'environ de 2000/Mr BOURLON Eric président des chasseurs de CATHIGNY	Ce sujet, qui n'a pas été évoqué lors des différentes réunions de concertation tenues durant la phase de conception détaillée du Canal, sera à traiter en lien avec les travaux et en cohérence avec l'aménagement foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise.
Registre papier	Société de chasse d'Allaines	21/03/2024 09H03	Rallaines	Réclamation la société de chasse d'Allaines est directement impactée par le tracé du canal SNE. Plus de 200 ha de terres seront inaccessibles. Nous demandons donc des compensations : les zones réaménagées accessibles aux chasseurs- la gestion des ESOP- le droit de chasse sur les délaissés- un aménagement des zones dérangées suite aux travaux	La fédération des chasseurs de la Somme s'est associée aux concertations menées par la SCSNE pour que les expertises et intérêts cynégétiques soient pris en compte aussi bien dans la définition du projet que dans la phase exploitation. Lors de ces concertations, l'incidence sur les territoires de chasse à Allaines a été identifiée. Sur le plan global, les concertations ont permis de définir les dispositions pour concilier la phase chantier du Canal, dans le respect de l'exigence absolue de la sécurité des compagnons des entreprises de travaux comme des chasseurs. S'agissant de la pratique de la chasse après le chantier, le droit de chasse sur les terrains objets de l'aménagement foncier sera maintenu, comme sur les dépôts définitifs remis en culture. La pratique de la chasse sur les futurs talus des remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France. Pour ce qui concerne les sites de mesures compensatoires environnementales, se reporter à la question 1.12.2 formulée au PV de la commission d'enquête
Registre papier	0	25/03/2024 09H03	Rallaines	Mr xxx finalisera les demandes de la société de chasse Allaines le 25/03/2024	cf. contribution Société de chasse d'Allaines
Registre papier	Association des chasseurs d'Ecuvilly	26/03/2024 09H03	Rbeaulieu	L'association détient actuellement sur son territoire de chasse, les droits de chasse confier pour les exploitants agricoles sur un espace de terre agricoles à proximité du Bois du QUESNOY sur la commune d'ECUVILLY le long de la RD76 allant de Beaulieu aux fontaines à Fretoy le Château au sud de la centrale électrique.	La fédération des chasseurs de l'Oise s'est associée aux concertations menées par la SCSNE pour que les expertises et intérêts cynégétiques soient pris en compte aussi bien dans la définition du projet que dans la phase exploitation. Sur le plan global, les concertations ont permis de définir les dispositions pour concilier la pratique de la chasse après le chantier du Canal, dans le respect de l'exigence absolue de la sécurité des compagnons des entreprises de travaux comme des chasseurs. S'agissant de la pratique de la chasse après le chantier, le droit de chasse sur les terrains objets de l'aménagement foncier sera maintenu, comme sur les dépôts définitifs remis en culture. La pratique de la chasse sur les futurs talus des remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France. Pour ce qui concerne les sites de mesures compensatoires environnementales, se reporter à la question 1.12.2 formulée au PV de la commission d'enquête
E-mail	0	27/03/2024 09H03	Moiilains	Monsieur le commissaire enquêteur, je vous joins à ce mail mes doléances sur l'enquête environnementale du canal Seine Nord Europe, bien cordialement. Cordialement : Après la construction du canal, une grande partie des terres de l'exploitation va se retrouver le long du canal et des dépôts de terre. Actuellement, il y a énormes dégâts de lapins dans les cultures, et ceux ci logent dans les talus du canal. Il ne sont pas chassables avec la réglementation actuelle. Prévoquez vous un plan de lutte et de régulation contre le lapin afin de ne pas endommager nos cultures ? Pour une parcelle agricole à côté du stade de foot de Moiilains le long de la tortille. Dans cette zone vous allez y implanter des rosiers et des piniers. Cela va devenir un véritable vivier pour ragondin lapins et autres espèces nuisibles sans parler d'une recrudescence de charbonis !! Avez vous prévu un protocole pour éviter ces invasions ?	Les dépôts de matériaux excédentaires seront soit restitués à l'agriculture, soit valorisés en site de mesures compensatoires. Dans tous les cas, la SCSNE puis VNF maintiendront une régulation des espèces susceptibles d'occasionner des dégâts (ESOD) par l'intermédiaire de conventions avec les associations de chasse locales. Pour ce qui concerne les sites de mesures compensatoires environnementales, se reporter à la réponse à la question 1.12.2 formulée au PV de la commission d'enquête

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Fédération Départemen tale des Chasseurs de la Somme	27/03/2024 14h03	Lamotte-Brebière	<p>Réponse enquête publique – SCSNE La Fédération Départementale des Chasseurs de la Somme répond à l'enquête publique environnementale dans le cadre de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. Le président Yves Butel ne tolère pas une seule seconde le paragraphe stipulant que : « Le site fait l'objet de pisciculture (truite et anguille) et de pêche au niveau du lieu le Vivier d'Omignon. La présence de ces usages actuels peut être incompatible avec une valorisation écologique du site (notamment chasse au gibier d'eau avec présence de hutte) ». Ce paragraphe se trouve dans la pièce C5 / Plan de gestion. Sites10_11_12_13_14_15_16_17_18_19_20 / P262 (Plan de gestion du site vallées de la Somme et de l'Omignon à Villers-Carbonnelle) est impensable de garder ce paragraphe qui laisse penser que la chasse de nuit au gibier d'eau va à l'encontre du maintien de la biodiversité. Nous demandons expressément à ce que ce paragraphe soit supprimé ou modifié. Dans le cadre de la réalisation des mesures compensatoires, la société CSNE a acquis de nombreux sites. Sept huttes de chasse sont présentes sur les sites achetés dans le département de la Somme, la société du canal a prévu la démolition et donc l'actuel cynégétique de nuit sur l'ensemble de ces sites. Il va sans dire que la Fédération des chasseurs de la Somme est totalement contre ces démolitions et l'arrêt de l'activité de chasse de nuit. La chasse au gibier d'eau est en aucun cas incompatible avec l'atteinte d'objectifs en matière de biodiversité. Autravers de nos rencontres avec la société du canal, il a été stipulé que la chasse au gibier d'eau était incompatible avec les objectifs d'accueil faunistiques des espèces comme le Blongios nain, le Bitorcaugris... Nous tenons à rappeler que dans un premier temps il existe de nombreux cas de nidification de ces espèces dans des territoires classés et dans un second temps que les chasseurs permettent justement l'entretien des milieux favorables à leur accueil, notamment en période de nidification. Si aucune solution n'est trouvée à la sauvegarde de l'activité de chasse de nuit au gibier d'eau sur ces sites, la Fédération des chasseurs de la Somme demande à ce que les immatriculations des huttes lui soient cédées à titre gracieux et que les discussions à propos de cette enquête publique entre la Société Canal Seine Nord Europe, la RRC Hauts de France et les FDC ont permis de déterminer la place de la chasse (ESOD & espèces chassables hors ESOD) dans la phase chantier puis la phase d'exploitation du Canal Seine-Nord Europe et des sites de compensations. Comme convenu, la Fédération des chasseurs de la Somme est favorable à la réalisation d'une convention « mère » puis de conventions « filles » par site de compensation avec les associations de chasseurs concernées. Il est indispensable d'intégrer la régulation des ESOD et des espèces faunistiques EEE dans les plans de gestion. Il est actuellement traité du sujet EEE floristiques mais pas faunistiques. Cela est pourtant une problématique majeure. La Fédération des chasseurs de la Somme pourra se proposer comme gestionnaire de sites lors des appels qui seront effectués dans ce cadre à partir de 2026. Elle veillera scrupuleusement à ce que la société Canal Seine-Nord Europe tienne ses engagements, avec les futurs gestionnaires, pour le maintien d'activités cynégétiques EEE faune, ESOD, espèces chassables hors ESOD, passée au gibier d'eau sur les sites de compensation. Yves Butel/Président de la FDC80</p>	<p>Les oiseaux hivernants sont pris en compte dans la méthode fonctionnelle de dimensionnement de la compensation du projet, y compris certaines espèces non protégées mais considérées comme patrimoniales. Leur nombre et leur diversité sur les sites compensatoires seront donc un des facteurs de réussite de la compensation, c'est la raison pour laquelle la SCSNE a prévu de démonter les huttes de chasse présentées sur lesdits sites. Au préalable, la SCSNE est favorable au transfert des immatriculations de ces huttes à la Fédération des chasseurs de la Somme.</p>
Registre papier	0	29/03/2024 09h03	Rblichas	<p>Qu'y a t'il de prévu sur les berges du canal pour éviter que les nuables (lapins) démontent les cultures avoisinantes? Avec de telle longueur de traversée du territoire de la commune, les diggés vont être très importants. Vous savez bien que le long des berges, les lapins pullulent. Il veut 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 éliminer. Cela représente qu'une petite partie du territoire de Blaches; au contraire du canal SNE qui sera beaucoup plus important.</p>	<p>S'agissant de la pratique de la chasse après le chantier, le droit de chasse sur les terrains objets de l'aménagement foncier sera maintenu, comme sur les dépôts définitifs remis en culture. La pratique de la chasse sur les futurs talus des remblais ou déblais du Canal devra être défini en cohérence avec les pratiques actuelles sur le domaine public fluvial géré par Voies navigables de France.</p>

ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR LE PUBLIC PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriers reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Rémy	11/03/2024 18h03	Brie	Les nuisances sonores, spécifiquement en phase d'exploitation, sont succinctement abordées (Pièce B1 Etude d'impact, chapitre 4.4.5). En ce qui concerne la commune de Brie (80) qui est longée par le Canal du Nord, il est courant de percevoir le bruit des péniches qui y naviguent jusqu'aux rives. C'est particulièrement le cas lorsque le vent (dominant) est d'Ouest. C'est perceptible alors que le CN est au droit du village à une altitude de 54m et que le village est à 52 à 53m, mais séparé d'un point de vue acoustique par la végétation plus haute des étangs de la Somme. Le Canal Seine Nord Europe quant à lui, entre les PK355 et 356, s'élève à 75m (pratiquement à la hauteur du clocher de l'église), soit nettement au dessus de l'écran procuré par la végétation haute des étangs. Le village étant en fond de vallée en forme de combe, il est fort à craindre que les bruits de navigation y soient particulièrement perçus, notamment de nuit puisque la navigation y sera ouverte 24h/24. 365j/an. On ne note pas dans le projet de dispositions particulières permettant d'atténuer les nuisances sonores liées à la navigation dans le secteur concerné.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête. Pour la Commune de Brie, la contribution du Canal Seine-Nord Europe est très en deça des seuils réglementaires.
E-registre	Marc	17/03/2024 19h03	Brie	2/ - Je m'inquiète du bruit qui pourra être porté par les vents dominants. Nous entendons les péniches du canal du Nord, le trafic sera tout autre et les péniches ne seront pas toutes de dernière génération.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Olivier	14/03/2024 09h03	Réronne	Olivier HENNEBOIS de Peronne (quartier des Halles) Président de l'association "Le Amis des Halles" toujours favorable à la construction du CSNE. Renouvelée sa vigilance quant à la sécurité du pont canal et quant au bruit généré par le redémarrage des péniches des zones d'attente de navigation sur le canal fréquenté fortement de troubler la tranquillité du village, donc ma tranquillité. De même les nuisances sonores du 9 l'augmentation du trafic routier. Des mesures sonores ont été réalisées par un bureau d'études, mandaté par vos soins, les mesures ont été enregistrées pendant une période de travaux, coupe et broyage d'arbustes. Le résultat ne peut être que faussé.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête. Au niveau du Hameau des Halles, la contribution du Canal Seine-Nord Europe est très en deça des seuils réglementaires.
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 14h03	Reterpigny	D'un autre part, du fait des vents dominants sur le plateau, des nuisances sonores engendrées par le CSNE, période de travaux et ensuite période de navigation sur le canal risquent fortement de troubler la tranquillité du village, donc ma tranquillité. De même les nuisances sonores du 9 l'augmentation du trafic routier. Des mesures sonores ont été réalisées par un bureau d'études, mandaté par vos soins, les mesures ont été enregistrées pendant une période de travaux, coupe et broyage d'arbustes. Le résultat ne peut être que faussé.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête
E-mail	0	02/04/2024 10h04	Catigny	Veillez trouver en PJ des observations sur la commune de Catigny Cordialement -le bruit (vous nous parlez de bruit sourd et de vibrations) -les lumières (sur les bateaux et les clôtures...phénomène que nous connaissons déjà et qui va s'amplifier... pollution lumineuse)	Se reporter à la réponse aux questions 1.4.1 formulées par la commission d'enquête. L'éclairage aux écluses sera limité au strict nécessaire selon les modalités détaillées au chapitre 3.4.1 de la pièce 7A de l'étude d'impact (pièce B du dossier d'enquête). Actuellement, le village de Catigny se situe dans l'axe du canal du Nord et la lumière des bateaux peut être visible depuis le village. L'axe du canal Seine-Nord Europe est différent de celui du canal du Nord. Par ailleurs, les aménagements prévus en bordure du canal (merlon paysager, plantations) permettront de limiter cette gêne.
Registre papier	Ludovic	28/03/2024 09h03	Rbiaches	Lors de la phase travaux, diminuer au maximum les nuisances pour les maisons d'habitation.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1.1 formulée par la commission d'enquête
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 09h03	Retzancourt	Je suis inquiet par le bruit que va générer le trafic sur le Canal Seine Nord, le trafic va être jours et nuits avec les vents dominants, le canal est surelevé par rapport au village.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1.2 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Philippe	29/03/2024 09h03	Rclery-sur-somme	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 compensations sont en cohérence avec le parcours des oiseaux créé depuis quelques années sur le site par le CSNE 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 s'inquiète parfois quant à l'impact des nuisances qui apparaîtront lors du chantier. La principale préoccupation concernant des habitants se porte sur le bruit et la sécurité de la traversée du village sur le RD998, laquelle le pont canal à la sortie E31 de l'autoroute A1, l'émets donc, en leur nom, le souhait que la SCSNE en tienne compte et puisse prendre en charge un dispositif du style feu au merle dans l'attente 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 respective sur les attentes de la population qui sera amenée à vivre avec ce nouvel équipement, et respecte ses engagements environnementaux énumérés dans la contribution qui sera amenée à vivre avec ce pont canal.	La SCSNE entend poursuivre, dans la phase de préparation du chantier et durant le chantier en lien avec les entreprises chargées de la construction du pont-canal de la Somme, le dialogue constructif engagé depuis 2020 avec la Commune de Cléry-sur-Somme dans le but de limiter les incidences des travaux sur la vie locale.
Registre papier	Jean-Louis	26/03/2024 09h03	Reterpigny	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	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Pascal	02/04/2024 14h04	Ranguevoisin	Nous revenons vers vous concernant le dossier 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. La mise à disposition d'une enquête publique a vocation de rendre compréhensibles et abordables les enjeux environnementaux pour un large public. Si l'objectif de cette enquête est de semer les confusions et l'incompréhension du document, alors votre but est atteint. De plus, l'absence de conclusion rend inintelligible ce rapport très complexe. En RESUMÉ dans l'espoir d'être entendu, les habitants et riverains de Ranguevoisin et Quiquoy attendent la prise en compte de leur souhait, à savoir l'implantation d'arbres, de haies et d'une grande végétalisation, des abords du Canal, ce qui permettrait de réduire les nuisances visuelles et sonores liées aux activités du Canal et du port.	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Gilles	02/04/2024 08h04	Rensle	Ma fille habite à environ 400-500m du canal. Ou est ce qui est prévu pour les nuisances sonores ?	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1.2 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier		02/04/2024 08h04	Rensle	Languevoisin - Bernard *** - Renseignements à obtenir DQP concernant les mesures sévères par rapport au bassin de virement du fait de ma position de riverain direct le « proche du ce bassin "plantation de type "anti bruit" ou autre ?	Se reporter à la réponse à la question 1.4.1.2 formulée par la commission d'enquête.

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec couleur verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et carnets rs ou par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être datées à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rexx = Registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	Luc	02/04/2024 08h04	Rcatigny	1) Très surpris que des splanations faites par la commune de Mairivy aux cerises dans une forêt qui vient d'être exploitée, soit considérée comme une compensation de biodiversité alors qu'une forêt était déjà existante ??? Exploitant agricole à Ecuvilly	Les plantations réalisées sur la commune de Mairivy-aux-Cerises concernent uniquement la compensation de défrichement au titre du code forestier. Il s'agissait ici de reboiser une parcelle en impasse sylvicole. Elles ne concernent pas la compensation biodiversité.
Registre papier	Bernard	04/03/2024 09h03	Rbeauilleu	4 parcelles doivent être acquises par la SCSNE au lieu dit " du fons du feu" (proximité du bois du quesnoy) pour un site de compensation écologique. 2 parcelles de bois uniquement et 2 parcelles en partie en bois et en partie en culture pour un total de 6400ca dont 4200ca en bois. L'exploitant souhaite que ces 4 parcelles soient incluses dans l'APAE avec inclusion et refusé toute acquisition directe par la SCSNE.	Se reporter à la réponse à la question 1.5.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Jacques	13/03/2024 09h03	Rmarquion	Question de Mr Moes, précision sur un bois que possède le visiteur et qui pourrait être impacté	Informations trop peu précises pour apporter une réponse - suggestion au contributeur de s'adresser à la SCSNE directement.

ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR LE PUBLIC PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE DAE II - 4 Mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique. Depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Thématique
Dangers

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rexx = registre papier de xls)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Afieux	le pont canal de Bourdon pose question, il n'y a aucune porte barrage sur ce tronçon. Même si les concepteurs affirment qu'il n'y a pas de risque de fuite ou de rupture, et partant du principe que "Rien n'est certain, et que le pire est probable", l'installation de portes barrage est souhaitée.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Jacques	28/03/2024 16h03	Unselles	2. Risques d'attentats, d'accidents (ou même de bombardements dans le contexte du conflit Ukrainien). : Le pont canal de Cléry-sur-Somme pourrait devenir une cible potentielle pour les actes terroristes ou les attaques militaires mais aussi d'accidents de navigation. En cas d'attentat ou de bombardement, les conséquences pourraient être dévastatrices, créant un effet de tsunami en aval du pont, affectant gravement les zones environnantes et mettant en danger les populations riveraines.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Paul	28/03/2024 23h03	Cléry-sur-Somme	Connaissant les étangs de Cléry sur Somme, nous sommes opposés à la construction d'un pont canal de 1300 mètres dans la zone. Ce serait une catastrophe pour le paysage et un gros risque pour la population des environs. La société du canal vend cet horrible pont comme une mesure d'évitement. Nous pensons que la meilleure mesure d'évitement serait de ne pas faire le canal Seine-Nord. Le pont canal en particulier soulève une énorme inquiétude. L'état de l'art implique de mettre en place des portes de garde pour éviter qu'une grande partie de l'eau du canal n'inonde la vallée, en cas de rupture. Après renseignement pris, il semble que ce dispositif ne soit pas prévu. Des études auraient été réalisées, prouvant que ce n'est pas nécessaire. Est-il possible de savoir comment ont été validés ces études? Ou est-ce qui justifie de ne pas appliquer l'état de l'art alors que la vie humaine pourrait être en jeu?	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
E-mail	0	29/03/2024 10h03		Contribution à l'enquête publique environnementale Canal Seine Nord Europe Etude des risques. Les sociétés chargées des études de risque ont délibérément exclu de leurs recherches les conséquences des accidents liés à des impacts accidentels de bateaux sur les << Barrages >>, considérant qu'ils ne sont pas de nature à provoquer une rupture susceptible de créer une brèche et de générer un envahissement. Cette affirmation mérite d'être revue et corrigée: il existe en effet au moins deux situations qui peuvent démentir ce postulat: La première est la rupture des portes amont d'une écluse, causée par un bateau avalant qui, pour une raison indéterminée vient heurter à pleine vitesse la porte amont fermée qu'il va endommager gravement, au point de l'amener à céder sous le choc. Ceci n'est pas une vue de l'esprit, puisque l'on a eu à déplorer récemment ce type de situation à l'écluse de IFFZHEIM au KM 334 du Rhin. Le 11 Novembre 2023, Fort heureusement, les portes aval étaient fermées au moment du choc et l'eau qui s'est engouffrée par la porte amont à moitié couchée sous l'impact n'a fait que remplir le bassin qui était vide. Si les portes aval avaient été ouvertes, le bief amont se serait déversé librement dans le Rhin en contrebas sans à imaginer que les portes aval étaient conçues pour une fermeture en pression et auraient résisté, pendant le temps de fermeture, à la force du flux ainsi provoqué. Les écluses de SNE ne sont pas exemptes d'avoir à supporter ce type d'accident, et il serait intéressant pour le moins de savoir si les portes amont sont capables de résister à un choc d'un bateau de 400 tonnes lancé à pleine vitesse, et pour des raisons qui peuvent être très diverses. Sinon, qu'en est-il de la capacité des portes aval de se fermer malgré la pression de la masse d'eau qui va exercer une poussée considérable? La seconde situation est le risque encouru de rupture d'une berge en remblai le long de laquelle va s'échouer une unité de 180m de longueur chargée de conteneurs sur 3 rangs de bateaux qui navigue par vent fort avec des rafales violentes, sachant que les vents dominants sont toujours perpendiculaires à l'axe de navigation. En navigation libre de bus à travers l'espace, il pourra arriver en imprimant un angle de déplacement aussi important que possible avec l'axe de navigation, à la condition de conserver une vitesse importante qui lui permettra de maintenir le tirage... Cette vitesse, soit dite en passant, va créer un ressac assez proche à la dégradation des berges. Mais si une autre unité de même gabarit arrive en sens inverse, il va falloir ralentir la vitesse et remettre le bateau en parallèle de la berge, et celui des deux qui se trouve sous le vent a d'énormes chances de se retrouver << plaqué >> sur la berge. Pour s'écarter de cette situation, il faudra faire usage de toute la puissance installée à bord et rapidement disposer à l'avant d'une grande puissance de propulsion transversale pour << remonter l'étrave au vent >>. Aujourd'hui, les amateurs installent des propulseurs d'étrave de 1000 ou 2000 CV pour pallier ce genre de difficultés, il y a donc la réponse en terme de puissance pour réparer. Mais, de telles installations sont de véritables karchers géants qui vont décapier les remblais de la berge au risque de les déstabiliser et provoquer une brèche qui laissera l'eau se déverser dans la plaine en dessous. A l'image de ce qu'on pris comme dispositions les autorités allemandes en interdisant sur le Rhin aux bateaux équipés de propulseurs trop puissants de les utiliser pour accoster le long de quais qu'ils déstabilisent. Il est nécessaire de mettre en place des limites d'autorisation de naviguer selon la force du vent aux unités de grande longueur surtout lorsqu'elle naviguent avec un faible enfoncement (ce qui est le cas pour des chargements de conteneurs remplis de marchandises très légères voire totalement vides). Le 27 Mars 2024 - pièces jointes : porte amont de l'écluse de Iffezheim avariée	Vis-à-vis de la fermeture des portes des écluses, différentes précautions ont été prises en compte: - La portes sont dimensionnées pour supporter le choc d'un bateau, mais également pour résister à une pression d'eau s'exerçant en cas de scénarios de défaillance (cf. pièce D4 edd avec écluses, par exemple Allaines chapitre 3.2 (intensité et cinétique des scénarios de défaillance principaux) et 9.6.2 (risque de libération incontrôlée et dangereuse). - Tout écoulement provoqué par un défaut majeur sur une vanne ou porte d'une écluse peut être interrompu par la fermeture en charge d'une autre vanne ou porte. Cela signifie que les organes sont en capacité de se fermer, même dans un contexte d'écoulement important accidentel (cf. pièce D4 edd avec écluses, par exemple barrage de Catigny rubrique 0.3.1 démarche d'ingénierie de conception). - La porte aval, qui ferme le barrage, est capable de résister sans rompre à une collision majeure d'un convoi à vitesse importante. Protection des berges : se reporter à la réponse à la question 1.8.2.1 formulée par la commission d'enquête.
E-mail	0	29/03/2024 10h03		Contribution à l'enquête publique environnementale Canal Seine Nord Europe Pont Canal sur la Somme risques pour les populations dans le projet de construction du Canal SNE proposé à l'enquête publique. Il est proposé la construction d'un Pont Canal de plus de 1 km 300 qui va passer à 26 mètres au-dessus de la vallée de la Somme. Cet ouvrage va se trouver dans un << bief >> entre l'écluse de Catigny et celle de Allaines d'une longueur totale de près de 40 kms dans lequel seront stockés entre 8 et 9 millions de m3 d'eau. Un tel ouvrage est un ouvrage sensible et susceptible de rupture qui peuvent être dues à des mouvements sismiques ou à des faits de guerre ou d'attentats. De telles ruptures peuvent se produire sur le Pont Canal lui-même ou sur les berges en remblai qui représentent une majeure partie des berges de ce bief pour amener le canal au niveau du Pont Canal. Les cultures et les habitations en contrebas sont donc exposées à l'envahissement en cas de rupture qui reste toujours possible quel que soit le son apporté à sa mise en œuvre. Dans les dossiers de l'enquête publique, en application de directives de 2017 sur les << barrages >> une simulation est présentée sur l'envahissement qui résulterait de l'une ou l'autre rupture (pont-canal ou berges) et, si le risque d'attentat ou de faits de guerre ne sont pas mentionnés comme cause possible, on y trouve quand même le résultat de l'envahissement qui en résulterait. Mais, les règles de l'art pratiquées dans les différents pays en cas de construction d'ouvrages comparables ont conduit les maîtres d'ouvrage à mettre en place des ouvrages dénommés << portes de garde >> qui permettent de sectionner des sections du canal en cas de baisse anormale et rapide du plan d'eau, de façon à réduire le volume d'eau qui va s'engouffrer dans la brèche ainsi formée et réduire ainsi l'envahissement des espaces en contrebas (ici la vallée de la Somme entre notamment Péronne et Bray sur Somme). Les services des Ponts et Chaussées imposaient, lorsqu'ils dirigeaient les travaux de construction des voies navigables, de prendre les dispositions pour réduire autant que faire se peut les volumes déversés en cas de rupture d'ouvrages à risques tels qu'ils existent dans ce secteur. J'avais posé la question à la Société du Canal sur les raisons qui les ont conduit à ne pas prévoir ces portes de garde à Péronne: Il m'a été répondu que la SCSNE avait interrogé plusieurs consultants les plus spécialisés qui avaient tous indiqué que cela n'était pas nécessaire. On sait par exemple que dans les années 2000 il y a eu une rupture du pont canal sur la rivière LUPPE, au kilomètre 23 240 du << Dortmund-Ems Kanal >>: fort heureusement la fermeture des portes de garde de chaque côté a réduit le risque et il n'y a pas eu de victimes à déplorer. Quelques décennies auparavant, sur le même canal, la rupture d'un plus petit aqueduc, lui aussi protégé par des portes de garde, et sité à quelques kilomètres de la Luppe, s'était soldée avec de faibles pertes humaines: noter que de telles protections sont prévues dans des cas semblables dans d'autres pays et récemment pour la protection des ascenseurs de Streepy Thieu en Belgique ou du plan incliné de Nonquere par exemple. Je demande à la commission d'enquête d'interdire la construction de cet ouvrage si les protections par portes de garde ne sont pas réalisées: négliger ce point reviendrait à mettre en danger la vie des habitants de la zone envahie par l'onde dévastatrice qui serait créée par une rupture du Pont-Canal ou des berges en remblai. Le 25 Mars 2024 - Il est pas prêt de se calmer (attentats, faits de guerre), Cordialement	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Marc	02/04/2024 06h04	Brie	Bonjour, je me permets de formuler une 2ème contribution. Dans le secteur de Brie/Péronne le canal passera en remblai. Même si des études actent que ce remblai répondra aux normes grands barrages pour que ces portes de garde ne soient prévues en cas d'incident? Une rupture aurait des effets dramatiques sur l'environnement et les populations des communes avoisinants le contrebas de l'ouvrage (Brie, aéroport, Cléry avec le pont canal). Les portes ne sont, selon vos études, pas nécessaires, le risque est néanmoins présent d'autant plus dans le climat géopolitique qui n'est pas prêt de se calmer (attentats, faits de guerre), Cordialement	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	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 se passerait-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 maïstréem 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 accident représenterait.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Damien	02/04/2024 13h04	Breuil-le-Sec	Quel impact sur la population en cas de rupture?	Les cartographies des enjeux impactés sont données dans les annexes de l'EDD de Louette et les conditions de surveillance et d'organisation mises en place par la SCSNE, sont données dans le chapitre 4 de l'edd de Louette
E-mail		02/04/2024 20h04	Blaches	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	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Ludovic	28/03/2024 09h03	Rbiaches	Avec un bief de 40 km de long, rien n'est prévu (portes) pour bloquer l'eau sur le pont canal. En cas d'accident ou d'acte de terrorisme, des millions de m3 d'eau inonderaient la commune.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Jean-Luc	26/03/2024 09h03	Rozancourt	Le canal va traverser une vallée sèche à hauteur de l'église, le canal est en hauteur par rapport au village donc grosse crainte de rupture de digue.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Jean-Luc	23/03/2024 09h03	Rperonne	Le village de Barfleur situé en fond de Vallée sera très menacé en cas de berges défectueuses 40 km sous écluse. Il faut absolument des portiques et sectionnement à chaque Vallée. C'est une première sécurité pour l'environnement. Sur le canal du Nord il y a des écluses qui permettent de vidanger chaque bief afin de barrer à toutes urgences.	Se reporter à la réponse à la question 1.8.1 formulée par la commission d'enquête.

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rexx = registre papier de XXS)	Tout de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Laurent	01/04/2024 12H04	Compiègne	Vitude socio-économique sur laquelle vous vous basez semble avoir été menée de façon assez superficielle, cela ne peut que mettre en doute la pertinence de vos conclusions. Je prends 2 exemples, maison d'être les seuls : - Comment expliquez-vous la contradiction entre, d'une part, l'augmentation du trafic, tous modes confondus, de 888 millions de tonnes entre 2015 et 2070 (tableau 6, point 4.1.2 de la pièce B.7.7), et d'autre part, une réduction de la congestion du trafic à l'horizon 2035 et 2070 (tableau 22 du point 4.4.6)? biens sûr, cela ne peut pas être expliqué par la réduction qui apporterait l'ensemble du projet Seine-Escaut (surplus de trafic fluvial de 31,4 millions de t en 2070 (point 4.2.2) vs 888 millions de t), par ailleurs, à quel moment actuel (2024?) faites-vous référence lorsque vous annoncez un "surplus de trafic fluvial" de 31,4 millions de t en 2035? Comment justifiez-vous l'hypothèse d'une réduction de produits agricoles de 153,8 millions de t en 2035, puis de 217,7 Millions de t en 2070? Le tableau ne présentant pas les données réelles actuelles vous vous basez, quel volume de produits agricoles avez-vous évalué sur le même périmètre en 2024? Quelle hypothèse d'augmentation des rendements agricoles avez-vous pris pour expliquer cette explosion des tonnages? Quelles hypothèses d'augmentation des terres agricoles avez-vous pris ? quelles autres hypothèses ?	Les questions renvoient à l'ensemble du processus d'évaluation économique du projet, présenté lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à la réglementation, qu'il n'est pas possible de résumer en quelques lignes. La réponse à question 1.9.4/1.9.5 formulée par la commission d'enquête apporte des informations sur les modalités - particulièrement approfondies - dont l'évaluation socio-économique a été menée sur le projet CSNE.
Registre papier	Daniel	02/04/2024 08H04	Marquion	Il est convenu entre les communes de Marquion/Bouffon de réaliser un chemin de randonnée avec le soutien de la communauté OSARTIS qui au départ de Marquion rejoindrait l'Escaut n°5 pour emprunter le CSNE par le chemin de service côté ouest afin de faire découvrir les infrastructures importantes du CSNE dans les communes n°4 - 5 (à l'exception de Marquion/Bouffon) remblais de grande hauteur (75m) et pont canal sur l'AZ2. Ce projet permet d'accéder au chemin de service du point D. Une table d'orientation (point T.0) sur le remblais de ce chemin avec une petite plaque forme arpentagée (table + bancs. Envisager une descente de remblais au point S. Permettrait de rejoindre un chemin fauillié la voie de Caudouiers ?) permettant de rejoindre ensuite le canal du Nord. Ce chemin de Caudouiers (?) aurait pour dénomination "Un canal à l'autre et permettrait ainsi la mise en valeur du CSNE.	L'itinéraire de randonnée décrit est aujourd'hui à l'état de projet. Il conviendrait que le promoteur/porteur affine le tracé et la consistance en tenant compte : - des opérations d'aménagement foncier et environnemental (AFAFE) actuellement en cours sur le territoire, pilotées par le Département du Pas de Calais. Ces dernières se traduiront par une réorganisation des blocs d'exploitation et des chemins ruraux ; - de la faisabilité technique, qui lui revient d'étudier, des accès complémentaires à créer pour accéder au chemin de service du Canal Seine-Nord Europe A l'issue, et s'il le souhaite, le promoteur/porteur pourra déposer une fiche projet dans le cadre de la démarche des projets de territoire qui vise à soutenir les projets de valorisation et d'aménagements bord au futur Canal.
E-registre	Dolier	09/03/2024 12H03	Saint-Laurent-Blangy	Plusieurs chemins de randonnée, de type GR, GRP et Ph, en particulier la via Francigena (GR145), vont être impactés par le CSNE. J'imagine que cet impact a été pris en compte avec la participation des comités départementaux et régionaux de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre et des EPIC concernés. Qu'en est-il exactement ? Merci	Se reporter à la réponse à la question 1.9.12.2 formulée par la commission d'enquête.
Registre papier	Daniel	15/03/2024 09H03	Rmoeuvres	Bonjour, tout d'abord je tiens à préciser que je suis pour le canal et ce depuis ses balbutiements. Voir les travaux entrepris dans cette phase pour notre secteur me réjouissent. Il sera vecteur du développement économique dont a tant besoin notre pays santeire haute somme. Néanmoins j'ai quelques réflexions. J'habite Brie, dont je suis le maire, mais dans cette contribution je m'exprime en tant que citoyen, habitant de la commune. 1/ La logistique du dernier kilomètre perdure. Des études ont démontré que tant durant les travaux, que dans la montée en puissance des ports intérieurs, le trafic routier PL va augmenter de façon plus que sensible. Faute de pouvoir obliger les transporteurs à prendre l'autoroute ou leur en offrir la gratuité pour éviter la D1029, quels aménagements de sécurité routière pouvez-vous pousser auprès de la région, du département ? La commune ne peut à elle seule supporter ceux-ci qui plus est que ce trafic lui sera imposé. 2/ La création d'une voie douce sous le passage en remblai de la D1029 peut-elle être envisagée ? Voie douce qui permettrait de rallier la commune tant au nouveau canal qu'à la véloroute. Très cordialement.	L'itinéraire de randonnée décrit est aujourd'hui à l'état de projet. Il conviendrait que le promoteur/porteur affine le tracé et la consistance en tenant compte : - des opérations d'aménagement foncier et environnemental (AFAFE) actuellement en cours sur le territoire, pilotées par le Département du Pas de Calais. Ces dernières se traduiront par une réorganisation des blocs d'exploitation et des chemins ruraux ; - de la faisabilité technique, qui lui revient d'étudier, des accès complémentaires à créer pour accéder au chemin de service du Canal Seine-Nord Europe A l'issue, et s'il le souhaite, le promoteur/porteur pourra déposer une fiche projet dans le cadre de la démarche des projets de territoire qui vise à soutenir les projets de valorisation et d'aménagements bord au futur Canal.
E-registre	Marc	17/03/2024 19H03	Brie	Bonjour, tout d'abord je tiens à préciser que je suis pour le canal et ce depuis ses balbutiements. Voir les travaux entrepris dans cette phase pour notre secteur me réjouissent. Il sera vecteur du développement économique dont a tant besoin notre pays santeire haute somme. Néanmoins j'ai quelques réflexions. J'habite Brie, dont je suis le maire, mais dans cette contribution je m'exprime en tant que citoyen, habitant de la commune. 1/ La logistique du dernier kilomètre perdure. Des études ont démontré que tant durant les travaux, que dans la montée en puissance des ports intérieurs, le trafic routier PL va augmenter de façon plus que sensible. Faute de pouvoir obliger les transporteurs à prendre l'autoroute ou leur en offrir la gratuité pour éviter la D1029, quels aménagements de sécurité routière pouvez-vous pousser auprès de la région, du département ? La commune ne peut à elle seule supporter ceux-ci qui plus est que ce trafic lui sera imposé. 2/ La création d'une voie douce sous le passage en remblai de la D1029 peut-elle être envisagée ? Voie douce qui permettrait de rallier la commune tant au nouveau canal qu'à la véloroute. Très cordialement.	Se reporter à la réponse aux questions 1.7.3 et 1.9.12.2 formulées par la commission d'enquête. En complément de la réponse 1.7.3, M. le Maire de Brie pourra se rapprocher du Syndicat mixte des ports du CSNE car la question est liée au trafic généré par les ports intérieurs du Canal.
Registre papier	Claire	23/03/2024 09H03	Rpéronne	Claire Allaines. La réalisation du pont canal est un ouvrage coûteux, quel est le budget de son étude à sa réalisation ? Quel serait le coût de son entretien nécessaire à son fonctionnement?	Se reporter à la réponse à la question 1.9.9 formulée au PV de la commission d'enquête Le pont-canal de la Somme fait actuellement l'objet d'une procédure de consultation permettant de dialoguer avec plusieurs groupements d'entreprises mis en compétition pour la conception-réalisation de cet ouvrage. Cette procédure particulière permet de tenir compte du caractère exceptionnel de ce dernier et vise à optimiser notamment le coût de construction et les frais de fonctionnement dans le cadre de son exploitation/maintenance ultérieures.
Registre papier	O	26/03/2024 09H03	Reterpigny	Mon dernier point est également soulevé, sans rapport avec l'environnement mais demeurant sans réponse, nous nous permettons de le réitérer. Du fait du tracé du CSNE, 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.	L'emprise du CSNE a en effet vocation à entrer dans le domaine public fluvial. Celui-ci n'est pas assujéti à la fiscalité. Le sujet relève de l'Etat. Toutefois, l'activité générée par les travaux puis l'exploitation du CSNE est de nature à dynamiser le territoire et donc de nature à profiter à la Commune.
Registre papier	P	26/03/2024 09H03	Rnesle	De nombreux habitants de Nesle pratiquent le vélo et la marche à pied en empruntant en toute sécurité le chemin rural de St Jacques à Longpin dit chemin de bar qui débouche sur la vélo route du canal du nord. Avec la construction du canal seine nord, ce chemin va être coupé. Si le volet environnemental est bien servi dans le projet, la mobilité douce est oubliée. Pour assurer la sécurité des usages qui veulent rejoindre la vélo route du canal du nord au lieu dit le bis-pon, je souhaiterais la piéler en compte d'une piste cyclable. Celle-ci conditionne l'élagissement du passage inférieur sur la RD930 avec deux tracés possibles : 1) Utiliser le chemin de bar existant puis longer en bas de talus le canal seine nord pour rejoindre le passage inférieur et continuer jusqu'au bis-pon 2) Réaliser une piste cyclable depuis la sortie de l'agglomération le long de la RD930 et 930. Traverser le passage inférieur et continuer jusqu'au bis-pon. Quelle que soit le tracé (mais préférence au 2), ce serait le premier maillon d'une piste cyclable qui a plus long terme pour ais relier Nesle à l'hour.	Les mobilités et conditions de desserte des secteurs traversés par le Canal Seine-Nord Europe ont fait l'objet d'une concertation avec les acteurs du territoire afin de garantir les meilleurs conditions de déplacement. Ces échanges ont pris en compte la pratique des modes doux. En Santerre Haute-Somme, la Véloroute de la Vallée de la Somme, portée par le Département, est un itinéraire bien identifié, aménagé et à proximité du Canal Seine-Nord Europe. Ainsi, la concertation durant la phase de conception détaillée du projet entre 2020 et 2023 a été que l'itinéraire principal restera dans la vallée de la Somme, le long du canal du Nord. Le chemin de service principal du CSNE sera également accessible aux piétons et cyclistes en plusieurs endroits connectés au réseau routier local (cf. le plan détaillé du projet présenté dans les mairies). Le réseau de chemins ruraux, quant à lui, est géré dans le cadre de l'opération d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier sous la responsabilité du Président du Conseil Départemental de la Somme. En fonction du remembrement parcellaire qui aura été déterminé, le programme de travaux connexes s'attachera à le reconstituer dans sa nouvelle configuration et en connexion avec le réseau de voiries locales.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jean-Jacques	28/03/2024 16h03	Linselles	<p>PONT CANAL DE CLÉRY-SUR-SOMME / UN EXPLOIT ARCHITECTURAL COMPARE À CELUI DU VIADUC DE MILLAU MAIS A QUEL PRIX DANS UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE SI TENDU ? IL FAUT SAVOIR RAISON GARDER : NOUS SOMMES POUR LE PROJET DU CANAL MAIS EN RESPECTANT LES ÉQUILIBRES FINANCIERS, ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ÉCOLOGIQUES. VOICI NOTRE PROPOSITION POUR TENTER D'Y ARRIVER : Nous sommes propriétaires depuis 1949 de la parcelle voisine (25 Ha environ) de celle sur laquelle sera construit le pont-canal dit de Cléry-sur-Somme. Nous avons une certaine expertise sur l'intérêt de ces zones de tourbières, de ces zones humides marécageuses et de leur intérêt exceptionnel tant sur les espèces qui y vivent que celles qui se reposent sur cet axe de grande migration. Classés Espace Naturel Sensible, les marais de Cléry sont depuis leur origine des biefs avec un horizon d'une très grande richesse qu'il faut à tout prix préserver. 1. Coût exhibant sous-estimé du pont-canal : Le coût initial du projet, son budget d'entretien et de fonctionnement sont susceptibles d'être largement sous-estimés, ce qui pourrait entraîner des dépassements budgétaires significatifs. Ces dépassements pourraient avoir un impact financier considérable sur les collectivités et les investisseurs. En outre, dans un contexte de recherche de balises de coûts, nous n'avons trouvé aucun chiffre concernant la part de la construction du pont-canal et de son entretien dans le budget global de construction et de fonctionnement du canal Nord Seine Europe.</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 1.9.9 formulée au PV de la commission d'enquête</p> <p>Le pont-canal de la Somme fait actuellement l'objet d'une procédure de consultation permettant de dialoguer avec plusieurs groupements d'entreprises mis en compétition pour la conception-réalisation de cet ouvrage. Cette procédure particulière permet de tenir compte du caractère exceptionnel de ce dernier et vise à optimiser notamment le coût de construction et les frais de fonctionnement dans le cadre de son exploitation/maintenance ultérieures. Soyez par ailleurs assuré que le pont-canal de la Somme, qui constitue en soi une mesure d'évitement environnementale de par la préservation de la continuité biologique et hydraulique de la vallée qu'elle permet sur une longueur de 1330m, intègre toutes les mesures de réduction nécessaires des impacts pendant la phase chantier (préservation et respect des saisonnalités de reproduction des espèces, contrôle des rejets dans le milieu naturel, etc.) et prévoit un large programme de compensation des effets résiduels du projet.</p>

ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS ÉMISSES PAR LE PUBLIC PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique. Depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriers reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être obtenues à la mairie, étant remises manuellement.

Thématique
Développement durable

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rexx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	Pierre	04/03/2024 09H03	Rnesle	Plusieurs remarques à ce stade : - très peu de visibilité sur l'impact carbone du projet. Avec quelles hypothèses de croissance de fret fluvial et à quelle échéance le bilan serait-il neutre ?	La dette carbone de la construction du CSNE sera effacée après 9 années d'exploitation. La poursuite du développement du trafic fluvial permet d'envisager, suivant les prévisions de trafic, une économie d'émission de 56 millions de tonnes équivalent CO2 après 40 années d'exploitation. La synthèse de l'évaluation socio-économique comprenant les prévisions de trafic (et les hypothèses associées) figure au chapitre 4, de la pièce B-7E du dossier d'enquête publique. Le bilan carbone est présenté au chapitre 5.1 de cette même pièce.
Registre papier	Hubert	23/03/2024 09H03	Ropronne	le 23 Mars 2024 le suis opposé au projet de canal Seine-Nord Europe en raison de l'impact énorme sur la biodiversité qui ne sera jamais vraiment compensé. En face de 3000 ha d'emprise, on annonce seulement 1100 à 1200 ha de compensation. Ce n'est pas équilibré. On a donc abattu en pleine force de l'âge. Quel est le chiffrage d'émissions de CO2 liées aux déboisement ? Comment démontre-t-on la compensation carbone ? Hubert *** Ingénieur	Les surfaces dans la DUP sont actuellement composées à 85% de surfaces agricoles (considérées comme pauvre en biodiversité), 11% surfaces naturelles, 2% de surface en eau et 2% de surfaces urbanisées. Cette répartition devrait évoluer vers une distribution plus équilibrée de l'ordre de 20% par type de surface. Afin de garantir la préservation de la biodiversité, une analyse de la qualité des milieux a été réalisée. Le détail est présenté dans les pièces B7A et C5 du DAE. Sur les secteurs 2 à 6, les impacts concernent : - 431 ha d'habitats et habitats potentiels d'espèces de valeur moyenne à exceptionnelle ; compensés par 1200ha de sites de mesures compensatoires - 240 ha de zones humides ; compensés par 458 ha de restauration (251ha)/création (207ha) de zones humides - 129,58 ha de boisement au sens du code forestier ; compensés suivant un ratio de 4/1 de boisements à enjeu sylvicole. La stratégie de compensation a été établie par les Services de l'Etat (cf. 2.5 pièce C3).
E-registre	Laurent	28/03/2024 22H03	Margny	Je suis opposé au projet CSNE car il est au service de l'augmentation générale des transports sur le périmètre Seine-Escaut. Il est donc responsable des GES qui seraient émis par l'ensemble de ces transports, tous modes confondus. Le fait qu'un bateau émette moins de GES qu'un camion ne change en rien le fait qu'un bateau émet lui-même des GES. En effet, dans le tableau 6 page 27 du document B1 pièce 7E, vous prévoyez que le CSNE apporterait à l'horizon 2070, un surplus de trafic de 2078 millions de tonnes, toutes marchandises confondues ». Donc vous prévoyez que les flux, en volumes, augmenteraient de 78 % en 2070 par rapport à 2024, et que le surplus de trafic fluvial correspondrait à 3% de ces volumes gigantesques. Vous induisez donc le public en erreur (intentionnellement ?) lorsque vous déclarez que « La phase d'exploitation du projet engendrerait une économie de : 1 980 ktepCO2 à l'horizon 2035 par rapport à la situation de référence, 56 556 ktepCO2 à l'horizon 2070 par rapport à la situation de référence » (document B1, pièce 7E - point 5.1.3 page 43). Cette phase pourrait faire penser que le CSNE participerait à la réduction des GES des transports européens, alors qu'il n'en est rien puisque vos prévisions montrent un presque doublement de ces transports à l'horizon 2070. Il serait plus honnête de dire que le trafic sur le périmètre Seine-Escaut continuerait à progresser de façon spectaculaire, et que le CSNE, au même titre que l'ensemble du projet Seine-Escaut, participerait à cette croissance ; plutôt que de laisser sous-entendre (de façon manipulatrice ?) que le CSNE aurait la moindre vertu écologique. D'autre part, vous n'avez pas tenu compte de la demande de l'Autorité environnementale, dans son avis n° 2022-78 : « L'Ae recommande de reprendre les bilans énergétiques, d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en intégrant l'objectif de décarbonation des transports fluviaux et routiers à l'horizon 2050 inscrit dans la loi énergie-climat ». Il est désolant de constater (figures 23 à 25, et tableau du chapitre 5.1.3, page 43) que vous n'avez tenu compte ni de cette demande, ni de la loi énergie-climat, puisque vous maintenez, entre autres, l'hypothèse que les camions seraient très émetteurs de GES après 2050.	Les hypothèses d'évolution des flux de marchandises prise en compte dans les études socio-économique ne sont pas liées au projet mais à l'évolution de la demande de transport. Ces études présentent d'ailleurs de manière parfaitement transparente un scénario de référence (sans le projet) et un scénario avec projet qui montrent bien que les flux de marchandises ont tendance à augmenter indépendamment du projet. Les économies d'émission de GES sont liées au report modal entre le scénario de référence et le scénario projet. Les économies de GES liées au projet correspondent donc bien à une diminution des GES toute chose étant égale par ailleurs. Concernant la recommandation de l'Ae dans son avis n°2022-78, celle-ci a fait l'objet d'une réponse dans le mémoire du 17 avril 2023 annexé à la pièce 01 de l'enquête publique. Contrairement à ce qui est affirmé dans l'observation ci-contre, une réponse a bien été apportée à cette recommandation et l'étude d'impact mise à l'enquête publique a été complétée en conséquence.
E-registre	Laurent	29/03/2024 09H03	Margny-lès-Compiègne	Dans les chapitres 4 et 5 du document B1, pièce 7E, la situation de référence que vous prenez est une situation future, estimée à partir d'hypothèses plus ou moins roborées ou fantaisistes. A titre d'exemple, prenez comme hypothèse une croissance de 1,66 par an, comme vous le faites contrairement à la demande de l'autorité environnementale (avis n° 2022-78 page 37) : « L'Ae recommande de joindre au dossier une étude socio-économique actualisée sur la base d'hypothèses de croissance annuelles cohérentes avec celles constatées au cours des dix dernières années et précisant les facteurs conditionnant l'atteinte des objectifs du projet en matière de trafics et de tonnage(s) transportés » ; n'est malheureusement pas très sérieux. Plutôt que de faire des spéculations sur un avenir par définition incertain, l'étude d'impact est bien plus pertinente par rapport à la situation actuelle. C'est d'ailleurs de cette façon que vous procédez pour évaluer l'impact du projet sur la biodiversité, par exemple. Ma question : quel est l'impact du CSNE sur les émissions de GES par rapport à la situation actuelle ? Si le CSNE était construit, quelle production de GES il entrainerait du fait de son utilisation pour faire circuler les volumes prévus, indépendamment de la variation des autres modes de transport par ailleurs ?	Contrairement à ce qui est affirmé dans l'observation ci-contre, la recommandation de l'Autorité environnementale dans son avis n°2022-78 concernant l'actualisation de l'étude socio-économique a fait l'objet d'une réponse dans le mémoire du 17 avril 2023 annexé à la pièce 01 de l'étude d'impact. Les résultats actualisés de l'étude socio-économique conduite à l'échelle de la liaison Seine-Escaut en 2021 sont intégrés dans le chapitre 4 de la pièce 7E de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique. L'intérêt du projet réside dans le développement d'un mode de transport moins émetteur de GES que le transport routier. Pour évaluer l'intérêt du projet, il est donc essentiel de prendre en compte l'évolution de la part modale de chaque mode de transport avec et sans projet.
E-mail	0	01/04/2024 13H04	Jaux	Quel sera le bilan carbone de ces gigantesques travaux ? Combien d'années faudra-t-il pour compenser cela ? Est-ce que le calcul a été effectué pour l'ensemble de tous les travaux ? On va utiliser énormément de béton en sachant qu'une tonne de béton égale une tonne de CO2. L'énergie nécessaire pour fabriquer le ciment est très importante. Le béton génère 7 % des gaz à effet de serre. Le sable commence à manquer dans le monde, les plages disparaissent, provoquant l'érosion des falaises et la perte de territoires.	Les éléments du bilan carbone sont présentés en pièce 7E partie 5-Bilan Carbone et évaluation des consommations énergétiques. Le bilan carbone de la phase construction est évalué en phase AVP-PRO (avant-projet/projet) à 2,8 millions de tonnes équivalent CO ² pour un temps de retour de 9 ans (détail où les émissions liées à la construction sont compensées par la réduction des émissions en exploitation). Ces données seront actualisées suite aux études de niveau PRO (projet).
E-registre	Marie-Sophie	01/04/2024 19H04	Donigt	Enfin, une proposition, pour diminuer le réchauffement de l'eau et son évaporation, il pourrait être utile sur le réservoir d'eau artificiel prévu à Cléry-sur-Somme, d'installer des panneaux solaires flottants (il cela n'a pas d'impact trop néfaste sur le milieu).	Se reporter à la réponse aux questions 1.2.14 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	02/04/2024 20H04	Colombes	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.	L'étude d'impact (chapitre 4 de la pièce B07-E) prend en compte les hypothèses et résultats de l'actualisation des études socio-économiques réalisées en 2021. Les hypothèses intègrent l'objectif de décarbonation des transports terrestres à l'horizon 2050.

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec couleur verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les remises en question des contributions des registres papier peuvent être autorisées à la marge, étant transcrites manuellement.

Paysage

Thématique
Paysage

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rxxx = Registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Marc	17/03/2024 19h03	Brie	3/- la commune sera en co-visibilité avec le remblai qui sera enherbé. Est-il possible d'envisager des arbres au pied de ce remblai qui permettraient de le masquer en partie et peut-être de limiter le bruit cité au point 2	Se reporter à la réponse à la question 1.10 formulée au PV de la commission d'enquête La commune de Brie se situe sur la rive opposée de la rivière Somme et du Canal du Nord, à l'Est de Villiers Carbonnel. Au sud de la RD1029, le pied de talus du CSNE est prévu d'être planté avec des boisements secs et bosquets d'arbres. Au nord de la RD 1029, le talus est enherbé. La présence du Canal du Nord avec sa ripisylve largement boisée, ainsi que la rivière Somme, elle-même largement boisée également, amènent à limiter les covisibilités entre la commune de Brie et le CSNE.
Registre papier	Jean-Luc	23/03/2024 09h03	Rperonne	Le canal va être à 25m au dessus de la vallée aujourd'hui nous avons des peupliers de 25m !! On imagine l'impact sur la vallée.	Se reporter à la réponse aux questions 1.10 formulées par la commission d'enquête.

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être altérées à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution
Registre papier	0	04/03/2024 09h03	Rmoeuves	Le canal du Nord sera maintenu en eau au niveau de Moeuvres. Il est à craindre que celui-ci devienne un décharge à ciel ouvert. Le pont au-dessus du canal du Nord entre Moeuvres et Bourlon nécessite d'être refait. Un comblement partiel du canal, avec pose d'une buse, au droit du chemin communal permettrait d'éliminer très significativement les coûts de reconstruction du pont.
Registre papier	0	04/03/2024 09h03	Rmarquion	Demande de précisions sur le tracé de la voie ferrée à partir du port de Marquion. Evaporation et niveaux d'eau dans les canaux.
Registre papier	Elise-Marie	08/03/2024 09h03	Rbertincourt	Pour le comité des fêtes de Velu et l'association La Bulle des Champs, café culturel associatif à Velu : Je m'intéresse au projet dans le cadre de la mobilité douce (peler le canal aux communes avoisinantes à pied ou à vélo) ainsi qu'aux repercussions paysagères et touristiques. Soutien à la maison du canal à Bertincourt, comment en savoir davantage ?
Registre papier	Oliver	14/03/2024 09h03	Rercheu	Le démontement de cette voirie départementale contourne 10 fermes de la paninieterie sur mon exploitation, alors qu'il suffirait de la décaler un peu sur les terres incultes de la saïer et sur l'ancienne piste des chevaux donc sur des biens acquis par le canal et non sur des terres agricoles.
Registre papier	0	20/03/2024 09h03	Rbethencourt	Il serait souhaitable de refaire la rue de Morchain.
Registre papier	Daniel	22/03/2024 09h03	Rsemaize	Zieme observation Le département D91 va être modifiée par l'arrivée du Canal Seine Nord Europe, cela aura pour impact de rallonger le parcours des véhicules, en particulier les poids lourds venant de Guiscard/XXXfour, Bassy par cette route pour rejoindre la direction de Nevy. Pour éviter de rallonger leurs itinéraires les usagés V, et PL vont emprunter la rue du Friene qui prend naissance au carrefour de la Mairie sur la département D91 jusque la rue des Genets. La rue des Genets est prévue d'être partiellement recalibrée du carrefour de la D934 jusqu'à l'entrée de Hameau de Béhamcourt. Nous demandons que cette rue soit recalibrée dans sa totalité ainsi que la rue du Friene ce qui permettrait d'avoir un axe sécurisé et adapté avec PL sur la Frioncourt de la D91 (carrefour devant la Mairie) et le carrefour de la D934 au niveau du Port intérieur de XXXI.
Registre papier	Michel	28/03/2024 09h03	Rinchy	Il y a toujours l'incomou officiel du canal du Nord, on fait quoi? Qui l'entretient? Quelles responsabilités pour les communes riveraines? Au niveau climat, nous n'avons pas eu d'étude environnementale concernant le serpent d'eau au milieu des terres agricoles (possibilité d'avoir des orages, de gèle ou à contrario des moments beaucoup plus secs près du nouveau canal).
Registre papier	0	29/03/2024 09h03	Ratzeccourt	La commune d'Atzeccourt a un trafic important sur la RD917 : 3 000 véhicules/jour, vitesse à l'intérieur du village 80 km/heure, quelles sont les déviations prévues?
Registre papier	Rémi	29/03/2024 09h03	Rbethencourt	Inadmissible de supprimer la D621 en départ d'Épéhanecourt vers Morchain sans avoir consulté les riverains de cette route
Registre papier		27/03/2024 09h03	Rmoislians	Détournement des camions pour qu'ils ne passent pas dans le villages (voir avec le département).
Registre papier				Monseigneur,
Registre papier	Guy	23/03/2024 17h03	Rmarquion	En regardant, le plan environnement d'Ytres, j'ai remarqué que je ne vois pas l'accès de ma propriété ***. Celle-ci a un parking, un relais de chasse, et une zone de débardage. Je vous demande comment je vais accéder à mes parcelles. Auparavant, j'avais un chemin rural qui me permettait l'accès direct à ma parcelle boisée avec une porte d'entrée. Je voudrais avoir une réponse à ce sujet. D'autre part, la parcelle exploitée *** d'une surface de 66620m2 est démesurée par rapport à l'emprise. Celle-ci subit une déforestation sans compensation de restitution. Nous vous remercions par avance de l'attention que vous porterez à notre demande, Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée

Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe

Le projet, issue des études de conception détaillée, prévoit le maintien en eau du Canal du Nord entre l'écluse n°7 de Graincourt les Havrinccourt et l'écluse n°2 de Marquion. Ce maintien s'explique par des considérations environnementales.

La commune de Moeuvres est aujourd'hui propriétaire et gestionnaire des deux franchissements routiers (ouvrage d'art) sur le canal du Nord. Le programme des travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Canal Seine-Nord Europe ne prévoit pas d'intervention sur cette section du canal Nord. Ainsi le remplacement des ouvrages n'est pas prévu. Dans le cadre des réunions et discussions en lien avec le Volet 4 du futur Contrat Territorial de Développement (CTD), la commune de Moeuvres a effectivement exprimé sa préoccupation quant au devenir des ouvrages routiers.

La solution mise en avant par la commune, à savoir un comblement partiel du canal du Nord associé à la pose d'une buse pour assurer la continuité hydraulique du canal du Nord, doit être étudiée afin d'en démontrer la faisabilité technique, financière et réglementaire. Cette étude devra également démontrer qu'elle ne porte pas atteinte aux objectifs environnementaux assignés à la Société du Canal Seine-Nord Europe.

Une fiche projet pourrait être déposée en ce sens par la commune, en vue de son instruction par le comité des projets des territoires du CTD.

L'embranchement ferroviaire prévu pour desservir le port de Marquion-Cambrai n'est pas dans le périmètre du projet de Canal SNE. Il est porté par le Syndicat mixte des ports du CSNE composé notamment de la Région Hauts-de-France, de la Communauté de Communes Osartis-Marquion et de la Communauté d'agglomération de Cambrai. Concernant la question sur l'eau, se reporter à la réponse aux questions 1.1.9 et 1.2.14

Le directeur du territoire Artois-Cambrésis de la SCSNE se rendra au café culturel associatif de Vélou le 7 mai 2024 et ainsi pourra apporter l'information sur le projet.

Les réajustements routiers ont été définis en concertation avec les Maires et les représentants de la profession agricole avec une recherche de meilleur équilibre entre les différents enjeux et contraintes.

L'aménagement foncier, en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements de la Somme et de l'Oise, permettra de restructurer les exploitations en tenant compte des nouveaux aménagements.

Les réajustements routiers ont été définis en concertation avec les Maires et les représentants de la profession agricole avec une recherche de meilleur équilibre entre les différents enjeux et contraintes.

Cette demande, ne relevant pas du champ de l'enquête publique environnementale, a été évoquée au cours de la concertation pendant la phase de conception détaillée du CSNE. La SCSNE avait indiqué qu'il ne relevait pas du périmètre du projet de réaliser des améliorations de voiries non directement en lien avec l'aménagement du Canal.

Depuis 2021, le devenir du canal du Nord a déjà fait l'objet de plusieurs réunions de concertation initiées par VNF et la SCSNE avec les acteurs locaux, notamment les maires et la Chambre d'agriculture.

En phase chantier, les entreprises seront tenues de respecter des itinéraires définis qui privilégient les routes principales et limite la traversée des villages pour les approvisionnements par voie routière. La SCSNE entend poursuivre, dans la phase de préparation du chantier et durant le chantier en lien avec les entreprises chargées de la construction du canal.

La SCSNE a prévu la mise en oeuvre de plusieurs quais travaux le long du Canal du Nord afin de favoriser autant que possible le transport par voie fluviale pour l'approvisionnement des chantiers.

Le rétablissement des voies de circulation dans le secteur est le fruit de la concertation menée avec les Maires et les représentants de la profession agricole.

En phase chantier, les entreprises seront tenues de respecter des itinéraires définis qui privilégient les routes principales et limite la traversée des villages pour les approvisionnements par voie routière. La SCSNE entend poursuivre, dans la phase de préparation du chantier et durant le chantier en lien avec les entreprises chargées de la construction du canal, le dialogue constructif engagé depuis 2020 avec la Commune de Moislains dans le but de limiter les incidences des travaux sur la vie locale.

Une fois le canal en exploitation, la gestion des itinéraires des camions relève des échanges entre la Commune et le Département de la Somme en tant que gestionnaire du réseau routier départemental.

Afin de limiter le passage de camions dans le village, une piste de chantier sera créée sur l'ensemble du linéaire du secteur 3. Cette voie de circulation interne au chantier sera privilégiée.

La réalisation de l'opération ne peut donner lieu à enclavement de parcelles privées.
Le rétablissement du chemin d'accès au bois d'Ytres est intégré au projet depuis la RD7e et le cimetière d'Ytres, depuis le nord, le long du grand déblai. Il sera réalisé par la Société du Canal Seine-Nord Europe.

Concernant l'emprise nécessaire à la réalisation du Canal (et les emprises futures du Domaine Public Fluvial), celle-ci résultent des études de conception menées depuis 2020, dans une logique d'optimisation du tracé et des emprises associées. En particulier, la section du grand déblai d'Ytres a fait l'objet d'une recherche d'optimisation spécifique compte du contexte géotechnique et de sa profondeur, afin de limiter les emprises et les matériaux à excaver.

Sous l'angle foncier, les espaces boisés ne donnent pas lieu à une compensation en boisement ou surfaces foncières équivalentes, mais à une indemnisation financière versée par la Société du Canal Seine-Nord Europe après réalisation d'une expertise forestière.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	Pierre	02/04/2024 08h04	Rmarquion	<p>Monsieur</p> <p>Avenant 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.</p> <p>Des plantations dans des terres de 1.2 Catégoires dans la perspective d'une ligne ferroviaire des terres labourables seront encore nécessaires ainsi une partie de terre agricole disparaîtra.</p> <p>Le territoire de Oisy le verger dispose actuellement de plus de 300H de bois et marais. Ne serait il pas justifiable de planter sur des terres de dépôt (surtout près du bois de pal).</p> <p>Il faut savoir que l'entretien des plantations occasionne un coût, qui le supportera ?</p> <p>Je vous prie de prendre ces remarques en considération.</p> <p>Respectueusement,</p>	<p>La gestion raisonnée des matériaux excédentaires liés à la construction du Canal Seine-Nord Europe, en concertation forte avec la profession agricole et dans une logique d'éco-performance, s'appuie notamment sur deux mesures principales que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la valorisation des dépôts définitifs par le retour, autant que possible, des terrains à l'agriculture. • C'est ainsi que le terrain de dépôt dit de Bois de Puit a été conçu et désigné sur la commune de Oisy-le-Verger. La Société du Canal s'est engagée à restituer, en partie supérieur, l'espace à l'exploitation agricole par application des dispositions du guide Technosolutions établi avec les Chambres d'Agriculture. <p>Concernant l'entretien et la gestion des plantations, se reporter à la réponse à la question 1.12.2 formulée par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Gerard	02/04/2024 08h04	Bsains les marquion	<p>Section ZC n° 32 Czancourt 11630m² - 3206 m² Jalomés sans concertation, nous sommes inquiets de la localisation de la surface prélevée.</p>	<p>La conception du CSNE a été conduite en concertation avec les Maires et les représentants de la Profession agricole dans un souci de limiter les surfaces prélevées au strict nécessaire du point de vue technique et environnemental.</p> <p>Les prélèvements sur des terrains agricoles seront compensés dans le cadre de l'aménagement Foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme.</p>
Registre papier		23/03/2024 09h03	Rressy-omencourt	<p>Quelle est la largeur de la route entre Cressy-Omenecourt (lieu dit la bascule) sur la D15 et Moyencourt ? Une chaussée de 5m minimum serait souhaitable</p>	<p>La largeur de chaussée prévue entre Cressy-Omenecourt (lieu dit la bascule) sur la D15 et Moyencourt est de 5m50.</p>
Registre papier	Luc	02/04/2024 08h04	Rcality	<p>3) Fortement impacté par le tracé du Canal Seine Nord, la commune et ses habitants ne pourra plus traverser le canal sans un détour pour franchir le canal. Une passerelle ou un passage sous le canal réclamés 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 même temps.</p>	<p>Durant la phase de conception détaillée du projet, une démarche de co-construction a été menée avec la Commune, les habitants (en particulier les agriculteurs) pour définir les modalités précises d'insertion du CSNE sur Catigny. Le projet s'est affiné pour tenir compte des enjeux locaux.</p> <p>VNF était présent aux côtés de la Société du Canal lors de la réunion de synthèse de cette démarche de concertation le 7 avril 2022 et a ainsi pu répondre aux questions des habitants.</p>
Registre papier	Valérie	02/04/2024 08h04	Rcality	<p>4) suite au remembrement du canal Seine et nord derrière la mairie une partie prise avec la pâture attenante doit avoir la continuité de merton afin de caser l'ouvrage et nuisance visuel des habitants et sonores. Catigny est le village le plus impacté merci de prendre en compte les doléances et les appliquer.</p>	<p>La concertation approfondie menée avec la Commune de Catigny durant la phase de conception détaillée a permis de préciser la consistance des aménagements permettant de réussir l'insertion du Canal. A l'issue de cette démarche de concertation, il a été convenu la réalisation d'un métron paysager entre l'écluse (RD39) et le bassin anti intumescence d'une hauteur constante de 8 mètres, pour masquer le Canal et son écluse, avec une pente de 3H/1 V (33%) pour limiter l'emprise prélevée sur les pâtures et doté d'un chemin promenade partant de la mairie. Le plan détaillé et grand format des aménagements, joint au dossier d'enquête publique, représente ce choix effectué en commun et confirmé par le courrier de synthèse de cette concertation, adressé à Wadame la Maire de Catigny par le président du directoire de la SCSNE, du 22 octobre 2022.</p>
Registre papier	Valérie	02/04/2024 08h04	Rcality	<p>3) nous souhaitons que le recalibrage de la nouvelle voie communale de Catigny à Chevilly soit prolongée jusqu'au carrefour Chevilly, descendre rue chemin du poirier corbeau / chemin du frétroy jusqu'au carrefour Chevilly. Beaucoup de camion circulation pour aller au futur port de Catigny.</p>	<p>La concertation approfondie menée avec la Commune de Catigny durant la phase de conception détaillée a permis de préciser la consistance des aménagements permettant de réussir l'insertion du Canal. Dans le courrier de synthèse de cette concertation, adressé à Madame la Maire de Catigny par le président du directoire de la SCSNE du 22 octobre 2022, il est convenu que "s'agissant du rétablissement de la liaison Catigny-Chevilly, réflexion de la couche de roulement de la voie communale jusqu'à l'entrée de Chevilly, le tronçon de route qui ne sera plus utilisé sera démonté pour la remise en culture des terrains."</p>
Registre papier		02/04/2024 08h04	Rbertincourt	<p>Mes de mandes : 1. Le respect des engagements pris par UNF et la Préfecture du Pas de Calais vis à vis de la commune de Yres et ses habitants. 2. La redefinition globale du site de compensation "Prairie et boisements de Yres/Wa très grande interrogation par les impacts du projet configuré sur la mappe craté de Yres - Ruyaucourt - Dommages inexistant dans le projet DUP 2008.</p>	<p>Repasant des études d'avant-projet sommaire support de la déclaration d'utilité publique modificative de 2017, les études de conception détaillée du canal menées entre 2020 et 2023 ont permis, en concertation en particulier avec la Commune de Yres et les représentants de la profession agricole, de préciser la consistance des aménagements répondant aux enjeux techniques et environnementaux sur ce secteur. Il s'agit du processus normal de tout projet d'infrastructure.</p> <p>Le programme de compensation est proportionné aux impacts du projet. Il a été dimensionné pour obtenir l'équivalence fonctionnelle pour les espèces et leur habitats, il ne peut être réduit. La configuration de ce site, issue des études et de la concertation, répond aux enjeux de compensation.</p> <p>S'agissant de l'incidence du projet sur la nappe phréatique, se reporter à la réponse aux questions 1.2.8 formulées par la commission d'enquête.</p>
Registre papier		26/03/2024 09h03	Rperonne	<p>Je suis contre le dépôt provisoire de matériaux et de terre ainsi que de la bassin provisoire sur nos parcelles (cf. Atlas A2-2-228) cela nuirait à la préservation de nos sols et cultures. De plus nous avons déjà un dépôt définitif sur de très bonnes terres à l'Est du canal le long de l'autoroute A29 (L et 2) il y a un vrai problème concernant la parcelle à l'Est du canal. Nous avons déjà signalé notre souhait de déplacer le cordon boisé et de réaménager cette parcelle afin de réduire les contraintes de dénivelé et d'accessibilité, de talus, de forme et de déblais. Or dans cette enquête nous constatons qu'au lieu de déplacer le cordon boisé, figure une nouvelle haie créant de nouvelle ***, il est impensable que celle-ci voit le jour, cela ne ferait qu'amplifier le problème de cette parcelle déjà défigurée sans compter la berge lagurée (B et 4). De plus à l'Ouest du canal au niveau de la prairie humide figure une haie tout autour de celle-ci. Celle-ci est elle bien prise dans l'emprise du canal ? 5) Enfin sur ces plans ne figure pas les emprises convenues avec le canal, à savoir le délaissé entre la prairie humide et le canal ainsi que le bois dans le dépôt définitif (B et 6b) or celles-ci devraient figurer sur les plans (Je vous joins un plan pour illustrer mes propos).</p>	<p>Une concertation spécifique a été menée avec ces riverains et se poursuit afin de trouver les solutions d'aménagements permettant de prendre en compte les demandes de l'exploitant agricole et les contraintes inhérentes aux mesures environnementales. Le dialogue se poursuit en ce sens.</p>
Registre papier		02/04/2024 08h04	Rresle	<p>Que doit devenir la Fontaine de St Quentin/Que celle-ci soit déplacée au côté de la Chapelle</p>	<p>La Fontaine sera déplacée à l'endroit souhaitée par la Commune. Le sujet fait d'ores et déjà l'objet d'échanges avec la Mairie.</p>
Courrier	Eric	01/04/2024 11h04		<p>Il faut envisager des routes suffisamment larges. Faute de quoi l'on ne pourra pas se croiser dans de bonnes conditions (car scolaire, camion, ensemble agricoles), les accotements seraient rapidement déformés voir projetés sur la route en conditions humides. Un minimum est de 5.50 mètres, idéalement 6 m. Pour exemplifier la route de Billaucourt menant à Languevoisin-Oulquerry qui a dû être élargie pour les raisons précédemment citées. Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.</p>	<p>Le gabarit des routes rétablies dans le cadre de la construction du CSNE a fait l'objet de concertations avec les Communes et le Département. Il sera au moins égal et souvent supérieur aux voies actuelles.</p>

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DA.E II - 4 mars / 2 avril 2024

Les informations des colonnes avec couleur verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numéroté en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les renseignements des colonnes avec couleur orange peuvent être obtenus à la marge, dans les annexes numérotées.

Procédures

Thématique
Procédure d'enquête

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Roux = registre papier, de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Courrier	0	01/10/0000	Opéronne	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Les exploitants agricoles sont les premiers impactés par la mise en ?uvre de ce projet du canal Seine Nord Europe.</p> <p>L'enquête publique portant sur le dossier d'autorisation environnementale du Canal Seine Nord Europe se déroule du 4 mars au 2 avril. Le sujet environnemental notamment sur la mise en ?uvre de la compensation environnementale préoccupe fortement la profession agricole. Nous sommes très vigilants quant à la préservation du foncier agricole.</p> <p>Ce dossier portant sur les secteurs 2,3 et 4 de travaux est très conséquent. L'étude et l'analyse de ce dossier de plus de 14000 pages est complexe et prend un certain temps.</p> <p>C'est pourquoi, et comme le permet l'article L123-9 du code de l'environnement, nous vous sollicitons afin d'obtenir un prolongement de la durée de l'enquête publique pour une durée maximum de 15 jours.</p> <p>Nous vous remercions de votre réponse. Monsieur le commissaire d'enquête, en l'expression de,</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 2.13 formulée par la commission d'enquête.</p>
E-registre	Hubert	02/04/2024 06H04	Compiègne	<p>Nous vous remercions de votre réponse. Monsieur le commissaire d'enquête, en l'expression de,</p> <p>Bonjour il est étonnant que des marchés soient déjà attribués pour une potentielle écluse de Montmacq, certes située géographiquement sur le secteur 1 mais appartenant au secteur 5 (écluse) qui n'a pas d'autorisation environnementale. Sinon pourquoi avoir créé un secteur 5 dit "écluse", s'il n'intègre pas le périmètre de Montmacq ? Ou bien alors il aurait fallu l'appeler "routes des écluses" sauf Montmacq. On est là dans un flou. Je demande que les démarches de projet de chantier sur l'écluse de Montmacq soient suspendues, dans l'attente de clarification, et l'in'y a le jour pas d'autorisation environnementale pour les écluses. Je prends en la communication de la société du canal Seine-Nord : "Le secteur 5 qui correspond au secteur dédié aux écluses."</p>	<p>L'écluse de Montmacq fait partie du secteur 1 du projet CSNE et sa construction a été autorisée, à ce titre, par l'arrêté préfectoral portant autorisation de construire et d'exploiter le CSNE secteur 1, signé le 8 avril 2021 (cf. article 10 de l'autorisation environnementale du secteur 1).</p> <p>Ce premier secteur correspond à une unité fonctionnelle indépendante sur le plan hydraulique et est conçu pour entrer en service dès la fin des travaux de ce secteur, avant la réalisation des autres secteurs du CSNE. Il était ainsi nécessaire de dissocier l'écluse de Montmacq du secteur 5 correspondant aux écluses, afin de permettre cette autonomie fonctionnelle du premier secteur.</p> <p>La pièce A1 du dossier présenté à l'enquête publique présente en pages 7 et 8 la nécessité du découpage de la demande d'autorisation environnementale et l'indépendance fonctionnelle du premier secteur. La présentation du secteur 5 dans le dossier mis à l'enquête (pièce A1, p. 14) indique que ce secteur est composé des écluses réparties dans les différents secteurs géographiques n°2 à 4, ce qui exclut, de fait, l'écluse de Montmacq.</p>
Registre papier	Denis	02/04/2024 08H04	Rains les marquois	<p>Comment peut-on étudier une enquête publique composée de près de 15 000 feuillets, en seulement 4 semaines ? Je demande une prolongation de cette enquête publique.</p>	<p>Le contenu du dossier d'enquête résulte d'une part des attendus réglementaires et d'autre part de demandes de compléments des services de l'Etat lors d'une phase d'instruction préalable. La société du canal a organisé le dossier d'enquête publique de manière à y intégrer des documents très accessibles comme une présentation non technique (qui résume l'ensemble du dossier en 60 pages), la présentation du projet (pièces A) ou encore un guide de lecture qui permet d'accéder facilement aux documents ou parties de documents sur des sujets ciblés.</p>
E-registre	Michel	02/04/2024 13H04	Jauk	<p>Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs, 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 ? Pre, 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. Il est considérable que l'enquête est une formalité imposée, une procédure « cause toujours » ou est-ce prendre le risque inestimable de travaux inutilisés et irréversibles ? Solvant 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 exempter de ces règles, limitant ainsi le débat à une procédure loi Bianco en 1983. De la même façon, rien à ce stade, sur les capacités de la Traversée en aval, de Compiègne à Creil, d'être compatible avec ce masd gabarit V8.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.</p>	<p>Le phasage entre le secteur 1 et les secteurs 2 à 6 du projet CSNE est détaillé dans la pièce A1 du dossier soumis à enquête publique ; comme il l'était dans la pièce A1 du dossier présenté lors de l'enquête publique du secteur 1. Le premier secteur correspond à une unité fonctionnelle indépendante sur le plan hydraulique et est conçu pour entrer en service dès la fin des travaux de ce secteur. L'autorisation environnementale du secteur 1 a été délivrée à la suite d'une enquête publique s'étant déroulée du 5 octobre au 12 novembre 2020. Les recommandations de la commission d'enquête pour cette première autorisation ont été prises en compte dans l'élaboration du dossier pour les secteurs 2 à 6, notamment sur l'amélioration de la lisibilité du dossier (cf. pièce A2, p. 14).</p> <p>La présente enquête publique porte bien sur la demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6 et non sur les modalités de la DUP de 2007. En tout état de cause, la DUP de 2007 a fait l'objet d'une enquête publique préalable du lundi 15 janvier 2007 au jeudi 15 mars 2007, conformément aux articles L.111-1 à L.117 et R.11-1 à R.11-18 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, alors en vigueur ; articles étant la traduction tant de la loi dite « Bouchardau » de 1983, que de la loi n°2002-276 relative à la démocratie de proximité, ou de la loi dite « Barnier » de 1995 et de la circulaire du 15 décembre 1992 dite « Bianco ».</p> <p>Enfin, le projet MAGEO est l'un des projets du programme de travaux de liaison européenne Seine-Escaut. Les impacts de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut sont présentés dans l'étude d'impact du dossier mis à l'enquête publique pour les secteurs 2 à 6 du projet CSNE, conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement (cf. pièce B1-3). Le projet MAGEO a quant à lui fait l'objet d'une consultation depuis la fin des années 1990, avec une première concertation sous l'égide de la CNDP en 2012, une concertation continue sous l'accompagnement d'un garant entre 2012 et 2016 et une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2021.</p>
Registre papier	Pierre	04/03/2024 09H03	Riesle	<p>-les déclarations dans la presse du président de la commission sont assez inquiétantes quant à la neutralité des travaux de celle-ci.</p>	<p>Se reporter à la réponse à la question 2.13.4 formulée par la commission d'enquête.</p>
Registre papier	Pierre	04/03/2024 09H03	Riesle	<p>Pourquoi séparer et le sujet du port intérieur ? Bilan carbone, artificialisation des sols, ça fait baisser l'intérêt et dégrade l'impact du CSNE, non ? Tout semble fait à la va-vient, avec de belles images qui ne masquent pas les très nombreux inconvénients du projet.</p> <p>Je vous remercie par avance de bien tenir compte de cet avis.</p>	<p>Le dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6 détaille les incidences du projet situé dans le périmètre de compétence de la Société du Canal Seine-Nord Europe (à savoir la construction du canal Seine-Nord Europe incluant la réalisation des quais et les premiers terrassements des quatre ports intérieurs). L'aménagement et le développement des quatre ports relèvent d'un autre opérateur (syndicat mixte des ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe) et fera l'objet de procédures d'autorisation environnementale ultérieures. Pour autant, l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête (pièce B) donne une vision des incidences du projet d'ensemble (canal + ports). Ces éléments sont notamment présentés dans le chapitre 8 de la pièce 7A - Effets permanents et mesures.</p>

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

Thématique
Hors champs de l'enquête

Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique. Depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Jean Paul	05/03/2024 19h03	Afexux	Il serait judicieux d'utiliser la compensation environnementale pour implanter des haies, et des alignements d'arbres autour des parcelles agricoles après aménagement foncier. Une mosaïque d'habitats humides en connexion avec les cours d'eau affluents de la Semoise, l'Hironnelle, l'Agache serait la bienvenue avec la diversification des boisements et augmenter leur surface, bien au delà du périmètre concerné par les travaux du canal.	L'opération d'aménagement foncier agricole, Forestier et environnemental (AFAFE) menée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Pas-de-Calais comprend, conformément à la réglementation, des mesures environnementales. Les études sont en cours.
E-registre	Pierre	11/03/2024 09h03	Léren	Bonjour Vu la construction du canal à grand gabarit, l'entretien de l'ancien ne conviendra pas financièrement à certaines communes qui se le verront céder par les Voies navigables de France, ce qui les amènera à en faire reboucher des parties. Par exemple sur la commune de Longueuil-Annay. La décision de ces ouvrages (dont ceux habituellement les chausse-sources au hivers) n'est pas financièrement justifiée en ce sens "pour économiser le transport de la terre". Et la cité des Bataillers (jusqu'à terme de se retrouver en eau morte, avec tout ce cela implique de désagréments (encombrement, odeurs mais surtout moustiques) dans cette rivière abandonnée depuis des décennies, la vie y a justement repris ses droits en fleuve) et espèces pourraient y pousser. On a vu récemment dans une rivière détruite il y a 10 ans, la vie y a juste repris son cours. Au lieu de l'entretien de la rivière on se batte pour le respect des zones humides et de la biodiversité. Et un choix de vivre au bord de l'eau ne doit pas se transformer en une vie ensoleillée de béton. Ainsi je me joins aux riverains et à d'autres citoyens pour demander à l'état de se porter garant de l'entretien des canaux en question et de manière plus générale pour la petite navigation et la plaisance, et par là même de la protection de notre environnement et d'un cadre de vie agréable.	L'avis porte sur les conséquences potentielles de la construction du CSNE sur le secteur 1 de la vallée de l'Oise. Il ne relève donc pas du champ de l'enquête publique qui concerne les secteurs entre Passel et Aubencheu-au-Bac. A titre d'information, il est toutefois rappeler que la conception et la réalisation du CSNE intègre un ambitieux programme d'aménagements écologiques et paysagers pour restituer aux habitants, après le chantier, un cadre de vie agréable (se reporter aux réponses aux questions 1.10 formulée par la commission d'enquête). S'agissant du devenir des canaux existant, l'interaction avec le projet de CSNE est décrite dans la pièce D5 du dossier d'enquête publique environnementale. Dans la vallée de l'Oise, concernant le canal latéral à l'Oise, entre les schluses de Janville et de Bellevue, Voies navigables de France conduit une concertation avec les collectivités locales pour définir le devenir de cette section (maintien en navigation, maintien en eau, réaménagement...) après l'ouverture du CSNE.
Registre papier	André	04/03/2024 09h03	Rnesle	Toujours pas de nouvelles pour le remembrement, ou vont être placés les terres expropriées ?	La procédure d'aménagement foncier est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Pas-de-Calais. Les propriétaires et les exploitants auront prochainement connaissance des orientations des géomètres dans le cadre de l'étude d'avant-projet.
Registre papier	Eugène	04/03/2024 09h03	Royon	Je voudrais connaître quand se fera le remembrement. Je voudrais le partager avec mes enfants.	La procédure d'aménagement foncier est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise. Les propriétaires et les exploitants auront prochainement connaissance des orientations des géomètres dans le cadre de l'étude d'avant-projet.
Registre papier	Salomé	21/03/2024 16h03	Rroy-le-petit	La voie ferrée passe sur le territoire de Roy-le-Petit. Une seconde voie ferrée va démarquer près du passage à niveau de la route de Voyennes pour rejoindre Nesle. Du passage à niveau de Roy le Petit jusqu'à Nesle, il y aura une esplanade de 900m de long qui passera au-dessus du canal du Nord et du Canal de Seine Nord Europe permettant un tirant d'air de plus de 7 m. Du passage à niveau de Roy le Petit jusqu'à démantèlement de la nouvelle voie ferrée, il y a un déblais d'environ 2 ha entre les 2 voies ferrées. La ligne actuelle sera logiquement démontée après 2030. La Commune propose que ces deux ha de déblais soient plantés pour constituer une nouvelle parcelle boisée.	La proposition sera à étudier avec le maître d'ouvrage du rétablissement ferroviaire SNCF Réseau en lien avec la procédure d'autorisation environnementale spécifique.
Registre papier	O	15/03/2024 09h03	Rmoeuvres	Le contributeur étant propriétaire de deux parcelles sur la commune de Moeuvres demande de rapprocher les parcelles le plus près possible de notre exploitation.	Cette demande relève de la procédure d'aménagement foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme
Registre papier	Jean-Marie	21/03/2024 09h03	Ralishnes	Inclination Propriétaires de terre sur la territoire d'Alaines (80209)-Suite au projet du Grand Canal Seine Nord Europe et du futur remembrement, nous nous opposons formellement à ce que nos parcelles de terre en propriété soit transférées sur un autre territoire. Mairie d'Alaines le 15 mars 2024.	L'avis concerne la procédure d'aménagement foncier qui est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme.
E-mail	O	27/03/2024 09h03	Moislains	Vous ne parlez pas du futur réseau de chemins de terre post remembrement. Il faudrait prévoir pour la profession agricole un chemin le long du canal pour diminuer les temps de parcours pour rejoindre nos parcelles. Cette parcelle incluse dans cette zone de la bordure devient inaccessible du fait de la largeur de la rue. Serait il possible de m'attribuer une autre parcelle (voir avec l'AFPE et SNEER) le long de la rue pour un accès à un corridor écologique.	L'avis concerne la procédure d'aménagement foncier qui est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme. L'aménagement foncier comprend un volet de travaux connexes qui correspond notamment à la réorganisation du réseau de chemin.
Registre papier		13/03/2024 09h03	RCatigny	Nous sommes propriétaires sur la commune de sezmaze des parcelles ***** et pour parties sur les emprises ***** Une partie des parcelles sont dans l'emprise du canal et une autre partie sur le périmètre de l'aménagement foncier (MFA TEI) plusieurs terrains sur le périmètre A FA FE sont classés en Terrain à bâtir. Des demandes de CU et Permis de construire ont fait l'objet d'un sursis à statuer étant dans l'emprise du canal. Nous avons perdu du temps des ventes à cause du canal. Nous demandons à être indemnisés! Depuis le temps. Nous ne souhaitons pas que ces parcelles à construire sont échangés avec d'autres parcelles dans le cadre de l'aménagement (AFAFE). Nous souhaitons conserver la propriété de ces parcelles constructibles.	La législation comme la réglementation ne permet pas d'indemnisation en la matière. Il est conseillé aux propriétaires de faire valoir leur demande auprès des géomètres chargés par le Département de l'Oise de mettre en œuvre l'aménagement foncier.
Registre papier	Sophie	22/03/2024 09h03	Royon	remembrement communes de (Fremich) hors enquête publiques	L'avis concerne la procédure d'aménagement foncier qui est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise.
E-registre	Anne-Marie	27/03/2024 21h03	Péronne	Il suffit de venir sur le chantier des travaux préparatoires du secteur 1 pour voir le manque d'engagement environnemental de la société du Canal Seine Nord Arise non seulement la société du canal a fait de la déforestation dans les zones de Montmarc, Plessis-d'Arise mais elle a laissé tous les déchets sur place. C'est choquant. Alors que l'on pousse nos enfants à nettoyer la nature avec l'opération "Hauts-de-France" propres. La société du canal détruit les arbres et c'est même pas capable de faire nettoyer la zone. Peut-être attend-elle que les enfants le fassent? ça peut paraître anecdotique mais c'est très symptomatique de l'état d'esprit de cette société. De ce fait je donne un avis négatif et demande de ne pas accorder d'autorisation environnementale pour éviter que l'opération de destruction ne se propage plus au Nord. Les arbres doivent être respectés.	Cette remarque concerne le secteur 1 et non les secteurs 2 à 6 objet de la présente enquête. Les travaux répondent à un certain ordonnancement. La première phase consiste à libérer les emprises et cela passe effectivement par des déboisements et du traitement de certaines espèces exotiques envahissantes (robinier faux accacia, buddleia). Le groupement d'entreprises en charge de ces travaux réalise systématiquement un nettoyage des déchets d'origine anthropique présents à la surface des emprises. Le traitement des dépôts sauvages ou des zones de déchets enfouis sera réalisé ultérieurement par les entreprises en charge du terrassement. L'intégralité des déchets sera traitée conformément à la réglementation en vigueur aussi bien sur le secteur 1 que sur les secteurs 2 à 6. Pour les secteurs 2 à 6, la fiche 24 mesure R31 (p306 de la pièce C2) explicite comment seront traités les déchets de chantier.
E-registre	Laurent	29/03/2024 09h03	Margny-lès-Compiègne	Je donne un avis défavorable au projet de CSNE, car je viens d'apprendre, avec stupeur, que sa DUP (décret no 2017-578 du 20/10/2017) n'a pas respecté pas la loi sur les investissements publics (décret n° 2013-1211 du 23/12/2013).	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Eric	29/03/2024 09h03	Margny-lès-Compiègne	Je suis opposé au projet de CSNE car il est hors la loi: la DUP modificatrice de 2017 ne respecte pas le « décret n° 2013-1211 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 ».	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Denis	29/03/2024 09h03	Compiègne	Bonjour, je m'oppose au projet de CSNE, car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi lors de l'enquête préalable à sa DUP, contrairement à l'avis de l'Ae n° 2015-48, page 30 qui l'invitait à le faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. » pourquoi cet avis de l'Ae n'a pas été pris en considération?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Ronan	29/03/2024 14H03	Compiègne	Je suis un habitant de Compiègne depuis 1ans et demi maintenant, j'ai fait partie du club d'aviron, j'aime me balader aux bords de l'Oise et voir la vie sociale et les espaces naturels qui l'entourent. L'Oise est l'un des principaux points attractifs de la ville de Compiègne d'après mon expérience et c'est le cas tout le long de ce fleuve. Ce Méga-projet va nuire à la population et à sa qualité de vie.	La contribution ne concerne pas l'objet de l'enquête publique qui porte sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Toutefois, le Canal Seine-Nord Europe (dont l'aménagement débute tout à fait au Nord de la ville de Compiègne) comme l'aménagement de l'Oise pour la navigation des grands bateaux (qui concerne plus directement la traversée de la ville = projet MAGEO sous maîtrise d'ouvrage de Voies Navigables de France) vont renforcer l'attractivité du territoire. S'agissant de Canal Seine-Nord Europe, la consistance de ses aménagements tout le long de ses 107 km ,et particulièrement sur les 18 km dans la vallée de l'Oise au Nord de Compiègne, est le fruit d'un long et approfondi dialogue avec les acteurs locaux. A toutes ses étapes, sa conception a suivi strictement le principe « éviter – réduire – compenser » et a pris notamment en compte les enjeux paysagers et environnementaux du territoire. A titre d'exemple, 11 km de berges écologiques (lagunées) seront aménagés le long du Canal dont l'une des rives sera d'ailleurs une piste cyclable intégrée au réseau des itinéraires modes doux existants. Pour compenser les impacts du projet qui n'ont pu être évités, un programme d'aménagement écologique d'une surface de 391 hectares est en cours de réalisation dans la vallée de l'Oise. Déjà 165 hectares de boisements, de restauration de zones humides, de création de mares sont d'ores et déjà effectués. La vingtaine de sites de la vallée de l'Oise fait l'objet de plans de gestion précis garantis et financés sur 30 ans et confiés à des organismes compétents en la matière, avec l'objectif à terme d'un gain de biodiversité. Ainsi, les aménagements fluviaux prévus vont mettre aussi en lumière tout le potentiel de la rivière et de ses abords et invitent les Collectivités à réfléchir l'interface terre / eau, tant au bénéfice du cadre de vie des habitants que pour le développement du tourisme sur et au bord de l'eau (par exemple, essor des produits vélo-bateau). Se reporter également à la réponse aux questions 1.1.1., 1.2.1.1.3.2, et 1.9.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Claire	30/03/2024 13H03	Beaurains-lès-Noyon	La loi sur les investissements financés par l'Etat et ses établissements publics prévoit une contre-expertise indépendante lorsque leur niveau d'investissement dépasse 100 Millions d'euros. Pour la Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 où a-t-elle été publiée ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Bertrand	30/03/2024 14H03	Compiègne	AVIS DEFAVORABLE 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M €. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. Il est fortement probable que cette évaluation défavorable puisque le principe du canal est de favoriser les échanges par conteneurs avec de pays qui ne respectent pas nos normes.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Philippe	30/03/2024 17H03	Colombes	Bonjour, je suis personnellement opposé à la réalisation de cet ouvrage. J'avais étudié le projet qui avait fait l'objet de la DUP de 2008 et il apparaissait que sa justification reposait sur des hypothèses de trafic globaux (tous modes confondus sur l'axe considéré) déconnectées de la réalité. Ce projet, entrepris après le rapport Pavoros de 2013 l'a amendé marginalement, sauf sur le mode de financement (et c'est une bonne chose). Le coût en avait été aussi réduit, mais d'une manière assez artificielle, en sortant de l'addition les plateformes logistiques, sans lesquelles le canal de présente plus beaucoup d'intérêt pour la région. En outre, la DUP du projet actuel n'a pas été obtenue dans les règles si l'on considère la loi de 2012 qui prévoit une obligation de contre-expertise sur les projets publics de plus de 100 M € (décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013). Une telle contre-expertise aurait peut-être montré la faiblesse du dossier (à mon sens, ou) et pointé la meilleure adéquation d'autres modes de transports faiblement émetteurs de carbone et pourvoyeurs d'emplois pour la région. Cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Anne	30/03/2024 17H03	Compiègne	Par ailleurs, l'évaluation socio-économique de ce projet et la contre-expertise de cette évaluation ont-elles bien été réalisées, conformément à la loi du 31 décembre 2012 ? Merci de votre prise en compte. Cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Virginie	31/03/2024 07H03	Étaviéry	Il me semble qu'une évaluation socio-économique devrait figurer au dossier et je ne l'ai pas trouvée. Les défenseurs du projet (Xavier Bertrand en tête) défendent l'argument selon lequel le canal apporterait des emplois à la région. J'ai la certitude qu'il n'en apporterait aucun dans la mesure où les sociétés présentes sont déjà arrivées avec leurs propres employés. Afin de vérifier les estimations j'ai recherché l'évaluation socio-économique que la loi de 2012 impose pour les chantiers de plus de 100M euros financés par l'Etat. Où en est-il de cette enquête?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	31/03/2024 07H03	Montmorency	En plus des considérations concernant la pertinence de ce canal, il faut souligner un certain nombre d'illégalités : 1) non respect du « décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. 2) DUP (décret no 2017-578 du 20 avril 2017) qui n'a pas respecté la loi sur les investissements publics (décret n° 2013-1211 du 23/12/2013) et a donc été obtenu illégalement, alors que le dossier était incomplet. 3) le m'oppose au projet de CSNE, car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi (Ae n°2015-48, page 30: « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en oeuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. ») DONC AVIS DOUBLEMENT DEFAVORABLE.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Hubert	31/03/2024 07H03	Compiègne	Madame, Monsieur, Le canal Seine-Nord Europe étant financé par l'Etat à une hauteur supérieure à 100 M€, je demande que soient présentés les éléments demandés par la loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 est paru le 23 décembre 2013. En effet, cette loi instaure l'obligation d'une évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'Etat et ses établissements publics ainsi qu'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du canal Seine-Nord Europe datant de 2017 ne la respecte pas. Je pose donc les questions dans le cadre de cette enquête publique environnementale. Cette évaluation a-t-elle été commandée et réalisée ? Est-il possible de la consulter ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique dès son ouverture en novembre 2015 ? Bien cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Diane	31/03/2024 09H03	Pantin	Je suis très choquée des méthodes et du forcing utilisés pour faire passer ce projet au mépris de la loi et du respect de la démocratie. À propos du 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat 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) ? A-t-elle été joint au dossier de l'EP, dès son ouverture en novembre 2015 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.

Texte de la contribution			Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe		
Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)		
E-registre	Stéphane	31/03/2024 14h03	Marseille	Bonjour 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 Pour mémoire, le canal Seine-Nord Europe 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. A l'occasion de la reconfiguration du projet, 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 et le décret d'application n° 2013-1211 du 23 décembre 2013. Cette législation soumet à une contre-expertise, par des experts indépendants, tout projet dans lequel l'Etat investit plus de 100 M€ Cette contre-expertise aurait pu faire apparaître le caractère périlleux 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 demande DUP de 2008. C'est en substance ce que rappelle l'Assemblée environnementale (Ae) dans son avis n° 2015-48, page 30. « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. » Je demande également la suspension immédiate du projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'arrêt de ses travaux préparatoires. Cordiales salutations. Expert transport - Ancien président de l'Association du Conseil Scientifique du GART	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Dominique	31/03/2024 14h03	Maubeuge	Je m'oppose au projet car le maître d'ouvrage n'a pas respecté l'avis de l'Autorité Environnementale n° 2015-48, page 30, qui l'invite à le faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. »	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Jean-Marc	31/03/2024 15h03	La Brique	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'investissement financés par l'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commandée à des experts indépendants par le Secrétaire 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 ? A quelle date ? A-t-elle donné lieu à un avis du SGPI ? A 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Patrick	31/03/2024 17h03	Dijon	Je suis opposé au projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) car la loi n° 2013-1211 du 23 décembre 2013, contrairement à l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) n° 2015-48, page 30, qui l'invite à le faire : « Afin que le public soit complètement informé, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, de joindre les pièces nécessaires au dossier. »	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Patrice	31/03/2024 18h03	Launaguet	Je suis opposé au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) car il est hors la loi : sa déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 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. L'Autorité Environnementale (Ae) a pourtant invité le Maître d'ouvrage à le faire et n° 2015-48, page 30. Ce décret instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissement financés par l'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commandée à des experts indépendants par le Secrétaire général pour les investissements (SGPI). Or cette contre-expertise n'a pas été attachée au dossier d'enquête 2015. ce qui invalide l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 oct. au 20 novembre 2015 et par conséquent aussi la déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice du 20 avril 2017. Sincères salutations.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	31/03/2024 18h03	Vanves	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 protégées ne saurait être accordée.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Véronique	31/03/2024 20h03	Doie	Opposition pour non respect des recommandations de l'Autorité Environnementale le m'oppose au projet de CSNE car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi, contrairement à l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) n° 2015-48, page 30, qui l'invite à le faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. » De plus il est impensable aujourd'hui de réaliser ce genre d'ouvrage. Atteinte à l'environnement provoquée à chaque fois que l'on modifie une trajectoire ou que l'on creuse un cours d'eau.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Anne-Marie	31/03/2024 22h03	Péronne	Je suis opposée à ce projet. C'est très bien de demander l'avis du public. Mais pourquoi les avis passés de l'Autorité Environnementale, ne sont-ils pas pris en compte justement ? Dans le rapport de 2015 n° Ae-2015-48, je cite notamment le paragraphe suivant entre les pages 29 et 30 : "En outre, pour la stricte conformité formelle du dossier, l'Ae s'interroge sur l'application éventuelle des dispositions du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, auquel le dossier ne fait aucune référence. Ce texte prévoit que, pour un investissement impliquant l'Etat ou ses établissements publics d'un montant de plus de cent millions d'euros, soient joints au dossier d'enquête publique le rapport de contre expertise et l'avis du commissaire général à l'investissement. Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier." Vu l'importance de l'investissement est-il possible de consulter cette contre-expertise et de la porter à connaissance du public, qui a le droit d'être informé ? Si cette contre-expertise n'existe pas, elle doit être engagée avant toute poursuite de travaux. Ce serait un non-sens d'accorder une autorisation environnementale à un projet ne disposant pas de cette contre-expertise et de manière générale qui ne répond pas à toutes les recommandations de l'autorité environnementale.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Amélie	01/04/2024 08h04	Rehondes	Madame, Monsieur, je donne un avis contre le projet de canal Seine-Nord Europe. Comme plusieurs citoyens et citoyens, je demande que la loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 est paru le 23 décembre 2013, soit respectée car elle n'a pas été intégrée à la DUP de 2017. La loi prévoit que, pour un investissement impliquant l'Etat ou ses établissements publics, d'un montant de plus de 100 M €, soient joints au dossier d'enquête publique le rapport de contre expertise et l'avis du commissaire général à l'investissement. L'autorité Environnementale en outre a plus recommandé l'application dans son avis n°2015-48. Extraire l'avis Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet e.c. le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. "Maintenant, si cette étude a bien été réalisée, est-il possible de la consulter ? Quelles en sont les conclusions ? A-t-elle donné lieu à un avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? Le cas échéant, cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique dès son ouverture en novembre 2015 ? Bien à vous	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Lydia	01/04/2024 08h04	Saint-Géry-du-Fesc	Je suis contre la création de ce canal, qui est un chantier beaucoup trop destructeur, gigantesque et coûteux au vu des incertitudes qu'il apporte le changement climatique. Si la contre-expertise, obligatoire depuis la loi de décembre 2012, avait été faite, cela serait sans doute ressorti. De fait la dup est illégale et les travaux doivent être stoppés.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.

Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe			
Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (fixxx = registre papier de xxx)
E-registre	Gabriela	01/04/2024 08h04	Compiègne
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Bernard	01/04/2024 09h04	Montbéliard
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Jean-Luc	01/04/2024 09h04	Paris
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Robin	01/04/2024 10h04	Gruffy
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Yves	01/04/2024 10h04	Rillieux-la-Pape
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Marguerite-M	01/04/2024 12h04	Saint-Etienne
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
E-registre	Dominique	01/04/2024 13h04	Fosses
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			
<p>J'habite à proximité de cette zone après avoir passé quasiment toute ma vie près de Compiègne. Je suis scandalisé par ce projet industriel d'ampleur qui ne respecte en rien la loi sur les investissements publics. Cette 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'Etat et ses établissements publics. Elle installe également la nécessité d'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne la respecte pas. J'incite fortement les acteurs publics à voir si cette évaluation a été commandée, ou si elle a été réalisée. A-t-elle été publiée par des contre-experts? A quelle date? A-t-elle donné lieu à un avis du Le Secrétaire 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 78ref, autant de questions sans réponse qui mettent en avant le fait que ce projet industriel d'ampleur ne respecte pas la loi.</p> <p>Le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi. Contrairement à l'avis de l'Autorité Environnementale n° 2015-48, page 30, qui l'invite à faire : « Pour la complète information du public, l'Autorité Environnementale recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour le mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. » Aussi, je m'oppose au projet de Canal Seine-Nord Europe.</p> <p>Opposition pour non-respect des recommandations de l'Autorité Environnementale le m'oppose au projet de CSNE, car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi, contrairement à l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) n° 2015-48, page 30, qui l'invite à faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. »</p> <p>Favoriser le transport fluvial est un bel objectif politique et collectif à l'heure où le changement climatique se fait de plus en plus sentir. Toutefois, cet objectif louable ne peut être un blanc-sein pour n'importe quoi. Plus que jamais le changement climatique, la préservation de la biodiversité, la lutte contre l'artificialisation des terres et l'utilisation raisonnée des finances publiques nous obligent. Le CSNE doit être refusé en raison de la consommation de terres trop importante à l'heure où nous perdons en souveraineté alimentaire, en raison de la consommation d'eau incompatible avec le changement climatique et le besoin d'eau agricole, en raison du coût gigantesque (probablement sous-estimé comme souvent) alors que notre dette est abyssale. Le dossier surestime le trafic potentiel et se révèle peu utile pour lutter contre le changement climatique. Les péniches à grands gabarits ne remplacent pas les camions (qui ont la capacité de transporter des petits volumes à l'ouïls sont nécessaires) mais les trains alors que les lignes de chemin de fer existent déjà. Dëshabiller Pierre pour habiller Paul avec de l'argent public. Par ailleurs, les alternatives sont insuffisamment creusées. L'heure de "big le beaufinif" n'est plus. Il est important aujourd'hui de faire avec ce qui existe déjà en premier lieu la réhabilitation du canal du Nord et le développement d'une flotte adaptée. Enfin, sur la forme, depuis la loi du 31 décembre 2012, l'évaluation socio-économique des projets dans lesquels l'Etat invest plus de 100 M€ est soumise à une contre-expertise par des experts indépendants. Cette contre-expertise n'a pas été réalisée pour le CSNE et a marqué 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. Pour conclure, le CSNE aurait pu être un beau projet...il y a 200 ans. Aujourd'hui est techniquement et inadapté. Il faut le refuser.</p> <p>La commande des travaux du projet de canal CSNE n'a respecté aucune information légale : la canal Seine-Nord Europe 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 les connaissances des sours climatiques ont complètement changé. A 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 être apparue au 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. Je sollicite la commission d'enquête à poser la question suivante au maître d'ouvrage sur la contre-expertise légale : 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commandée à des experts indépendants par le Secrétaire 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? A quelle date? A-t-elle donné lieu à un avis du SGPI? A 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.</p> <p>AVIS DEFAVORABLE pour le canal Seine-Nord Europe (CSNE) car sa DUP a été obtenue illégalement : le décret 2013-1211 du 23 décembre 2013 n'a pas été pris en compte lors de l'enquête publique de 2015. Le projet de canal CSNE doit être suspendu - depuis la loi du 31 décembre 2012, l'évaluation socio-économique des projets dans lesquels l'Etat invest plus de 100 M€ est soumise à une contre-expertise par des experts indépendants. 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.</p> <p>AVIS DEFAVORABLE Un tel projet aurait peut-être été acceptable dans les années 1970 à 1980, car le fret fluvial était économique en énergie. Mais c'était avant de voir la logistique des transports parasitée par le développement d'internet et la poursuite du "juste à temps" qui a abouti à supprimer les stocks dans les entreprises pour les envoyer sur les autoroutes. La décroissance du fret ferroviaire contraint par la rigidité des voies ferrées va inévitablement se reproduire sur le réseau fluvial, tout aussi contraint géographiquement. Hélas, le tout internet a mis des myriades de camions sur les camions et les entreprises entreposés des entreprises logistiques sont désormais construits sans aucun lien avec des voies ferrées ou des ports fluviaux. Ils sont au contraire implantés à quelques dizaines de kilomètres des grandes villes pour permettre de desservir rapidement les principaux lieux de consommation de produits manufacturés qui nous viennent de Chine ou d'ailleurs, bien loin du Nord de l'Europe. Il serait difficile et extrêmement coûteux de faire marche arrière. Les péniches transportent essentiellement des matériaux en vrac, or cela fait déjà longtemps que les mines de charbon sont fermées et qu'on ne transporte plus grand-chose de charbon en péniche. Et ce projet est aujourd'hui économiquement surdimensionné par rapport aux besoins de transport de matériaux pour le BTP et de quelques matières premières agricoles qui constituent aujourd'hui l'essentiel des transports par péniche. L'événement environnemental est par ailleurs complètement insuffisant par rapport aux effets sur la biodiversité sur l'artificialisation des sols. J'ai appris par ailleurs que la déclaration d'utilité publique modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et son 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.</p> <p>Demande de suspension du projet de canal CSNE pour absence d'information légale : le canal Seine-Nord Europe 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. A 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 être apparue au 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. En tant que citoyens français, j'aimerais que pour les grands projets au moins 2 conditions soient réunies : le respect de la loi et la capacité des porteurs de projets à intégrer les nouvelles données scientifiques sur le climat et la biodiversité dès lors que le projet s'étend dans le temps car contesté pour diverses raisons économiques et environnementales.</p>			
E-registre	Jean	01/04/2024 14h04	Parthenay
Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.			

Hors champ d'enquête		Texte de la contribution		Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe	
Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Noms de registre papier de xsl)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Françoise	01/04/2024 16h04	Blagnac	Je suis opposée au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) car il est hors la loi : sa déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Alice	01/04/2024 18h04	Lyon	Madame, Monsieur, Je vous écrit pour vous faire part de mon inquiétude concernant le projet de canal seine- nord europe. 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'investissement financés par l'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat 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 réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A-t-elle été jointe au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ? Merci d'avance pour votre retour.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Dominique	01/04/2024 18h04	Tours	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).	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Dominique	01/04/2024 18h04	Colombes	le m'oppose au projet de CSNE, car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi, contrairement à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) n° 2015-48, page 30, qui invite à le faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter, les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. »	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Viviane	01/04/2024 20h04	Laon	Ce projet de CSNE a été pensé il y a plus de 50ans, dans un autre contexte économique et environnemental. Les premiers travaux ont déjà porté atteinte des zones humides dont la richesse des écosystèmes ne pourra pas être compensée. L'entroposeage des terres stériles issues du creusement n'a pas été suffisant et constituera une autre barrière et un autre élément d'appauvrissements des écosystèmes. Ces destructions ne peuvent intervenir que pour des projets à utilité majeure et dont l'utilité est vérifiée de façon fiable et coordonnée avec les autres infrastructures auxquelles ils sont liés. Les projections de fonctionnements montrent que ce projet de CSNE ne permettra pas de faire baisser la circulation des camions et que le trafic y sera limité en raison des infrastructures existantes qui ne pourront pas lui être adaptées (ex : les ponts protégés au titre du patrimoine ne laisseront pas passer les camions nécessaires à la rentabilité du projet). Parallèlement, ce n'est pas le fret ferroviaire ou fluvial qui vont développer pour accompagner ce canal à grand gabarit mais de nouvelles voies à grands trafics (doublement de la RN2 par exemple) qui constitueront elles aussi de nouvelles barrières et nuisent à la préservation des écosystèmes. 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 n°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 protégées ne peut être accordée. Le projet de CSNE n'est pas conforme à la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, une loi du 31 décembre 2012 (suite de son décret d'application 2013-1211 publié fin 2013), fait obligation, préalablement à tout projet d'investissements financés par l'Etat et/ou ses établissements publics, de faire réaliser une contre-expertise indépendante de l'évaluation socio-économique présentée dans le projet, lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€, ce qui est le cas dans ce projet à plus de 5 milliards d'euros. Il semblerait que cette contre-expertise n'ait pas eu lieu car je n'ai trouvé aucune trace sur le site du Secrétariat général pour l'investissement. Dans ce cas, la loi n'aurait pas été respectée, ce qui constituerait un vice de procédure viciant le dossier à mon sens. Le titulaire s'avoir si une contre-expertise a été réalisée, et à quelle date et-elle été transmise au SGR ? Celui-ci a-t-il donné un avis à la suite et si oui pourquoi.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Michèle	01/04/2024 21h04	Domont	Habitants des Vallées et riverain de la Seine, nous sommes concernés par le développement du transport fluvial qui est nécessaire. Cependant, cela doit se faire dans les règles. Je m'oppose au projet de CSNE, car le maître d'ouvrage n'a pas respecté la loi, contrairement à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) n° 2015-48, page 30, qui invite à le faire : « Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en œuvre du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et, le cas échéant, selon cette analyse, de joindre les pièces nécessaires au dossier. »	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Gwen	01/04/2024 21h04	Poissy	A l'occasion de cette enquête publique environnementale, je demande l'application de la loi du 31 décembre 2012, dont le décret d'application 2013-1211 est paru le 23 décembre 2013. Cette loi demande une «évaluation socio-économique préalable des projets d'investissement financés par l'Etat et ses établissements publics ainsi qu'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. Dans le cas où l'évaluation et la contre-expertise ont bien été menées, quelles en sont les conclusions ? Ont-elles été jointes au dossier de l'enquête publique de 2015 ? La DUP de 2017 intègre-t-elle ces éléments ? Est-il possible de les joindre au dossier de cette enquête de 2024 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	John	01/04/2024 23h04	Colombes	L'évaluation socio-économique des projets ou l'Etat investit plus de 100 millions d'euro (loi du 31 décembre 2012) doit être soumise à une contre-expertise indépendante. Or cette contre-expertise n'a pas eu lieu. Le dossier d'enquête de 2015 avait entraîné la déclaration d'utilité publique modificatrice de 2017, qui doit donc être annulée en l'absence de cette contre-expertise.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Adèle	02/04/2024 01h04	Compiègne	Je suis étudiante à l'université Technologique de Compiègne. Je passe une grande partie de mon temps au alentours du canal pour divers activités. C'est un lieu de détente, de rencontre et d'une grande biodiversité. Nous ne souhaitons pas que ce projet voit le jour car il ne va pas dans le sens d'une protection des espèces et de l'amélioration de la qualité de vie aux alentours.	La contribution ne concerne pas l'objet de l'enquête publique qui porte sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Toutefois, le Canal Seine-Nord Europe (dont l'aménagement débute tout à fait au Nord de la ville de Compiègne) comme l'aménagement de l'Oise pour la navigation des grands bateaux (qui concerne plus directement la traversée de la ville = projet MAGEO sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France) vont renforcer l'attractivité du territoire. S'agissant de Canal Seine-Nord Europe, la consistance de ses aménagements tout le long de ses 107 km, et particulièrement sur les 18 km dans la vallée de l'Oise au Nord de Compiègne, est le fruit d'un long et approfondi dialogue avec les acteurs locaux. A toutes ses étapes, sa conception a suivi strictement le principe « éviter – réduire – compenser » et a pris notamment en compte les enjeux paysagers et environnementaux du territoire. A titre d'exemple, 11 km de berges écologiques (lagunées) seront aménagées le long du Canal dont l'une des rives sera d'ailleurs une piste cyclable intégrée au réseau des itinéraires modes doux existants. Pour compenser les impacts du projet qui n'ont pu être évités, un programme d'aménagement écologique d'une surface de 391 hectares est en cours de réalisation dans la vallée de l'Oise. Déjà 165 hectares de boisements, de restauration de zones humides, de création de mares sont d'ores et déjà effectués. La vingtaine de sites de la vallée de l'Oise fait l'objet de plans de gestion précis garantis et financés sur 30 ans et confiés à des organismes compétents en la matière, avec l'objectif à terme d'un gain de biodiversité. Ainsi, les aménagements fluviaux prévus vont mettre aussi en lumière tout le potentiel de la rivière et de ses abords et inviter les Collectivités à réfléchir l'interface terre / eau, tant au bénéfice du cadre de vie des habitants que pour le développement du tourisme sur et au bord de l'eau (par exemple, essor des produits vélo+bateau). Se reporter également à la réponse aux questions 1.1.1, 1.2.2 et 1.3.2 formulées par la commission d'enquête.
E-registre	Pierre	02/04/2024 04h04	Remy	Guid de l'étude indépendante de contre experts, obligatoire pour tous projets publics au delà d'un certain budget. Sommes nous, dans une République bananière ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.
E-registre	Pascal	02/04/2024 06h04	Lille	Je suis opposé au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) car il est hors la loi : sa déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.

Hors champ d'enquête			Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe	
Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (Rxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution
E-registre	Brigitte	02/04/2024 07h04	Lille	Je suis opposé au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) car il est hors la loi : sa déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 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.
E-registre	Pascale	02/04/2024 09h04	Vercel-Villedieu-le-Camp	Je suis opposé au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) car il est hors la loi : sa déclaration d'utilité publique (DUP) modificatrice de 2017 ne respecte pas le décret n° 2013-1211 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.
E-registre	Anthony	02/04/2024 09h04	Beasnyon	Le projet de canal CSNE doit être suspendu : 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. 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. De plus, ce grand projet inutile, la suspension du projet CSNE est impérative en raison de l'absence de conformité de sa déclaration d'utilité publique, énoncée dans le décret n° 2017-578 du 20 avril 2017, avec la législation régissant les investissements publics, comme stipulé dans le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013. Cette loi impose des exigences strictes en matière d'évaluation socio-économique des projets dans lesquels l'État investit plus de 100 millions d'euros, notamment la réalisation d'une contre-expertise par des experts indépendants. Or, cette étape cruciale n'a pas été respectée dans le cas du CSNE, représentant une violation flagrante des dispositions légales. Par conséquent, la déclaration d'utilité publique attribuée au projet CSNE en 2017 est entachée d'irrégularités et doit être révoquée. Cette décision est fondamentale pour garantir le respect de la loi et la légitimité des processus décisionnels dans le domaine des investissements publics. En prenant les mesures appropriées pour remédier à cette situation, nous affirmons notre engagement envers la transparence, l'équité et le respect des normes juridiques en vigueur, tout en préservant l'intérêt général et la légitimité des projets d'infrastructure.
E-registre	Elisabeth	02/04/2024 10h04	Margny-lès-Compiègne	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.
E-registre	Valerie	02/04/2024 11h04	Chambly	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 ? 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... et dont je doute à la vue de l'impact environnemental sur notre territoire mais au moins je serai fixé d'avance merci pour votre retour cordialment.
E-mail		02/04/2024 12h04		CSNE Enquête Publique Environnementale Contribution Respect de la loi du 31 décembre 2012 Depuis le 23 décembre 2013, le décret d'application 2013-1211 instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable aux projets d'investissement par l'État et ses établissements publics, et impose également une contre-expertise indépendante lorsque l'investissement défait 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 Canal Seine Nord Europe a été modifiée en 2017 et n'a pas été portée à la connaissance du public que ces obligations ont été respectées, ce qui signifie que la DUP modificatrice est illégitime 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 le son décret d'application de décembre 2013.
E-registre	Philippe	02/04/2024 13h04	Noidans-lès-Vesoul	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'investissement 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 Secrétaire 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 réalisée ? A-t-elle été publiée par les contre-experts ? A-t-elle été jointe à un avis du SGPI ? A 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.
E-registre	Damien	02/04/2024 14h04	Breuil-le-Sec	Sur un projet d'un tel impact environnemental, comment ce fait-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)
E-registre	Michel	02/04/2024 15h04	Jaux	Le canal SNE a vu sa première DUP promulguée en 2008 (Voie 15 ans). Depuis, les conditions économiques et climatiques ont complètement changé. A 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 dû 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.
E-registre	Catherine	02/04/2024 15h04	Arras	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'investissement 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 été jointe à un avis du Secrétaire 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 ?
E-registre	Frédéric	02/04/2024 16h04	Arras	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'investissement 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 été jointe à un avis du Secrétaire 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 ?
E-registre	Bernard	02/04/2024 16h04	Domont	Faiblesse démocratique et juridique Rappelons que la déclaration d'utilité publique date de 2008, modifiée 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 comaré. 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.

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Hors champ d'enquête	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Valérie	02/04/2024 16h04	Compiègne	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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Lau	02/04/2024 17h04	Senlis	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 botaniques ne saurait être accordée.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Hélène	02/04/2024 18h04	Quingey	Bonjour le demandeur du projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'arrêt de ses travaux préparatoires, pour cause d'illegalité. 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. A l'occasion de sa reconfiguration, le CSNE a été soumis en 2013 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 être apparue au caractère premier des données sur lesquelles a été conçu le canal dans les années 1990. En raison de l'absence de cette contre-expertise légitime, 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Pierre	02/04/2024 19h04	Colombes	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 d'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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La contre-expertise doit être commanditée à des experts indépendants par le Secrétaire 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 commanditée ? 2, a-t-elle été réalisée ? 3, a-t-elle été publiée par les contre-experts ? 4, quelle date ? 4, a-t-elle donné lieu à un avis du SGPI ? 5, quel avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Fred	02/04/2024 19h04	Noyon	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 amateuisme 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.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Laurent	02/04/2024 19h04	Arras	Le projet ne respecte pas 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne le respecte pas.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Charles	02/04/2024 19h04	Aubenchau-Bac	J'habite à côté d'un chercheur spécialiste en l'habitude de faire des bases en fin de semaine avec mon enfant sur le tracé du futur CSNE. Je suis attiré 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 2013-1211 a paru le 23 décembre 2013, instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. Or, la déclaration d'utilité publique modificatrice du CSNE de 2017 ne le respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commanditée ? 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 Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? A 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 mon inquiétude.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Coriandre	02/04/2024 20h04	Arras	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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne le respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commanditée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A-t-elle donné lieu à un avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? A quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Flora	02/04/2024 20h04	Issy-les-Moulineaux	Je m'oppose à ce projet pour plusieurs raisons, entre autres, 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 100 M€. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne le respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commanditée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A-t-elle donné lieu à un avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? A quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Guillaume	02/04/2024 21h04	Voyennes	Mesdames, Messieurs les Commissaires Enquêteurs-CES, 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'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'Etat et ses établissements publics ainsi qu'une contre-expertise indépendante de cette même évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat ou de ses établissements publics dépasse 10 000 000 d'euros hors taxe. La Déclaration d'Utilité Publique modificatrice du CSNE de 2017 ne le respecte pas. Cette évaluation a-t-elle été commanditée ? A-t-elle été réalisée ? A-t-elle été publiée par des contre-experts ? A-t-elle donné lieu à un avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? A quelle date ? Cet avis a-t-il été joint au dossier de l'EP dès son ouverture en novembre 2015 ?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Jessica	02/04/2024 21h04	Montmacq	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?	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Léger	02/04/2024 21h04	Villeneuve-la-Garenne	[DÉPENSERS 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'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat 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 relative à la contre-expertise et l'évaluation a-t-elle été publiée par des contre-experts ? Quel est l'avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? Le cas échéant, cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015 ? Cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
E-registre	Michèle	02/04/2024 21h04	Voyennes	Je suis contre le projet de canal Seine-Nord car j'en ai 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'Etat et ses établissements publics ainsi que d'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau d'investissement de l'Etat 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 relative à la contre-expertise et l'évaluation a-t-elle été publiée par des contre-experts ? Quel est l'avis du Secrétaire général pour l'investissement (SGPI) ? Le cas échéant, cet avis a-t-il été joint au dossier de l'enquête publique de 2015 ? Cordialement.	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête.	
Registre papier		26/03/2024 09h03	Retepigny	Il est impératif que l'aménagement foncier tienne compte des désordres occasionnés par la disparition des chemins. Les géomètres devront être attentifs à ces désordres et aux réclamations déjà formulées (création de haies, sauvegarde du talus...)	L'avis concerne la procédure d'aménagement foncier qui est en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département. L'aménagement foncier comprend un volet de travaux connexes qui correspond notamment à la réorganisation du réseau de chemin et à des aménagements environnementaux.	

Provenance	Prénom	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Registre papier	0	23/03/2024 17h03	Rmarquion	Mme *** attire votre attention sur le devenir de l'exploitation BIO de son fils, la seule sur le secteur. Sont concernées les parcelles ** et ** (commune de Thiermes). Ne souhaite pas qu'elles soient impactées par le remembrement au regard des contraintes liées à la labellisation BIO des terres ** * Vérifier l'ubiquité des parcelles de la D46 * Quel sera le prix au m² sur Mésnils 80200 Ancien maréage et hutte - Quelle personne à contacter pour la négociation des prix ? Notre terrain était limitrophe à l'ancienne rivière la formelle - Peux-tu avoir l'échange du terrain par un autre ? * 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. Peux-tu avoir des explications sur ces manques ? * Le sous-sol Pierre *** propriétaire de terres à Rouy-le-Grand ; suite à l'aménagement foncier constructif au canal Seine-Nord-Europe, demande le retrait de la ligne électrique longeant la voie communale n°1 de Worchain à Rouy-le-Grand - 80 ainsi que l'enlèvement du transformateur électrique. * Nous, maître 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 Mésnil St. Nicolas 80 à Rouy-le-Petit via Rouy-le-Grand, constitue de nombreux obstacles puisque l'aménagement foncier supprime le chemin. Nous demandons donc à VNF Seine Nord Europe de demander à EDF d'enlever 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. Avec nos remerciements anticipés. Pour la Maître de Rouy-le-Grand: François LIBIER	L'opération d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE) menée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Pas-de-Calais comprend, conformément à la réglementation, des mesures environnementales. Les études sont en cours. Le propriétaire est invité à se rapprocher de la SCSNE grâce à l'adresse mail : santerre.hautesomme@scsne.fr Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête. Cette demande doit être reformulée dans le cadre des procédures d'aménagement foncier. Cette demande doit être reformulée dans le cadre des procédures d'aménagement foncier. L'opération d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE) menée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise. Les études sont en cours. Les propriétaires seront prochainement consultés. Le chemin de service du CSNE ne sera pas accessible au engins agricoles. L'aménagement foncier comprend un volet de travaux connexes qui correspond notamment à la réorganisation du réseau de chemin permettant d'assurer l'accès à l'ensemble des flots du nouveau parcellaire. Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête. Ce sujet, qui n'a pas été évoqué lors des différentes réunions de concertation tenues durant la phase de conception détaillée du Canal, sera à traiter en lien avec les travaux et en cohérence avec l'aménagement foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise. Les voiries rétablies dans le cadre des travaux de construction du CSNE sont décrites dans la pièce A2. Les modifications de voiries liées aux procédures d'aménagement foncier doivent faire l'objet d'échanges dans le cadre de ces procédures.
Registre papier	Francis	02/04/2024 09h03	Rrouy	1) sur un terrain communal de la commune les chasseurs ont planté une Bande de nicanthus avec notre accord la bande va être détruite par la construction du canal méri de défrichage par une nouvelle plantation ou financement. 2) suite au travaux du canal seine et nord et du remembrement nos tours de village doivent être recréé de Caligny à Chevilly	Se reporter à la réponse à la question 1.14.1 formulée par la commission d'enquête. Ce sujet, qui n'a pas été évoqué lors des différentes réunions de concertation tenues durant la phase de conception détaillée du Canal, sera à traiter en lien avec les travaux et en cohérence avec l'aménagement foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Oise. Les voiries rétablies dans le cadre des travaux de construction du CSNE sont décrites dans la pièce A2. Les modifications de voiries liées aux procédures d'aménagement foncier doivent faire l'objet d'échanges dans le cadre de ces procédures.
Registre papier	Luc	02/04/2024 08h04	Rcaligny	Le Conseil Municipal est mécontent de la façon dont se déroule actuellement l'aménagement foncier lié à la réalisation du CSNE, aucune information ne remonte des glomètres ni du Conseil Départemental en charge du dossier, pas de réponses concrètes quant aux Problématiques d'érosion des sols et de ruissellements des eaux, pas plus d'informations sur le réseau de chemins notamment chemin tour de ville. En l'état actuel dossier, le Conseil Municipal ne donnera pas quitus à la proposition d'aménagement foncier fait à Mésnil-Bruntel, le 20 mars 2024 PAVEN Jean-Dominique. - Email: mairie-mesnil-bruntel@laposte.net Mairie de Aconit, Beunet33 Grande Rue 80200 Mesnil-Bruntel(4 EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE MESNIL-BRUNTEL Membres en exercice : BMembres présents: 7Votants: 7Date de convocation: 06 mars 2024Date d'affichage: 06 mars 2024Objet : Enquête publique environnementale du Canal Seine Nord-Européen, an deux mil vingt quatre, le vingt mars, à 19h00, le Conseil municipal de MESNIL-BRUNTEL, Somme, régule rement convoqué, à la mairie, après convocation légale, s'est réuni sous la présidence de PAVEN Jean Dominique, Maire.Étaient présents: PAVEN J-D, VANEQUE L, BECQUET J-M, GOMBART P, LABELLE Jacques, LABELLEJonathan, MOREL M, Absente excusée: LEGER M-F, Secrétaire de séance: GOMBART Patrick0066 DE ES EE A SOT ED ES TT le Monsieur Le Maire rappelle à l'Assemblée que l'enquête publique environnementale du Canal Seine Nord Europe se déroule du 04 mars au 02 avril 2024, le dossier d'enquête est consultable sous forme de matérialisée aux horaires d'ouverture de la mairie, - Email: mairie.mesnil-bruntel@laposte.net	La contribution concerne l'opération d'aménagement foncier actuellement en cours sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme. La Commune est invitée à se rapprocher des services du Département.
Registre papier	Valérie	02/04/2024 08h04	Rcaligny	Nous nous inquiétons de la reconstruction des berges de l'Oise à l'issue des travaux entre Pont l'Évêque et Ribécourt. Retrouveront elles leurs caractères sauvage et leur biodiversité ? Espérons le.	Cette remarque concerne le secteur 1 et non les secteurs 2 à 6 objet de la présente enquête. Sur le secteur 1, l'Oise doit être rescindée à plusieurs endroits pour permettre la création du CSNE. Sur les différents tronçons rescindés, des aménagements écologiques seront réalisés en berge et en périphérie pour reconstruire des ripisylves ou des boisements alluviaux fonctionnels.
Registre papier	Valérie	02/04/2024 08h04	Rcaligny	La solution de Mr CARVALHO concernant Thourrette, Pimprez, Montmacq me paraît plus raisonnable que celle choisie par le projet canal nord seine.	La contribution ne relève pas du champ de l'enquête environnementale qui porte sur la réalisation du canal entre Passel et Aubencheu-au-Bac.
Registre papier	Sandrine	27/03/2024 09h03	Rnoyon	Qu'en est il du remembrement, on parle bien de 5% du territoire Français, nos villages vont ils devenir des oasis au milieu d'un désert vert ou régime en maître l'agriculture chimique, sans haies sans arbres.	Les opérations d'aménagement foncier en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements (dont celui de l'Oise) comporte un volet environnemental qui prévoit la réalisation de mesures écologiques telles que des haies.
Registre papier	0	27/03/2024 09h03	Rnoyon		
Registre papier	0	27/03/2024 09h03	Rnoyon		

ELEMENTS DE REPONSE aux observations émises par le public pendant l'enquête publique DAE II - 4 mars / 2 avril 2024

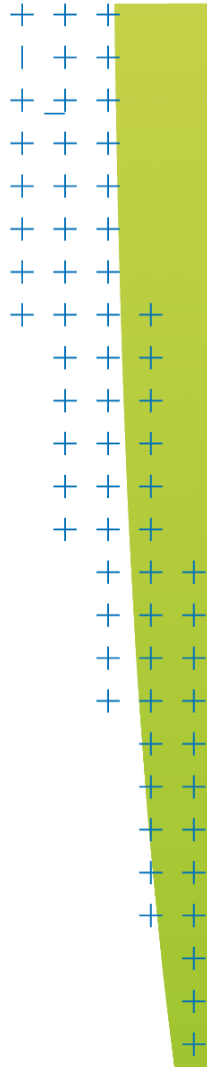
Les informations des colonnes avec entête verte sont des extractions du registre dématérialisé qui intègre les contributions effectuées durant la durée de l'enquête publique, depuis le registre numérique en ligne, les registres papier disponibles dans les 76 mairies, les courriers et courriels reçus par la commission d'enquête. Les retranscriptions des contributions des registres papier peuvent être atteintes à la marge, étant retranscrites manuellement.

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (Box = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Éléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	FDSEA de la Somme	25/03/2024 17h03	Amiens	Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Nous nous permettons de prendre contact en notre qualité d'Organisation Syndicale Représentative des exploitants-agriculteurs sur le département de la Somme et plus particulièrement des exploitants agricoles impactés par la mise en oeuvre du Canal Seine Nord Europe (CSNE). L'Enquête Publique Environnementale relative aux travaux du CSNE (Ete-Passif) (09) A Audencourt-la-Bac (59) dans les secteurs 2, 3 et 4 du CSNE, se tient du 4 mars 2024 au 2 avril 2024. Cette enquête publique repose sur la mise à disposition du public et l'examen d'un dossier de dossier d'autorisation environnementale particulièrement volumineux de près de 14 000 pages. Compte tenu du volume exceptionnel de ce dossier et de l'importance stratégique de ce projet, pour permettre un examen exhaustif et rendre un avis éclairé, nous vous demandons, conformément aux dispositions de l'article L123-9 du code de l'environnement, de prolonger de 15 jours la durée de l'enquête publique environnementale prise en objet. Nous vous remercions pour 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.	L'organisation du dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une structuration et d'une rédaction soignée. La note de présentation non technique permet d'appréhender l'ensemble du dossier grâce à un résumé de 60 pages facilement accessible. Pour des besoins d'examen plus ciblés, le guide de lecture permet d'accéder facilement aux différentes parties du dossier et de la thématique recherchée.
Courrier	Chambres agriculture Nord Pas-de-Calais et Oise	23/03/2024 15h03	Péronne	-Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais - signé Christian DURLIN -Chambre d'Agriculture de l'Oise : signé Hervé ANCELLIN L'impaction agricole est particulièrement attentive à la mise en oeuvre du projet du CSNE, l'impact pour la profession y est extrêmement important. L'enquête publique sur le dossier d'autorisation environnementale du CSNE se déroule du 4 mars au 2 avril et la quantité de documents à analyser est particulièrement importante avec un dossier de plus de 14 000 pages. Pour établir un avis le plus éclairé possible et dans les meilleures conditions, le délai d'un mois nous semble difficilement tenable. Au regard de la quantité de travail que représente l'analyse des documents, nous sollicitons l'application de l'article L123-9 du Code de l'environnement, afin de prolonger la durée de l'enquête publique de 15 jours.	L'organisation du dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une structuration et d'une rédaction soignée. La note de présentation non technique permet d'appréhender l'ensemble du dossier grâce à un résumé de 60 pages facilement accessible. Pour des besoins d'examen plus ciblés, le guide de lecture permet d'accéder facilement aux différentes parties du dossier et de la thématique recherchée.
E-registre	FRSEA Hauts de France	29/03/2024 10h03	Amiens	La FRSEA Hauts de France sollicite un report d'échéance de l'enquête publique environnementale du CSNE. Compte tenu du volume de cette enquête, de l'importance du projet et son impact pour les agriculteurs, nous souhaitons disposer de plus de temps pour l'étudier.	L'organisation du dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une structuration et d'une rédaction soignée. La note de présentation non technique permet d'appréhender l'ensemble du dossier grâce à un résumé de 60 pages facilement accessible. Pour des besoins d'examen plus ciblés, le guide de lecture permet d'accéder facilement aux différentes parties du dossier et de la thématique recherchée.
E-registre	FDSEA62	29/03/2024 13h03	Saint-Laurent-Blangy	vous trouvez en pièce jointe notre demande de prolongement du délai de l'enquête publique	Même si le volume du dossier d'enquête publique est nécessairement proportionné à l'importance du projet et de ses enjeux, la Société du Canal Seine-Nord Europe s'est attachée à assurer une bonne lisibilité des pièces du dossier. Ainsi, l'organisation du dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une structuration et d'une rédaction soignée. Par exemple, la note de présentation non technique permet d'appréhender l'ensemble du dossier grâce à un résumé de 60 pages facilement accessible. Pour des besoins d'examen plus ciblés, le guide de lecture permet d'accéder facilement aux différentes parties du dossier et de la thématique recherchée.
E-registre	FDSEA 62	29/03/2024 14h03	Saint-Laurent-Blangy	Bonjour, La FDSEA du Pas de Calais sollicite, compte tenu du volume de cette enquête, de l'importance du projet et son impact pour les agriculteurs, un prolongement de la durée de l'enquête publique environnementale du CSNE.	Même si le volume du dossier d'enquête publique est nécessairement proportionné à l'importance du projet et de ses enjeux, la Société du Canal Seine-Nord Europe s'est attachée à assurer une bonne lisibilité des pièces du dossier. Ainsi, l'organisation du dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une structuration et d'une rédaction soignée. Par exemple, la note de présentation non technique permet d'appréhender l'ensemble du dossier grâce à un résumé de 60 pages facilement accessible. Pour des besoins d'examen plus ciblés, le guide de lecture permet d'accéder facilement aux différentes parties du dossier et de la thématique recherchée.
E-registre	Comité des Grandes Cultures des Hauts de France	29/03/2024 17h03	Davenscourt	L'utilisation de la voie d'eau permet une empreinte carbone très inférieure (à l'évidence) à celle du transport routier, et même meilleure que celle du fer. En terme de coût, la voie d'eau est très compétitive, pourvu que l'on puisse massifier, c'est à dire utiliser des péniches ou des trains de barges, de 1000 à 4000t. La voie d'eau ancienne, ce sont des péniches Françaises de 250t, voire les 600t du canal du Nord actuel. En fait un canal grand gabarit, ce n'est pas un canal plus gros, mais c'est un autre mode de transport, adapté aux enjeux économiques d'avenir. La France produit, bon an, mal an, 30/35 millions de tonnes de blé, dont environ un tiers est exporté hors de l'Union Européenne et détermine le prix de nos productions. Nos principaux clients sont méditerranéens (Maroc et Égypte) ou en Afrique subsaharienne. Ces marchés sont compétitifs et fonctionnent souvent par appel d'offre, avec le prix comme critère majeur. Bien souvent nous ne sommes pas les mieux placés, à des différences d'autour de 10€/tonne. Aujourd'hui, le passage de la voie d'eau à la route, principal port d'exportation des blés de la Piarde centrale (est Somme et ouest Aisne) fondés sur le fer et la route, à l'utilisation de la voie d'eau grand gabarit, permettrait de gagner 3 à 10€/tonne, et d'être plus compétitifs à l'export. Notre région est un bassin agricole extrêmement productif, que ce soit en céréales ou cultures industrielles, pommes de terres, légumes de plein champ betteraves à sucre etc... Lesquelles alimentent de nombreuses industries agroalimentaires, génératrices d'emploi et de valeur ajoutée. Ces productions agricoles ont besoin d'intrants, notamment d'engrais, qui aujourd'hui sont importés par mer, et arrivent à Rouen, Dunkerque, Gand et Anvers, avant d'être acheminés vers les zones d'utilisation par la route, à un coût et une empreinte carbone élevés. L'utilisation de la voie d'eau grand gabarit permettrait de diminuer sensiblement le coût (ce qui se repercuterait aux agriculteurs), ainsi que cette empreinte carbone, qui, vu les tonnages en cause, est forte. C'est pourquoi, il faut mettre en évidence ces conséquences directes de la construction du grand canal, sur le revenu et la décarbonation des agriculteurs de la région.	La SCSNE prend acte de cette contribution favorable au projet.

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Chambre d'Agriculture de la Somme	02/04/2024 15H04	Amiens	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.	Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie. La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face. Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier). Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE. La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la Chambre d'agriculture de la Somme qui concernent son périmètre d'actions. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.
E-mail	Chambre agriculture Nord Pas-de-Calais	02/04/2024 15H04	Saint Laurent Blangy	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, > Chambre d'Agriculture du NP-CService Aménagement Territorial> 56, Avenue Roger Salengro> BP 80039> 62051 SAINT LAURENT BLANGY Cédex>	Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie. La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face. Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu entre les deux partenaires. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier). Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE. La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais qui concernent son périmètre d'actions. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.
E-registre	Fédération Départementale des Syndicats Agricoles Sars-et-Rosières	02/04/2024 15H04	Sars-et-Rosières	La contribution de la FDSEA est disponible en pièces jointes Retranscrite ici : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, La Fédération Départementale des Syndicats 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 vu 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.	La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale, avec les ports intérieurs (dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par un syndicat mixte composé de la Région Hauts-de-France et des intercommunalités concernées, dont la Communauté de communes de Cambrai - CAC) et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... La concertation menée par la région Hauts-de-France, la CAC et la CC Osartis-Marquion avec la profession agricole a permis de faire évoluer la configuration du port intérieur de Cambrai-Marquion. D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la FDSEA du Nord qui concernent son périmètre d'actions. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.
E-registre	Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles 59	02/04/2024 15H04	Sars-et-Rosières	Bien que n'impactant le département du Nord sur une petite partie du projet global, le projet de CSNE aura des emprises sur deux communes du département du Nord : la commune d'Haynescourt pour une superficie de 45,59 ha ainsi que la commune de Mesures 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'Haynescourt 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 la profession agricole restant sur le territoire de la commune d'Haynescourt.	La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale, avec les ports intérieurs (dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par un syndicat mixte composé de la Région Hauts-de-France et des intercommunalités concernées, dont la Communauté de communes de Cambrai - CAC) et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux... La concertation menée par la région Hauts-de-France, la CAC et la CC Osartis-Marquion avec la profession agricole a permis de faire évoluer la configuration du port intérieur de Cambrai-Marquion. D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des Départements. La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la FDSEA 59 ci-dessus.

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
E-registre	Fédération Département Table des Syndicats d'Exploitant s Agricoles 59	02/04/2024 15h04	Sais-et-Rosières	<p>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 oeuvre 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.</p> <p>Enfin, la totalité du foncier agricole qui serait perdu suite à la réalisation du CSNE (soit 2324 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'intrépidement un avis défavorable à la réalisation du projet de CSNE.</p> <p>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'ouvrage.</p> <p>Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'expression de nos salutations distinguées.</p>	<p>cf. réponse faite à la contribution de la FDSEA 59 ci-dessus</p>
E-mail	Chambre agriculture de l'Oise	02/04/2024 15h04		<p>Bonjour, Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de la Chambre d'agriculture de l'Oise. Cordialement, l'logo_CA_Oise.jpg Octobre, 2021, logo-aifnor.jpg rue Frère Coigne - BP 406360 021 BEAUVAIS CEDEX saivez notre actualité sur : Facebook:pagepro.associationsoise.png site_CA_VDF.png id_de_mail_CA060.jpg</p> <p>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 étions donné le vœu de pouvoir bénéficier de 15 jours de délai supplémentaire au regard de la taille du dossier, et de l'ouvrage.</p>	<p>Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans des territoires où l'agriculture est puissante, dominée par les grandes cultures, avec des débouchés principalement pour l'agro-alimentaire, l'exportation et l'agro-industrie.</p> <p>La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face.</p> <p>Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu, entre les deux partenaires.</p> <p>A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux...</p> <p>D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des départements.</p> <p>Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier).</p> <p>Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE.</p> <p>La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la Chambre d'agriculture de l'Oise qui concernent son périmètre d'actions. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.</p>
E-registre	Fdsea de la Somme	02/04/2024 17h04	Amiens	<p>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 (S9). 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.</p>	<p>La Profession agricole est concernée à double titre par le projet. Elle sera la première contributrice, du point de vue foncier, à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, avec de l'ordre de 2 300 ha. Une fois réalisée, la future infrastructure fluviale et les services de transport associés constitueront, en termes logistiques, un atout essentiel tant pour la compétitivité des productions agricoles régionales, que pour l'attractivité des investissements agro-industriels en Hauts-de-France. Le Canal est aussi susceptible d'offrir indirectement des opportunités pour l'agriculture dans le contexte de mutations auquel elle doit faire face.</p> <p>Comme l'indique à juste titre dans la contribution, la Profession agricole a, de longue date, pris le parti d'être partenaire de la réussite du CSNE. La dynamique insufflée par la signature de différents protocoles dès les années 2000 s'est poursuivie et consolidée ces dernières années entre la Profession agricole et la SCSNE pour réussir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe dans toutes ses dimensions. Cette coopération se traduit par un dialogue continu, entre les deux partenaires.</p> <p>A chaque étape de la conception du CSNE, les enjeux agricoles ont été pris en compte dans les choix pour limiter les incidences de l'ouvrage : adaptation du tracé, réduction des excédents de matériaux, localisation et configuration des terrains de dépôts de matériaux (avec remise en culture privilégiée), localisation autant que possible des aménagements environnementaux compensatoires sur des zones de délaissés et/ou de moindre valeur agronomique ou sur des dépôts, optimisation de la localisation des sites d'occupation temporaire en phase travaux...</p> <p>D'autre part, depuis plus de quinze ans, des réserves foncières ont été constituées avec la SAFER Hauts-de-France afin de compenser le prélèvement foncier. Elles représentent de l'ordre de 2 700 hectares. Ces surfaces, et leur valeur agronomique associée, permettent d'envisager un taux de prélèvement très réduit (de l'ordre de 1% en moyenne) dans le cadre de la procédure d'Aménagement foncier (AFAFE) en cours sous la maîtrise d'ouvrage des départements.</p> <p>Avant la mise en œuvre du nouveau parcellaire issu de l'aménagement foncier, ces réserves sont réattribuées aux AN633x exploitants intéressés en compensation des occupations pour les travaux préparatoires (archéologie préventive en particulier).</p> <p>Enfin, d'une manière générale, les dispositions des protocoles prévus pour indemniser les différents préjudices, inhérents à la construction d'une grande infrastructure, sont mis en œuvre par la SCSNE.</p> <p>La SCSNE prend bonne note des remarques et demandes exprimées par la FDSEA de la Somme qui concernent son périmètre d'actions. Elles feront l'objet d'échanges dans les instances régionale et départementale de coordination entre la Profession et la SCSNE.</p>

Provenance	Organisme	Date de dépôt	Ville (xxxx = registre papier de xxx)	Texte de la contribution	Eléments de réponse de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Courrier	Chambre agriculture Somme	18/03/2024 17h03	Rperonne	<p>CHAMBRE D'AGRICULTURE SOMME Chambre d'agriculture de la Somme YF o quité S&S sandrie BuriBOOF6 Armoire Cadue Té, 012733 #4 00Bureau d'Abboville12 rue Her Dire HO Abrovittetél 1 04 32 20 6920Bureau d'Estrées-Mons station de l'ina à demmmlae Etrumerau0200 Estrés-MonstéL Bureau de Villers-Botagés lui élit Chifend d'EauHOZAO Villors-Bricagev/0492938120bécucuellMéomre.chambagri.trwww domme chambre-agriculture.(E) (VLAT RÉPUBLIQUE FRANÇAISEBâtiment public leLib du J1/01/1924sirot, 188 002 31400011AFE 9411,2N/Réf. : YD - N°2 40318L TTCMairie de Péronne@Monsieur, le Président de la commission d'enquêtesMonsieur Jean-Marie ALLOMNEAU3 Place du Commandant Louis Daudre80200 PERONNEAmiens, le 18 mars 2024Objet : Prolongation de la durée de l'enquête publique environnementale du Canal Seine-Nord EuropeMonsieur le Président de la commission d'enquête, L'Enquête Publique Environnementale (EPE) relative aux travaux du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) de Prassel (60) à Aubencheul-au-Bac (59) dans les secteurs 2, 3 et 4, du CSNE, se tient du 4 mars 2024 au 2 avril 2024. Cette enquête publique repose sur la mise à disposition du public d'un dossier de demande d'autorisation environnementaleparticulièrement volumineux de près de 14 000 pages. Dans la Somme, ce dossier a été présenté succinctement aux personnes publiques associées lors d'un groupe de travail qui s'est tenu le 23 février 2024 à Péronne sous l'égide de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Somme. Compte tenu du volume exceptionnel du dossier et de l'importance stratégique de ce projet, pour permettre une consultation serine et soneexamen exhaustif je vous demande, conformément à l'ordonnance n°2015-1060 du 3 août 2015 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, de prolonger de 15 jours la durée de l'enquête environnementale reprise en objet de vos pris d'agrée, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations distinguées, La Présidente, Françoise GREFFÉ</p>	Se reporter à la réponse à la question 2.13 formulée par la commission d'enquête:



Partenaires financiers



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



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