



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

Fiche PIGM : SCSNE – canal Seine Nord Europe

Intitulé du projet

Canal Seine Nord Europe

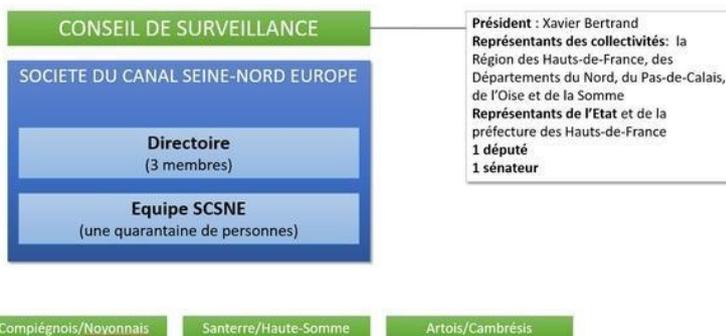
Intérêt général du projet:

Développement durable (transport économique et durable, augmentation de la compétitivité des ports français) :

- Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO2.
- Développement des territoires et compétitivité européenne.
- Transport alternatif à la route et à la voie ferrée ; décongestion du trafic fluvial européen.
- Transport fluvial de marchandises, accessibilité aux grandes agglomérations européennes.

Maîtrise d'ouvrage

Société du Canal Seine-Nord Europe, société de projet (établissement public) créée en avril 2016.



En 2009, une commission intergouvernementale regroupant les gouvernements français, wallon et flamand est créée, suivie par la constitution en avril 2010 d'un GEIE (Groupement européen d'intérêt économique) constitué des opérateurs Voies navigables de France, Waterwegen & Zeekanaal et du Service public de Wallonie. La SCSNE a rejoint le GEIE en 2018.

Descriptif général

Le canal Seine Nord Europe s'inscrit dans la démarche de développement durable des transports en Europe. C'est une voie navigable à grand gabarit d'intérêt international dit de classe « Vb », standard reconnu par l'ONU. Elle permettra de relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut et aux grandes plates-formes portuaires du Nord de la France et de l'Europe (Belgique, Pays Bas, Allemagne). Sa longueur est de 106 km entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.

Coût prévisionnel et financements

Le coût prévisionnel est estimé à 4,5 Md d'euros (confirmé par les accords du 4/10/2019).

Les différentes parties participant au financement du projet sont :

- l'Union européenne, au titre du Réseau trans-européen de transport (RTE-T) ;

Le 17 octobre 2013, la déclaration de Tallinn, cosignée par le commissaire européen aux Transports et les ministres français, flamand, wallon et néerlandais, affirmait l'intérêt de la liaison Seine-Escaut pour l'Europe et précisait que celle-ci était éligible à des financements européens à hauteur de 40% du montant des travaux et 50% du montant des études. À la suite de cette déclaration, la France, la Wallonie et la Flandre ont déposé en février 2015 une demande de financement de la liaison Seine-Escaut à l'Union européenne, dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Le 1^{er} décembre 2015, les partenaires signaient avec l'Union européenne une convention de financement de 980 millions d'euros pour la période 2014-2019 (1^{ère} tranche). La décision d'exécution du 27 juin 2019 ouvre la voie à un financement des travaux à hauteur de 50 %

- l'État (Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF) à hauteur de 1,1 Md€ ;

Un amendement au projet de loi de finances (PLF) pour 2020 sera présenté au Parlement pour la mobilisation de ressources additionnelles (Communiqué de Presse du ministère du 4/10/2019).

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/gouvernement-et-collectivites-des-hauts-france-ont-trouve-accord-sur-financement-du-canal-seine-nord>

- les régions françaises et les départements concernés par le tracé à hauteur de 1,1 Md€ pour l'ensemble des collectivités;

Les conseils régionaux des Hauts-de-France et d'Île-de-France ainsi que les conseils départementaux du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme sont des partenaires importants du projet. Le canal Seine-Nord Europe sera un outil de développement économique et de transition énergétique pour ces collectivités.

Ce partenariat se concrétise dans la gouvernance de la Société du Canal Seine-Nord Europe, en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet. Cette contribution d'1,1 milliard d'euros des collectivités territoriales "pourra le cas échéant être financée au moyen d'un emprunt" (Communiqué de Presse du ministère du 4/10/2019)

Enfin, s'agissant du reste à financer (500M€), *"l'État aidera à la mise en place de ressources à assiette locale pour financer la contribution d'équilibre, dont le montant sera garanti par les collectivités"* (Communiqué de Presse du ministère du 4/10/2019).

Planning prévisionnel

Historique :

1975 – 1985 : 1^{ères} études, inscription liaison Seine-Nord au schéma directeur des Voies Navigables ;

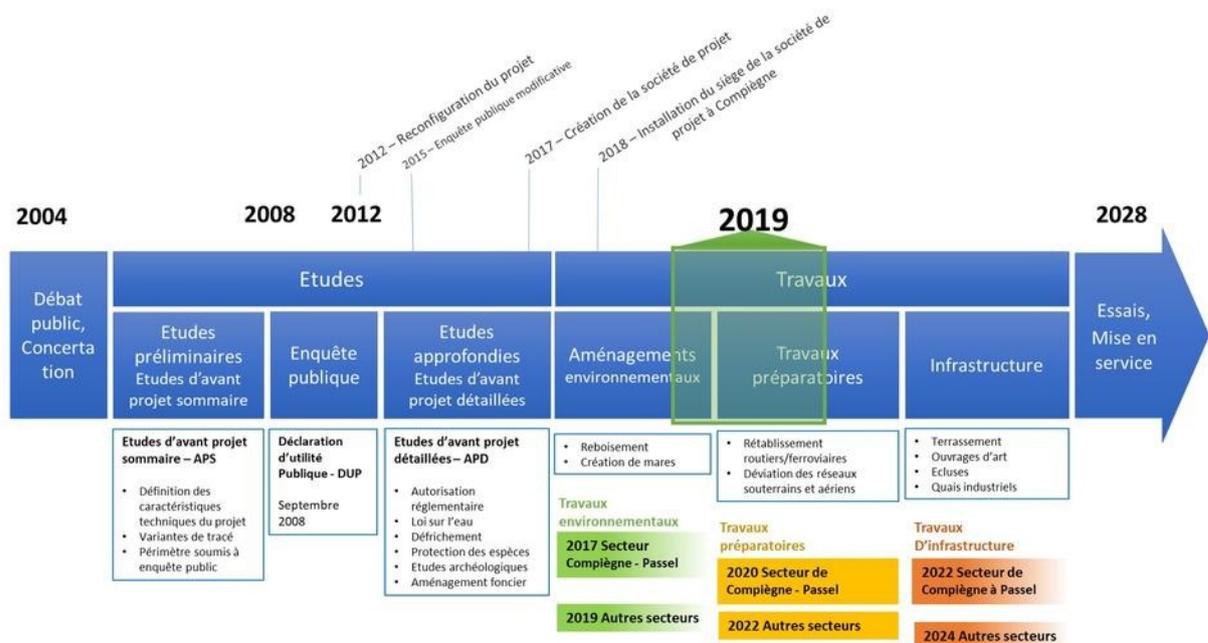
1993 – 1994 : débat préalable sur l'opportunité du projet, cahier des charges des études à mener ;
 1996 – 1998 : études préliminaires, études des fuseaux ;
 2002 : décision du ministre sur le choix du fuseau ;
 2004 – 2005 : réalisation de l'Avant-projet. Approbation de l'APS par le ministre le 20/11/06 ;
 2005 – 2006 : élaboration dossier d'utilité publique ;
 2007- début 2008 : enquête publique, études archéologiques, mise en place coordination mission de financement ;
 11 septembre 2008 : signature du décret de déclaration d'utilité publique (DUP)
 Fin 2009 à 2011 : diagnostics et fouilles archéologiques
 fin 2009 à 2012 : dialogue compétitif pour la conception, la construction et la gestion du canal ;
 2013 : mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe, conduite par le député Rémi Pavros.

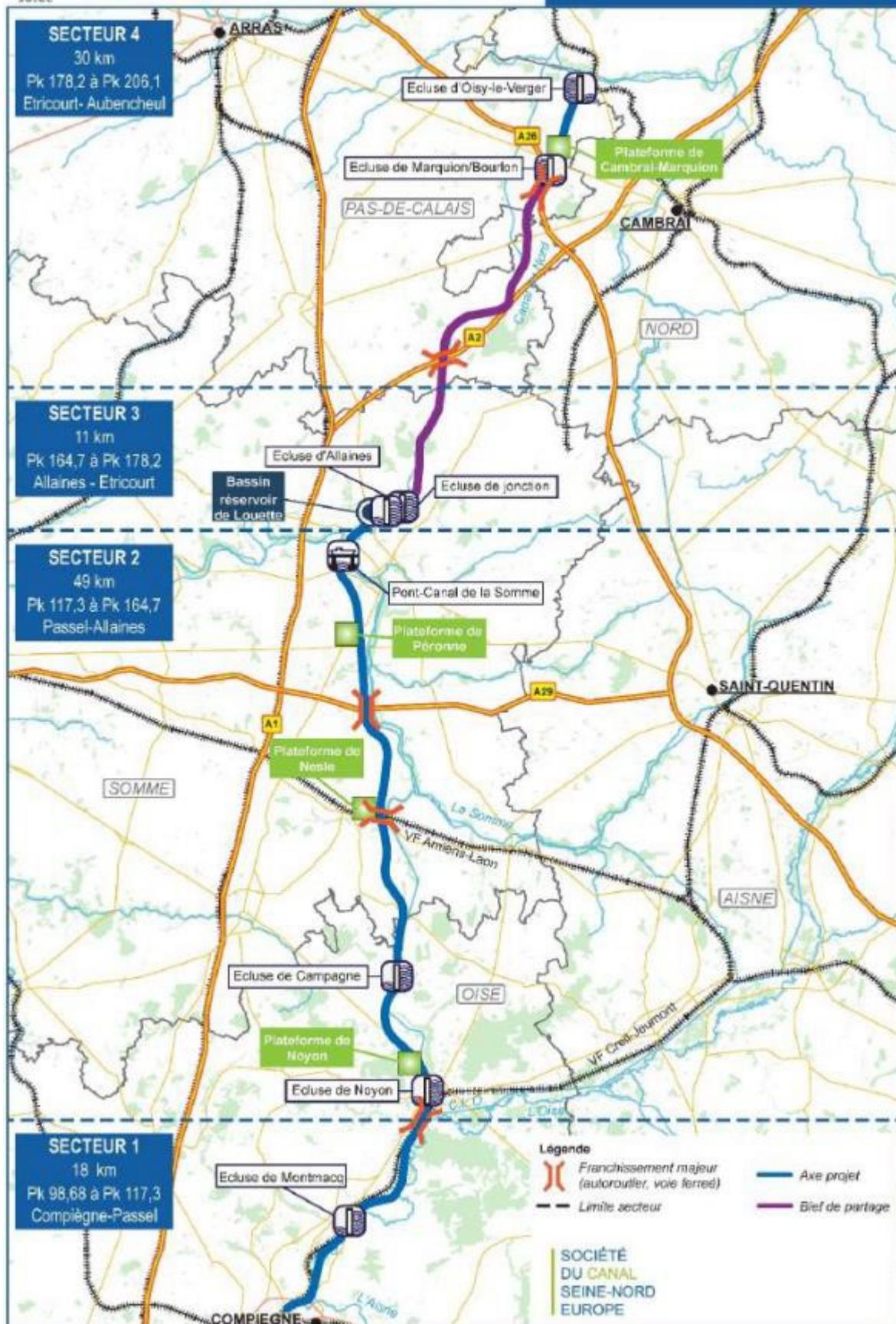
Planning du projet reconfiguré :

2015 : procédure de modification de la DUP de 2008 ;
 15 avril 2017 : Signature du décret de DUP modificative ;
 2017 : début des travaux (sites de mesures compensatoires de Bienville dans l'Oise) ;
 2018-2022 : Travaux préparatoires par secteurs ;
 2022-2024 : Travaux secteur 1 ;
 2024-2028 : Travaux autres secteurs ;
 2028 : mise en service

phasage des travaux :

cf calendrier du projet et carte de phasage du projet ci-après





carte de phasage du projet

Présentation du projet

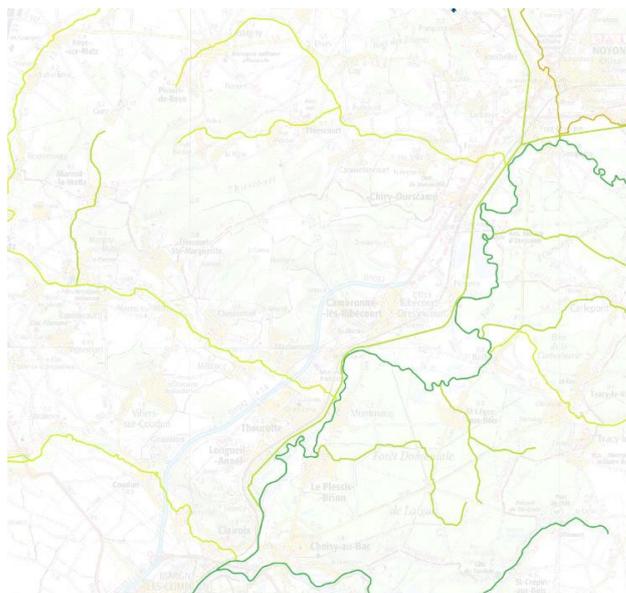
Le Secteur 1 du canal Seine-Nord Europe se situe dans la vallée alluviale de l'Oise. Ce secteur est caractérisé par la présence d'un réseau hydrographique dense composé de l'Oise et de plusieurs affluents (Aronde, Matz, Divette...). Ces cours d'eau ont néanmoins été fortement contraints par le développement économique de la vallée et notamment de la navigation fluviale avec la création du canal latéral à l'Oise en 1826 puis son approfondissement dans les années 1930 et 1970. L'aménagement du canal latéral à l'Oise a induit une chenalisation de l'Oise jusqu'à Longueil-Annel, des rescindements multiples et la mise en place d'ouvrages de traversée des cours d'eau.

Toutefois, malgré ces contraintes, l'Oise et sa vallée présentent une richesse faunistique et floristique reconnues par l'établissement de plusieurs sites Natura 2000, ZNIEFF et le classement en liste 1 et 2 de plusieurs cours d'eau. L'Oise est caractérisée par un bon état écologique (hors HAP) depuis 2015.

Ses affluents majeurs, l'Aronde, le Matz et la Divette, ont subi plus de pressions anthropiques (obstacles à la continuité écologique, rejets divers...) et continuent d'être en état moyen. La Divette a fait l'objet récemment d'opérations d'effacement de seuils à son amont pour améliorer sa qualité.

Les autres affluents de l'Oise, souvent intermittents, et correspondant pour plusieurs à des fossés de drainage, ont l'essentiel de leur lit situé en milieu urbain ou agricole et ont été fortement recalibrés.

Concernant la continuité écologique, les grands cours d'eau que sont l'Oise et l'Aisne ne sont pas concernés dans le secteur du projet par des obstacles à la continuité piscicole ou sédimentaire. En revanche, concernant les affluents en rive droite, ces derniers ont fait l'objet de nombreux aménagements liés aux activités industrielles, routes, voies ferrées ou traversées de zone urbaine. Enfin les cours d'eau traversent le canal latéral à l'Oise via un ouvrage de traversée (aqueduc ou siphon) afin de rejoindre l'Oise avec un dénivelé plus ou moins important rendant les ouvrages de traversée infranchissables en période d'étiage au moins. A noter toutefois que des actions d'effacements des ouvrages qui ne sont plus utilisés sont menées par les syndicats de rivière. Pour les canaux, dont la fonction première est d'assurer un niveau de navigation via les écluses pour éviter la navigation sur les cours d'eau naturels, la continuité n'est pas assurée. A noter toutefois la présence de migrateurs sur l'Oise, l'Aisne et la Divette.



État des masses d'eau dans la vallée de l'Oise moyenne

Concernant les conditions morphologiques, l'Oise canalisée et l'Aisne qui sont des masses d'eau fortement modifiées ont fait l'objet de recalibrages et d'aménagements en lien avec l'activité fluviale pour assurer leur fonction économique.

Alors que l'Oise naturelle de l'aval de Sempigny à Janville, a subi des modifications ponctuelles depuis ces 50 dernières années liées aux rétablissements routiers ou la mise en place de rejet mais a conservé des conditions morphologiques naturelles, ses affluents ont été plus ou moins modifiés en particulier en aval de leur bassin versant et les cours d'eau les plus petits sur le secteur du projet deviennent des réseaux de drainage avec un profil recalibré, un fond argileux et l'absence de végétation aux abords. Les plus grands cours d'eau tels que la Divette, le Matz et l'Aronde présentent une morphologie globale beaucoup plus naturelle malgré des secteurs encore contraints. Les canaux ont un profil totalement artificialisé avec les berges en palplanches (Canal Latéral de l'Oise) ou en béton (Canal du Nord).

Masses d'eau concernées par le projet

Le projet est divisé en 4 phases dont deux concernent le bassin Seine-Normandie, le reste du projet se situant sur le bassin Artois Picardie.

- Masses d'eau de surface en Seine-Normandie :

- . FRHR 185 : l'Oise du confluent de l'Ailette au confluent de l'Aisne
- . FRHR 216-c : l'Oise du confluent de l'Aisne au confluent du Thérain
- . FRHR 211 : L'Aisne du confluent de la Vesle au confluent de l'Oise
- . FRHR 513 : Le canal latéral à l'Oise
- . FRHR 187 : le Matz
- . FRHR 188 : l'Aronde
- . FRHR185-H0321000 : La Divette

Certaines de ces masses d'eau (FRHR 211, FRHR 216-c, FRHR 513) sont déjà identifiées comme masses d'eau fortement modifiées ou masses d'eau artificielles soulignant le caractère anthropisé de ces cours d'eau contraints par le développement économique de la vallée dès le dix-neuvième siècle et notamment de la navigation fluviale.

Par ailleurs, la phase deux du projet concernera essentiellement la réalisation d'un nouvel ouvrage.

- Masses d'eau souterraine en Seine-Normandie:

FRHG002 : Alluvions de l'Oise

FRHG06 : LUTETIEN-YPRESIEN du SOISSONNAIS-LAONNOIS.

Incidence prévisible sur les masses d'eau concernées par la phase 1

Pour la masse d'eau FRHR 216-c :

- incidence sur le débit (prises d'eau). Mesures d'évitement et de réduction prévues : Objectif de grande étanchéité des biefs, recyclage des éclusées et création d'un bassin de retenue à proximité du bief de partage pour alimenter le canal. Mesures de gestion prévues : Gestion économe des ressources en eau avec arrêt des prélèvements en période d'étiage.

=> l'incidence sera limitée à la période des travaux et non modifiée par rapport à l'existant par la suite. (cf incidence prévisible de l'alimentation du canal)

Pour la masse d'eau FRHR 185 :

- incidence morphologique (recoupement de méandres, impacts sur des zones humides). Mesures de réduction prévues : maintien des conditions morphodynamiques avec protection des berges. Mesures compensatoires prévues : réhabilitation ou restauration de zones humides ou de milieux naturels équivalents dans des zones favorables.

=> bien que des mesures soient prises réduire les effets du projet, la morphologie d'une partie de la masse d'eau sera modifiée.

Incidence prévisible sur les affluents de l'Oise

L'aggravation éventuelle des discontinuités existantes entre l'Oise et les affluents nécessite une demande d'exemption à l'objectif de restauration du bon état écologique des masses d'eau superficielles. Pour la Divette, la continuité de cette masse d'eau est déjà dégradée par la présence d'un siphon pour franchir le canal. Les autres rus affluents de l'Oise associés à la masse d'eau FRHR 185 sont également concernés par le maintien des discontinuités au niveau du canal. Ces derniers sont eux aussi déjà rétablis par des aqueducs ou siphons qui seront approfondis ou rallongés en siphon. La mise en place de ces siphons modifiera ponctuellement l'hydromorphologie locale qui sera par ailleurs améliorée en amont et en aval de ces franchissements. La demande d'exemption à l'objectif de non dégradation de l'état actuel et d'atteinte du bon état écologique porte également sur le compartiment morphologie. Certains affluents de l'Oise en rive gauche pourront voir leur confluence légèrement déplacée par le projet CSNE, tous ces affluents sont rattachés à la masse d'eau FRHR 185.

=> la restauration de la continuité sur ces cours d'eau et rus ne pourra être réalisée au niveau du canal par le maintien d'un siphon.

Pour la masse d'eau FRHR 187 (le Matz) :

- incidence du franchissement sur les compartiments continuité piscicole et morphologie.

=> la restauration de la continuité sur ce cours d'eau ne pourra être réalisée au niveau du canal par le maintien d'un siphon.

Pour la masse d'eau FRHR 188 (l'Aronde) :

- incidence morphologique par la modification de la confluence de l'Aronde avec l'Oise et par la création de linéaire de cours d'eau.

=> la morphologie d'une partie de la masse d'eau sera modifiée.

Pour limiter les impacts sur ces compartiments, toutes les mesures pratiques sont prises pour atténuer l'incidence négative du projet sur l'état de la masse d'eau. Ainsi, des mesures d'évitement (recherche d'alternatives), de réduction et de compensation sont mises en place.

En termes d'hydromorphologie et de continuités écologiques des affluents de l'Oise, globalement les mesures sont les suivantes :

Impacts	Mise en place d'un chenal de navigation en vallée de l'Oise plus large et plus profond que le canal latéral à l'Oise existant Création d'une nouvelle infrastructure linéaire en remblais sur 10 km maintenant les obstacles à l'écoulement des cours d'eau de certains affluents de l'Oise
Mesures d'évitement et alternatives	Alternatives étudiées : Rehausse du canal latéral à l'Oise actuel de 4 m (maintien des ouvrages actuels) à 6 (transformation des siphons en aqueduc) ;

étudiées	Déviations des cours d'eau pour rejoindre le point bas de l'Oise en aval ; Raccordement de la Divette au Bief de Montmacq. Alternatives non retenues car présentant des impacts secondaires trop importants au regard du bénéfice acquis, non réalisables techniquement et avec un coût mettant en péril le maintien du projet pour la solution 1.
Mesure de réduction	Réutilisation du canal existant Suppression du projet de siphon du Matz, Optimisation du dimensionnement et de la longueur des siphons, Création d'accès aux siphons et leur doublement pour permettre leur entretien futur, Amélioration des sections amont et aval des cours d'eau de part et d'autre des ouvrages, Suppression du projet de seuil
Impacts résiduels	Maintien des discontinuités existantes
Mesures de compensation/ accompagnement	Compensation des habitats impactés par les travaux Participation au programme de financement de travaux de cours d'eau

Incidence prévisible de l'alimentation du canal

L'alimentation en eau du CSNE sera assurée, en période normale, par un prélèvement dans l'Oise canalisée en aval de l'écluse de Montmacq et, durant les «périodes critiques d'étiages prononcés», par un bassin réservoir à aménager à Louette sur la commune d'Allaines. Les alimentations actuelles du canal latéral à l'Oise et du canal du Nord via la prise d'eau de Chauny dans l'Oise, ainsi que du canal de la Somme, sont conservées pour continuer à assurer l'alimentation de ces canaux existants. Aucun prélèvement en nappe n'est prévu.

Une fois l'alimentation initiale du CSNE réalisée, le schéma d'alimentation en eau prévoit que seules les pertes par évaporation et infiltration seront compensées par des apports, l'eau nécessaire aux éclusées étant réutilisée après remontée par pompage de bief à bief. En période de basses eaux de l'Oise, le prélèvement dans l'Oise sera diminué, puis le cas échéant stoppé, le bassin-réservoir de Louette prenant le relais. Le schéma d'alimentation en eau du CSNE repose ainsi sur la qualité de l'étanchéité du canal.

=> comme évoqué précédemment l'incidence sera limitée à la période des travaux et non modifiée par rapport à l'existant par la suite (cf incidence pour la masse d'eau FRHR 216-c)

Incidence prévisible sur les eaux souterraines

L'incidence sur les masses d'eau souterraines pourra être qualitative surtout pendant les travaux de terrassement en cas de pollution accidentelle et quantitative lors des travaux de terrassement également (pompages d'épuisement de l'eau dans les excavations). L'incidence quantitative persistera ponctuellement aussi après la réalisation des travaux, car le canal pourra constituer une barrière hydraulique du fait de son étanchéité.

L'incidence du canal sur les périmètres de protection des champs captant AEP fera l'objet d'études hydrogéologiques spécifiques.

Les mesures prévues visent notamment la prévention des pollutions accidentelles potentielles, de la pollution chronique (notamment l'eutrophisation), la surveillance des captages AEP (réseau de contrôle).

=> les incidences restent ponctuelles et temporelles par rapport aux masses d'eau concernées.

Exemption au titre de l'article 4.7. de la DCE

Le projet du CSNE a été identifié comme projet d'intérêt général majeur dès le premier cycle de gestion 2010-2015, à savoir comme projet susceptible de déroger aux objectifs du SDAGE et plus particulièrement à celui de la non-dégradation de l'état des masses d'eau ce que prévoit la directive cadre sur l'eau par le cas d'exemption prévu à l'article 4.7.

En effet, le projet de canal Seine-Nord Europe s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement et de développement des territoires répondant à des objectifs multifonctionnels complémentaires autour :

- Du développement économique et de l'attractivité des territoires traversés ;
- De la compétitivité des ports maritimes du bassin de la Seine et du nord de la France ;
- De la transition énergétique grâce au report vers le mode fluvial ;
- Du renforcement de la voie fluviale à grand gabarit au plan national ;
- De la mise à disposition d'une offre logistique massifiée.

Ces ambitions sont portées par une logique partenariale qui s'exprime à différentes échelles, notamment au sein du réseau Seine-Escaut, au niveau des territoires traversés, au plan national et au plan européen.

Ainsi le projet contribuera à la dynamisation économique des territoires qu'il traverse et qui favorisera la transition écologique grâce au report du transport de marchandises de la route vers le fluvial malgré la modification des activités humaines qu'il va engendrer et les modifications dans les caractéristiques physiques des eaux.

Le projet, par les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts prévues, a recherché l'atteinte des objectifs de la directive cadre européenne qui visent, entre autres, à améliorer et protéger les eaux de surface et souterraines, à promouvoir un usage durable de l'eau et à contribuer à une lutte contre les inondations. Toutefois, concernant l'hydromorphologie, la réalisation du projet aura pour effet des modifications morphologiques sur une partie des masses d'eau et le maintien de discontinuités existantes. La modification de l'Oise pour permettre le passage des convois implique l'empêchement d'atteinte sur le long terme du bon état pour les masses d'eau concernées. Des effets résiduels sur la qualité pourront être observés le temps nécessaire au milieu pour permettre une recolonisation sur le cours de l'Oise.

Les masses d'eau concernées sont les suivantes :

FRHR 185 « L'Oise du confluent de l'Ailette (exclu) au confluent de l'Aisne (exclu) »

FRHR 216-c « L'Oise du confluent de l'Aisne (exclu) au confluent du Thérain (exclu) »

FRHR185-H0321000 « La Divette »

FRHR 187 « Le Matz de sa source au confluent de l'Oise (exclu) »

Remarques

Risques Naturels

Le projet du CSNE doit être compatible avec les plans de prévention des risques (PPR) approuvés ou, en dehors de leur périmètre, se référer à l'atlas des zones inondables des crues centennales.

La sécurité des ouvrages (stabilité des digues et des ponts-canaux) est constitutive également de l'analyse des risques.

Plan de situation et documents utiles à la compréhension du projet

