



**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**

Délégation de bassin Seine-Normandie

Mise à la disposition du public du projet de :

Arrêté modifiant l'arrêté n° 2015205-0023 du 24 juillet 2015 définissant les dérogations aux objectifs de qualité du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine Normandie en application du VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement

Contexte et objectifs du projet de décision :

La directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2000 (directive 2000/60/CE) fixe des objectifs pour la préservation et la restauration de l'état des eaux superficielles (eaux douces et eaux côtières) et des eaux souterraines. Les objectifs généraux sont d'atteindre en 2015 le bon état des différents milieux sur tout le territoire européen, de ne pas dégrader les milieux en bon état, de réduire progressivement les rejets, émissions ou pertes pour les substances prioritaires, et de supprimer les rejets d'ici à 2021 des substances dangereuses prioritaires.

La mise en œuvre de cette directive se traduit par la réalisation d'un plan de gestion à l'échelle des grands bassins hydrographiques, plan de gestion dont la durée est de 6 ans. Cette directive a été transposée en droit français par la loi n°2004-338 du 21 avril 2004.

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est un document de planification qui fixe, pour une période de 6 ans, les objectifs environnementaux à atteindre ainsi que les orientations de travail et les dispositions à prendre pour les atteindre et assurer une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Pour répondre à la législation européenne et nationale, le premier schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux a été mis en œuvre pour la période 2010-2015. Pour le cycle 2022-2027, le SDAGE doit faire l'objet d'une révision.

Ainsi le SDAGE du bassin Seine Normandie fixe les objectifs de qualité et de quantité pour les masses d'eaux du bassin.

Pour l'application du 4° du IV de l'article L. 212-1 du code de l'environnement, la prévention de la détérioration de la qualité des eaux consiste à faire en sorte qu'aucune des masses d'eau du bassin ou

Tél : 01 87 36 45 00

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 94307 VINCENNES Cedex

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

groupement de bassin ne soit dans un état correspondant à un classement inférieur à celui qui la caractérisait au début de la période considérée.

Néanmoins en application de VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement, des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines peuvent justifier dans des conditions définies par décret, des dérogations motivées au respect des objectifs mentionnés au IV de l'article L. 212-1 du code de l'environnement et fixés dans le SDAGE. L'une des conditions concerne la démonstration qu'il n'existe pas d'option alternative meilleure du point de vue environnemental.

Ces dérogations correspondent à des projets répondant à des motifs d'intérêt général qui nécessitent des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines pour leur réalisation.

La liste de ces dérogations a fait l'objet d'un arrêté du préfet coordonnateur du bassin, l'arrêté n° 2015205-0023 du 24 juillet 2015 pris en prévision du deuxième cycle de gestion 2016-2021. Une mise à jour de la liste de ces dérogations fait l'objet d'un arrêté modificatif, objet de la présente consultation, en application de VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement modifié par la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allégement des démarches administratives.

Cette liste est portée à la connaissance du comité de bassin (article R. 212-7 alinéa 2 du code de l'environnement) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux intègre la liste de ces projets et indique les raisons des modifications qu'ils apportent à la masse affectée (I de l'article R. 212-11, alinéa 2).

L'inscription sur cette liste n'a pas valeur d'autorisation : les projets restent soumis à toutes les obligations légales au titre des procédures « Eau », en particulier le régime d'autorisation et déclaration, et les mesures permettant d'atténuer l'impact sont à identifier et à mettre en œuvre, notamment en application du SDAGE.

Les dérogations envisagées ou retenues sur le bassin Seine-Normandie

Les projets retenus au titre des dérogations aux objectifs de qualité du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine Normandie en application du VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement sont au nombre de quatre. Les premiers projets sont identifiés dans le SDAGE 2010-2015 et le projet d'aménagement du canal de Bray à Nogent sur la Seine en 2015.

1. le projet du Canal Seine Nord Europe

Ce projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation qui doit aboutir à la prise d'une décision d'autorisation début 2021 (arrêté du 8 avril 2021). Les études réalisées et en particulier l'étude d'impact ont permis de préciser les incidences attendues du projet.

Les dérogations apportées par ce projet sont précisées dans la fiche détaillée jointe ci-après.

2. l'amélioration des accès nautique du port de Rouen

Ce projet est achevé. Les impacts sur le cours de la Seine ont essentiellement porté sur des modifications du profil de la Seine à l'aval de Rouen. La masse d'eau concernée est une masse d'eau déjà classée masse d'eau fortement modifiée par les altérations dues aux aménagements antérieurs et historiques des accès au Port de Rouen.

Plus généralement les impacts locaux du projet ont fait l'objet de compensation dans le cadre de la procédure d'autorisation du projet.

Ce projet n'a pas fait l'objet d'une dérogation aux objectifs de qualité du SDAGE. Sa fiche ne fait pas l'objet de modification au titre de la présente consultation.

3. le prolongement du grand canal du Havre

Ce projet a été mis en instance par le Grand port maritime du Havre.

Les études devront se poursuivre après le choix du tracé définitif. À l'issue de ces études, les impacts potentiels sur les masses d'eau concernées seront précisés notamment dans le cadre des dossiers réglementaires, notamment la demande d'autorisation environnementale ou déclaration d'utilité publique.

Ce projet ne fait pas l'objet d'une mise à jour dans le cadre de la présente demande.

4. le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray sur seine et Nogent sur Seine

Ce projet a été inscrit sur la liste des projets susceptibles de déroger aux objectifs du SDAGE en 2015 de part la nature du projet qui visent la mise à grand gabarit de la Seine navigable entre Bray sur seine et Nogent sur seine et ainsi à modifier le profil de la Seine sur ce secteur.

Des études détaillées restent à mener pour préciser les impacts de ce projet sur les masses d'eau concernées et apporter les justifications nécessaires dans les dossiers réglementaires.

Ce projet fait l'objet d'une mise à jour minimale pour préciser son état d'avancement actuel et les masses d'eaux concernées.

La présente consultation porte sur la mise à jour des fiches de deux des quatre projets identifiés. Les fiches ci-après précisent les caractéristiques des projets notamment les masses d'eau concernées ou susceptibles de l'être par la dérogation aux objectifs de qualité définis dans le SDAGE, les incidences prévisibles sur la ou les masses concernées, et la justification de l'absence de solutions alternatives permettant d'obtenir de meilleurs résultats environnementaux.



**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

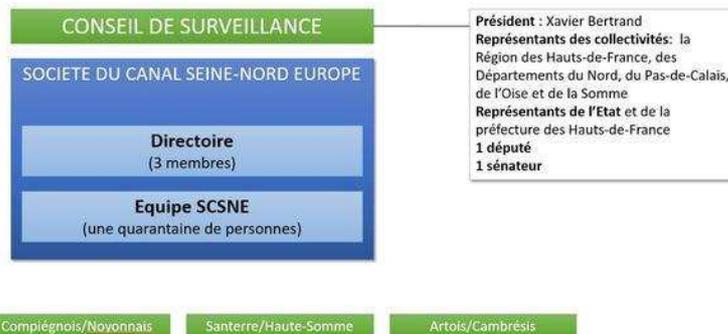
Intérêt général du projet:

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 ;

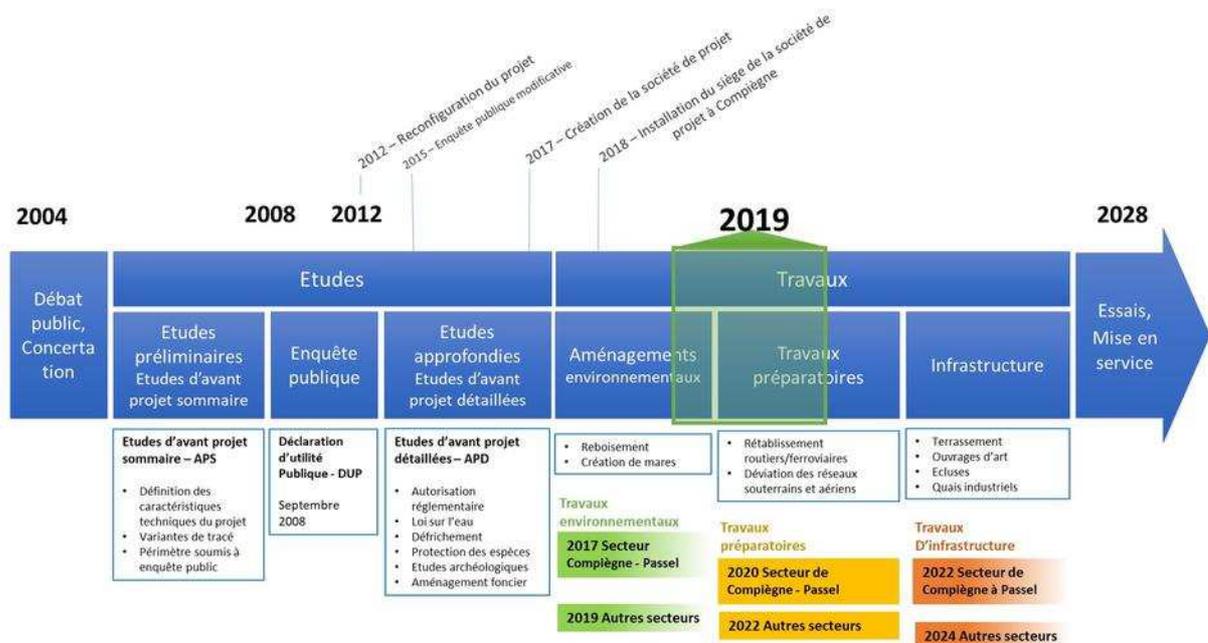
1993 – 1994 : débat préalable sur l'opportunité du projet, cahier des charges des études à mener ;
 1996 – 1998 : études préliminaires, études des fuseaux ;
 2002 : décision du ministre sur le choix du fuseau ;
 2004 – 2005 : réalisation de l'Avant-projet. Approbation de l'APS par le ministre le 20/11/06 ;
 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.

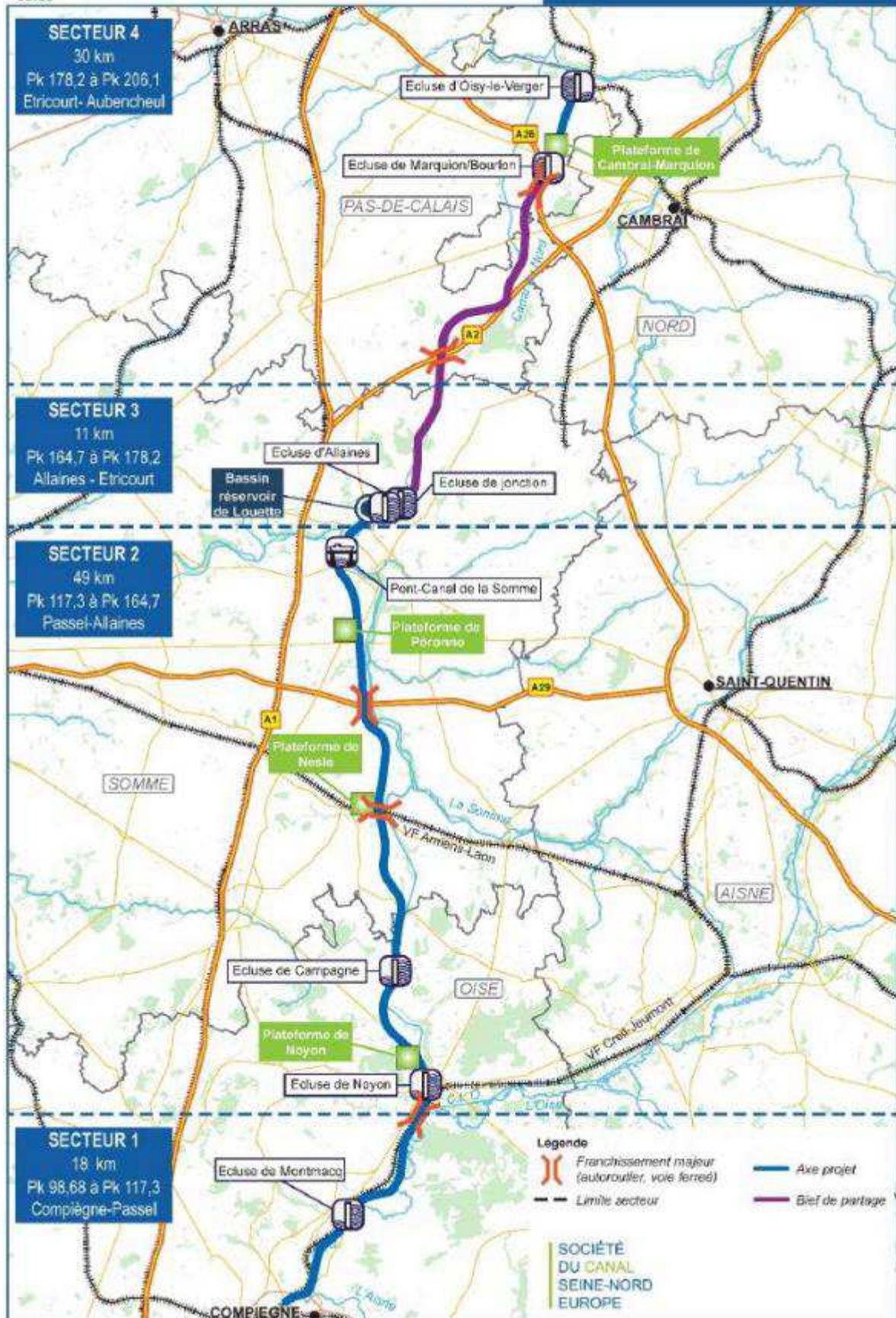
Planning du projet reconfiguré :

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

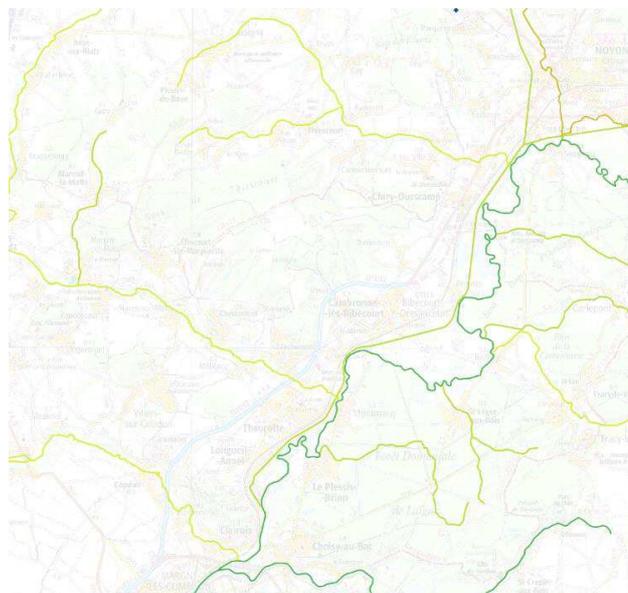
Le Secteur 1 du canal Seine-Nord Europe se situe dans la vallée alluviale de l'Oise. Ce secteur est caractérisé par la présence d'un réseau hydrographique dense composé de l'Oise et de plusieurs affluents (Aronde, Matz, Divette...). Ces cours d'eau ont néanmoins été fortement contraints par le développement 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 Longueuil-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





**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 : VNF - Bray-Nogent

Intitulé du projet

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

Maîtrise d'ouvrage

Voies Navigables de France (VNF), établissement public

Intérêt général du projet:

Les études de trafic ont montré que la voie fluviale de la Seine amont présente un potentiel de développement, mais que celui-ci est affaibli par le petit gabarit.

Le projet Bray/Nogent vise à répondre aux besoins de développement du transport par voie d'eau notamment en lien avec les trafics céréaliers et carriers. Les études socio-économiques estiment que le projet permettrait un surplus de trafic d'environ 60 %. Aujourd'hui, sur la Seine amont, ce sont environ 7 M de tonnes qui sont annuellement transportées (soit l'équivalent de 350 000 à 400 000 PL).

Le projet présente trois objectifs prioritaires :

- répondre à une demande de transport en développement (en 10 ans - de 2001 à 2010 - le trafic a triplé pour atteindre 350 millions de tonnes*kilomètres, augmentation concernant avant tout des produits agricoles et les granulats),
- permettre le passage de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine afin de répondre à l'évolution des gabarits de la flotte constatée au niveau européen,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre : en rendant le transport fluvial plus attractif par rapport au transport routier, le projet participe à la lutte contre le réchauffement climatique.

Les autres objectifs du projet sont :

- L'accroissement des échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et la liaison Seine Escault ;
- Le développement économique local en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en suscitant l'implantation de nouvelles activités ;
- La réponse aux enjeux du territoire par :

- o le respect du patrimoine naturel de la vallée de la Bassée ;
- o le maintien de la neutralité hydraulique en aval du projet, en protégeant la ressource en eau ;
- o la préservation du cadre de vie des populations du territoire.

Le projet répond en outre à l'objectif de progression de la part des modes alternatifs à la route, objectif fixé par le Grenelle de l'environnement pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le projet permet d'améliorer la part de la voie d'eau par rapport à la situation actuelle, notamment grâce à l'aménagement du grand gabarit à la place du canal de Beaulieu actuel. La part modale de la voie d'eau à horizon 2025 passe ainsi de 12,3% en situation de référence à 20,7% avec le projet. En tonnes par km, cela représente 91 millions de tonnes par km en moins sur la route et 456 millions de tonnes par km en plus sur la voie d'eau. Autre illustration : à l'horizon de la mise en service, le projet d'aménagement permettrait d'éviter de l'ordre de 27 000 camions par an. L'économie en termes d'émissions de CO₂ est de 5 000 tonnes de CO₂ par an.

Descriptif général

La section Bray/Nogent souffre actuellement de nombreuses contraintes, notamment en termes de longueur, de largeur et d'enfoncement. Ces contraintes entraînent une exploitation sous-optimale et peu compétitive de la voie d'eau par rapport aux autres modes de transport :

- la liaison ne permet actuellement à des unités de 110 mètres de long avec un port en lourd de 1000 tonnes (classe CEMT Va) de remonter la Seine que jusqu'à Villiers-sur-Seine,
- plus en amont, sur le canal de Beaulieu qui se situe juste en aval de Nogent-sur-Seine, les caractéristiques du chenal (longueur et largeur des écluses, rayon de courbure des boucles, et mouillage) limitent le passage à des bateaux plus petits de type convois Freycinet (port en lourd compris entre 250 et 400 tonnes -classe CEMT II) ou à des bateaux de type RHK (port en lourd compris entre 1000 à 1500 tonnes - classe CEMT IV) pour les marchandises conteneurisées jusqu'à Nogent-sur-Seine dans des conditions très dégradées. Par ailleurs, le tirant d'eau du canal de Beaulieu étant limité à 2 m, le remplissage des bateaux doit également être limité à 650 tonnes.

Sur cette section, les convois de Freycinet ont des dimensions qui leur permettent de se croiser sur la liaison alors que les RHK nécessitent l'imposition d'un alternat et d'une vitesse très faible à cause du manque d'eau (2 km/h).

L'aménagement envisagé pour cette liaison vise à permettre sur l'ensemble de la section de Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, d'accueillir des automoteurs de 110 mètres de long et de 11,4 mètres de large disposant d'un port en lourd de 2500 tonnes (classe CEMT Va) qui pourront ainsi accéder au port de Nogent-sur-Seine et à l'offre fluviale à grand gabarit sur le bassin séquanais, qui sera mis en réseau avec les bassins du nord de l'Europe lors de l'aménagement du canal Seine Nord Europe (canal SNE).

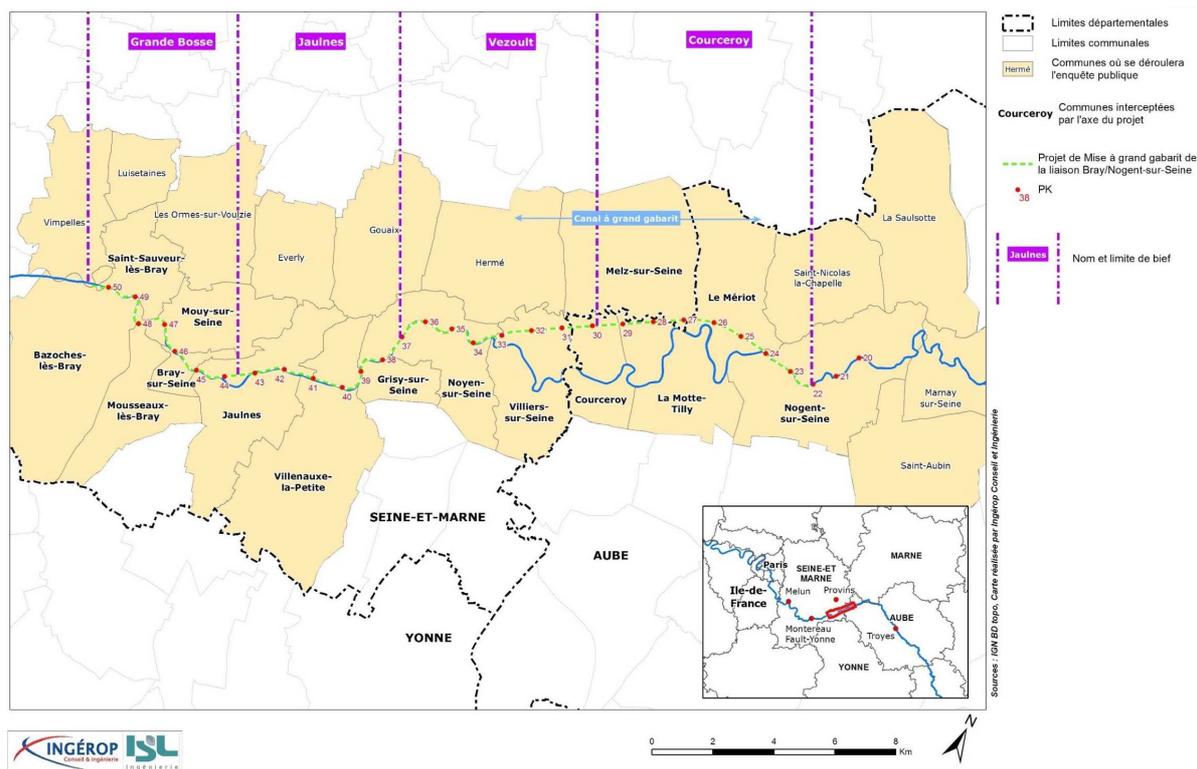


Figure 2 – Plan de situation

Coût prévisionnel et financements

Au stade des études d'Avant-Projet, le montant prévisionnel des travaux s'élève à 256.7 millions d'euros HT, soit 308 millions d'euros TTC. Le projet Bray-Nogent a été inscrit à hauteur de 3,7 millions d'euros dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) contractualisés entre l'Etat et les Régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne (ancien découpage régional) de 2000-2006 (700k€) et 2007-2013 (3 000 k€). De plus, l'Union Européenne a investi près de 2,5 millions d'euros dans les études du projet sur la période 2013-2015. Le projet est aujourd'hui inscrit dans le cadre du CPER 2015-2020 d'Ile-de-France et Grand Est à hauteur de 10,930 millions d'euros. Il bénéficie, sur la période 2019-2022, d'une subvention de l'Union européenne couvrant 50% du montant hors taxe des études. Le gouvernement a mis en place en octobre 2017 le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le cadre des Assises de la mobilité, dans l'objectif de proposer une priorisation des investissements dans les infrastructures de transport. Les conclusions de ce comité prévoient que l'Etat investisse 125 millions d'euro pour le financement de la phase travaux du projet dans la période 2028/2032. Des négociations avec les différents co-financeurs identifiés (Région Île-de-France et Grand-Est, départements de Seine-et-Marne et de l'Aube, Union Européenne...) vont débiter et porteront sur le financement de la phase travaux.

Planning prévisionnel

CIA pour la DUP : ouverture le 17 septembre 2019, cloture le 18 novembre 2019
 Saisie de l'autorité environnementale : janvier 2020
 Enquête publique sur la DUP : 18 janvier au 18 février 2021
 Autorisation environnementale : dépôt automne 2021
 Début les travaux en 2024.

Masses d'eau concernées par le projet

L'aire d'étude du projet s'implante au sein de l'unité hydrographique Bassée-Voulzie et concerne 11 masses d'eau :

FRHR34 : La Seine du confluent du Ru de Faverolles (exclu) au confluent de la Voulzie (exclu)

FRHR36 : L'Ardusson de sa source au confluent de la Seine (exclu)

FRHR38 : La Seine du confluent de la Voulzie (exclu) au confluent de l'Yonne (exclu)

FRHR39 : Le ruisseau des Méances de sa source au confluent de la Seine (exclu)

FRHR40 : La Voulzie de sa source à la confluence de la Seine (exclu)

FRHR41 : L'Auxence de sa source au confluent de la Seine (exclu)

FRHR34-F2150600 : Vieille Seine

FRHR34-F2209000 : ru de villenauxe

FRHR34-F2228000 : noue d'Hermé

FRHR35 : La Noxe de sa source au confluent de la Seine (exclu)

FRHR37 : L'Orvin de sa source au confluent de la Seine (exclu)

Incidence prévisible sur les masses d'eau concernées

Pour le projet Bray/Nogent, 3 cours d'eau devront être rétablis car ils seront interceptés par le futur linéaire du projet :

- un bief de dérivation du Resson sera créé sur un linéaire de l'ordre de 1,2 km pour rejoindre la Vieille Seine. Un ouvrage de 40 m sous la voie SNCF Paris-Bâle sera nécessaire pour maintenir la continuité hydraulique et écologique du Resson.
- le dernier méandre de la Vieille Seine sur la commune de Noyen-sur-Seine sera rescindé en tenant compte de la présence d'un boisement alluvial et de la présence d'une espèce protégée.
- la noue d'Isles sera interceptée par le raccordement à la Seine en amont de la future écluse de Jaulnes. Ainsi, elle devra être rétablie au nord du projet et sa confluence déplacée en aval de la future écluse.

Le projet aura également un impact important sur les berges qui seront rescindés sur 34 kilomètres :

- 19 km sur le canal à grand gabarit (berges des casiers SEDA) ;
- 15 km en Seine navigée.

En outre, des centaines d'hectares de zones humides sont susceptibles d'être impactées directement ou indirectement par le projet.

Ainsi, les principales incidences du projet sur les masses d'eau concernent la modification du profil en long et en travers de la Seine, la destruction de zones humides et la modification des annexes hydrauliques (Noue d'Isles, la Vieille Seine et le Resson). Ces modifications pourraient induire des incidences sur le transport sédimentaire, l'expansion des crues, les fonctions autoépuratrices des cours d'eau et la continuité écologique. Par ailleurs, l'augmentation du trafic fluvial pourrait augmenter le risque de pollutions du cours d'eau (paramètres chimiques et physico-chimiques).

Les mesures d'évitement, réduction et compensation ci-dessous sont actuellement proposées :

- impact sur les milieux naturels

→ modification du scénario brut afin d'éviter les emprises sur certains secteurs à enjeux exceptionnels (correction de l'emprise pour éviter des secteurs de forêt alluviale, évitement du premier casier SEDA à Villiers-sur-Seine au lieu dit 'La Soline' au vu des

secteurs très sensibles d'un point de vue hydraulique et écologique, tracé du scindement du méandre de Jaulnes déporté vers le sud pour éviter toute emprise sur la forêt alluviale et les prairies humides...)

→ optimisation des conditions de navigation : trafic à vitesse réduite (6 km/h au lieu de 8km/h pour la vitesse normale) voire en alternat afin de limiter les sur-largeurs liées au creusement de l'itinéraire dans les secteurs à enjeux écologiques forts (forêts alluviales, prairies humides...)

- remodelage des berges suite au recalibrage de la Seine

-> remodelage en techniques végétales dans la mesure du possible

- limitation des échanges nappes /rivières au niveau du nouveau canal étanche de Beaulieu

→ création de contre-fossés au nord et au sud du futur canal pour alimenter ou drainer la nappe,

→ mise en place d'un réseau de surveillance des nappes et des rivières

- baisse de la ligne d'eau en lit mineur dans les biefs du Vezoult et de Jaulnes pour les moyennes et hautes eaux.

→ gestion optimisée des barrages de Vezoult et de Jaulnes afin de prévoir un relèvement de la ligne d'eau en amont immédiat des barrages par l'imposition de surcotes.

→ remblaiements écologiques afin de réduire les sur-largeurs issues de la mise en place de l'itinéraire

- réduction de l'inondabilité de certains secteurs

→ arasement de la berge en rive droite à Grisy-sur-Seine, au niveau de la zone de débordement privilégiée de la Seine vers son lit majeur droit afin de contribuer à alimenter la réserve naturelle pendant les crues.

Les mesures relatives aux berges et aux zones humides impactées sont toujours à l'étude.

Si la nature du projet porte principalement sur des modifications morphologiques des cours d'eau notamment la Seine, la prévention de la détérioration de la qualité des eaux qui consiste à faire en sorte qu'aucune des masses d'eau ne soit dans un état correspondant à un classement inférieur à celui qui la caractérisait devra être analysée précisément d'autant que les masses d'eau sont toutes des masses d'eau naturelles.

Justification de l'absence de solutions alternatives permettant d'obtenir de meilleurs résultats environnementaux

Lors du débat public qui s'est tenu sur le projet de novembre 2011 à février 2012, une solution alternative ferroviaire a été étudiée : la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau. Dans sa contribution au débat, la direction régionale de Réseau ferré de France (RFF) a exposé que la vocation du projet n'était pas de constituer un élément de maillage d'un réseau à grande distance ; elle était avant tout d'assurer des dessertes locales d'entreprises situées à proximité de la voie ferrée, avec un trafic modéré (8 circulations ferroviaires au maximum aujourd'hui et 18 au maximum à terme), compte tenu des caractéristiques de la ligne (voie unique non électrifiée) et des engagements pris auprès des riverains. RFF a donc estimé que les deux projets, ferroviaire et fluvial, étaient complémentaires et non substituables, les deux projets participants aux objectifs de report modal du transport routier vers le fluvial et le ferroviaire fixés par la loi Grenelle 1.

Par ailleurs, au sein du mode fluvial, 5 scénarios d'aménagement ont été étudiés et présentés au débat public.

. scénario 1 : accès au port de Bray-sur-Seine au gabarit Va (2 500 t), puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1000 t) ;

- . scénario 2 : itinéraire au gabarit Va jusqu'à Villiers-sur-Seine puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1000 t)
- . scénario 3 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va (2500 tonnes) ;
- . scénario 4 : accès aux ports de Nogent-s-sur-Seine au gabarit Va+ (3000 tonnes), écarté pour des raisons de difficulté de passage dans Paris ;
- . scénario 5 : accès au port de Nogent-sur-Seine au gabarit Vb (4000 tonnes).

Après analyse et débat public, il est apparu que le scénario 3 était la solution la plus équilibrée pour répondre à la demande de fret fluvial, en apportant des conditions de navigation modernes et compétitives, tout en préservant la vallée de la Bassée, son patrimoine naturel et ses fonctions écologiques et hydrauliques.

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
Gabarit accessible jusqu'à Nogent-sur-Seine	1 000 tonnes	1 000 tonnes	2 500 tonnes	4 000 tonnes
Trafic vracs en t-km 2020	695 445 000	695 942 000	954 681 000	954 878 000
Trafic vracs en t-km 2050	971 980 000	972 516 000	1 303 143 000	1 304 531 000
Trafic conteneurs en t-km 2020	84 955 007	94 854 394	139 922 518	149 687 552
Trafic conteneurs en t-km 2050	202 191 624	223 427 111	328 508 276	349 683 152
Camions (10 t) évités /an	20 000	20 000	27 000	27 000
Émissions de CO ₂ évitées /an (t CO ₂)	3 000	3 000	4 700	4 700
Coût d'investissement HT (millions € 2011)	76 M€	132 M€	214 M€	305 M€
TRI	6,5 %	3,0 %	9,9 %	8,2 %
VAN (millions € 2007)	45	-27	426	430
Déblais (m ³)	625 000 m ³	1 000 000 m ³	2 000 000 m ³	3 200 000 m ³
Déblais réutilisés sur le site (%)	25 %	21 %	30 %	18 %
Emprise du projet	122 ha	133 ha	157 ha	162 ha
Zones à enjeu environnemental exceptionnel affectées (ha)	10 ha	11 ha	9 ha	9 ha
Linéaire de berges impactées (sur 34 km au total)	10	12,7	12	13,2
Remblais à vocation hydraulique et écologique (ha)	4,4 ha	6,2 ha	6,2 ha	1,5 ha
Chômage (fermeture du canal de Beaulieu)	8 mois	8 mois	0	0

Figure 3 – Comparaison des scénarios