



PRÉFET COORDONNATEUR  
DU BASSIN ARTOIS PICARDIE

**Note de présentation du projet d'arrêté définissant les dérogations aux objectifs de qualité du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie en application du VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement.**

**Établie au titre de l'article L.120-1-II du code de l'environnement  
dans le cadre de la mise en œuvre du principe de participation du public**

**Contexte et présentation des projets d'intérêt général majeur (PIGM)**

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 détériorer l'état de toutes les masses d'eau, de réduire progressivement les rejets, émissions ou pertes pour les substances prioritaires, et de supprimer les rejets des substances dangereuses prioritaires.

L'article 4.7 de la directive 2000/60/CE permet de déroger aux objectifs de non détérioration de l'état des masses d'eau ou de restauration du bon état des masses d'eau lorsque des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines d'intérêt général le justifient. Ce type de dérogation est transcrit en droit français par l'article L.212-1 VII du code de l'environnement.

Cette dérogation ne peut être accordée pour un projet entraînant des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines que lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° Toutes les mesures pratiques sont prises pour atténuer l'incidence négative du projet sur l'état des masses d'eau concernées ;
  - 2° Les modifications ou altérations des masses d'eau répondent à un intérêt général majeur ou les bénéfices escomptés du projet en matière de santé humaine, de maintien de la sécurité pour les personnes ou de développement durable l'emportent sur les bénéfices pour l'environnement et la société qui sont liés à la réalisation des objectifs définis par la directive 2000/60/CE ;
  - 3° Les objectifs bénéfiques poursuivis par le projet ne peuvent, pour des raisons de faisabilité technique ou de coûts disproportionnés, être atteints par d'autres moyens constituant une option environnementale sensiblement meilleure.
- (article R212-16, I bis du code de l'environnement).

Les projets entraînant une dérogation au titre de l'article 4.7 de la directive 2000/60/CE sont désignés projets d'intérêt général majeur (PIGM).

La liste des PIGM fait l'objet d'un arrêté du préfet coordonnateur du bassin, arrêté objet de la présente consultation, en application du 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'allègement des démarches administratives.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) intègre la liste de ces projets, indique et motive les raisons des modifications ou des altérations apportées aux masses d'eau (I de l'article R212-11, 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.

### **Liste des projets sur le bassin Artois-Picardie susceptibles de dérogation**

Les projets proposés au titre des dérogations aux objectifs de qualité du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie en application du VII de l'article L.212-1 du code de l'environnement sont au nombre de trois. Le premier projet est déjà identifié dans le SDAGE 2010-2015. Les projets d'aménagement des ports de Calais et Dunkerque sont des nouveaux projets. Vous trouverez ci-dessous une fiche détaillée pour chaque projet.

### **Dates et Lieu de la consultation**

La consultation est ouverte du 14 avril 2015 au 15 octobre 2015 inclus sur le portail de bassin Artois-Picardie à l'adresse suivante :

<http://www.artois-picardie.eaufrance.fr/gestion-reglementaire-et-politique/consultations-et-enquetes/>

Vous pouvez adresser pendant cette période vos observations à l'adresse suivante :

**Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement**  
44 rue de Tournai – CS 40259– 59019 Lille cedex

ou par messagerie électronique à l'adresse suivante :

**[pigm.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pigm.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr)**

## Fiche PIGM – 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 : Voies Navigables de France.

### 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.

### Coût prévisionnel et financements :

Le coût prévisionnel est estimé à 4,5 Md d'euros (2013) sous Maîtrise d'Ouvrage Publique (MOP).

Les différentes parties susceptibles de participer au financement du projet sont :

- l'Union européenne, au titre du Réseau trans-européen de transport (RTE-T) ;
- l'État (Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF) ;
- les régions françaises, belges, néerlandaises et allemandes ;
- les usagers, à travers le péage d'utilisation de l'infrastructure.

### Planning prévisionnel :

- 1975 – 1985 : 1<sup>ères</sup> 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'APS. Approbation de l'APS par le ministre le 20/11/06 ;
- 2005 – 2006 : élaboration dossier d'enquête publique (étude d'impact, mise en compatibilité des PLU, études d'incidence N2000 (vallées Oise et Somme, forêt de Compiègne) ;
- 15/01 au 05/03/07 : enquête publique. Rapport de la commission d'enquête du 6 juillet 2007 ;
- 1<sup>er</sup> – 4<sup>ème</sup> trimestres 2007, début 2008 : études archéologiques (prospections pédestres et sondages) ;
- 21/03/07 : groupe de travail sur les plates-formes multimodales (participation SNASPAT) ;
- Avril 2007 : mise en place coordination mission de financement (décision ministérielle) sur le PPP. Mission exploratoire d'avril à juillet d'un schéma de financement, schéma à affiner en 2<sup>ème</sup> phase. Procédure loi sur l'eau : début des études à l'été 2007. Autorisations prélèvements mi 2008 avant lancement du PPP. Avis du service courant 2008 ;
- Mai 2007 : synthèse des études et recommandations pour la consultation d'un opérateur privé ;
- 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 Seine Nord Europe ;
- 2013 : mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe, conduite par le député Rémi Pavros ;
- 2015 : procédure de modification de la DUP de 2008, suite à la reconfiguration ;
- 2017 : début des travaux ;
- 2020-2021 : mise en service.

## Masses d'eau concernées et Incidences :

### *Masses d'eau de surface en Artois-Picardie :*

AR56 : Somme canalisée de l'écluse N° 18 Lesdins aval à la confluence avec le canal du nord

AR52 : Sensée aval

AR11 : Canal du nord

AR07 : Sensée amont

- Pour le remplissage initial du canal, 17 millions de m<sup>3</sup> seront progressivement prélevés dans l'Oise en période de hautes eaux, pendant trois à quatre mois. En phase d'exploitation, les pertes par infiltration dans le sol seront réduites grâce à l'étanchéité de la cuvette du canal, et l'eau utilisée par les écluses sera récupérée : à travers les bassins d'épargne, et grâce à un système de pompage de l'aval vers l'amont. Le canal sera ré-alimenté par pompage dans l'Oise. De l'ordre de 1m<sup>3</sup> par seconde en période normale, les prélèvements compenseront les pertes par évaporation et infiltration. En période d'étiage important, un bassin réservoir prendra le relais. Aucun prélèvement ne sera effectué dans les nappes phréatiques.
- La performance optimale des dispositifs, garantissant tout à la fois une limitation des prélèvements d'eau dans les milieux pour le fonctionnement du canal (lutter contre les pertes par infiltration et compenser celles par évaporation) et la protection des ressources souterraines et superficielles sera recherchée.
- Le franchissement des cours d'eau doit s'effectuer avec des ouvrages préservant la continuité écologique et les fonctionnalités des rivières. L'impact de l'ouvrage sur l'écoulement des crues des cours d'eau franchis est quasiment nul (Somme notamment).

### *Masses d'eau souterraine en Artois-Picardie :*

AG006 Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée

AG010 Craie du Cambrésis

AG013 Craie de la vallée de la Somme amont

- Aucun prélèvement en nappe n'est envisagé pour l'alimentation du canal;
- Le canal Seine-Nord serait drainant pour 15 % du tracé pour la nappe de la craie, principale nappe souterraine traversée.
- Le projet peut modifier les échanges nappe / canaux en particulier aux environs de sa jonction avec le canal du nord et le canal de la Sensée : rabattements générés au niveau des principaux forages d'alimentation en eau potable, incidences sur la mise en captivité locale de la nappe de la craie. Des études doivent quantifier les impacts potentiels sur la Sensée et les marais associés ainsi que sur les captages utilisés pour l'alimentation en eau potable en phase travaux et en phase exploitation et évaluer le rehaussement attendu de la nappe par l'arrêt du drainage réalisé par le canal du Nord. A partir des résultats de ces études, des solutions d'aménagement seront recherchées au vu des impacts du projet sur l'environnement et des mesures permettant de supprimer ou réduire les impacts identifiés seront proposées.
- L'incidence sur les masses d'eau souterraines pourra être qualitative surtout pendant les travaux de terrassement et quantitative lors des travaux de terrassement également (pompages d'épuisement de l'eau dans les excavations). L'incidence quantitative persistera aussi après la réalisation des travaux car le canal pourra constituer une barrière hydraulique du fait de son étanchéité.

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

Le projet permet de relier les deux grands bassins de la Seine et du Nord. Il ouvre une offre de transport massifiée au sein d'un territoire de 100 millions de consommateurs avec un mode de transport aux externalités (pollution, congestion...) les plus faibles selon la Commission Européenne. Le transport par voie d'eau est le mode de transport le plus économe en énergie. Un convoi fluvial de deux barges permet de transporter 4 400 T de marchandises soit l'équivalent de plus de 100 camions ou 3 trains complets.

|  | 1 kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ... |
|--|--|
| Camion sur autoroute<br><i>(y compris voyage à vide)</i>   | 50 km  |
| Train complet<br><i>(sans indication de voyage à vide)</i> | 130 km   |
| Bateau « Grand Rhéna »<br><i>(y compris voyage à vide)</i> | 175 km   |
| Convoi fluvial 4 400 T<br><i>(y compris voyage à vide)</i> | 275 km   |

Source VNF-octobre 2012

Plusieurs tracés pour cette liaison fluviales ont été étudiés.

Les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes ont été déclarés d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008.

## Fiche PIGM – Port Calais 2015

Intitulé du projet : Port 2015 Calais

### Intérêt général du projet :

- participation au développement économique et social du territoire et de la région ;
- contribution au développement des activités logistiques du territoire ;
- accroissement des retombées indirectes liées aux flux de passagers et de marchandises ;
- amélioration de l'interface ville-port et consolidation des activités de tourisme ;
- accroissement progressif des capacités du port (liaisons transmanche et cabotage européen) ;
- diversification des trafics (acheminements ferroviaires et trafic routier non accompagné).

Maîtrise d'ouvrage : Conseil Régional du Nord-Pas de Calais

### Descriptif général :

- création d'un nouveau bassin portuaire de 130 hectares protégé par une jetée de 2 500 mètres (accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer) au nord du port actuel.
- Création d'une emprise sur le domaine public maritime de l'ordre de 200 ha ;
- Réalisation de nouveaux terre-pleins ;
- Réalisation de 3 postes ferries et allongement d'un poste Ro-Ro ;
- Mise en place d'un nouveau schéma de circulation ;
- Réalisation des zones et bâtiments liés au contrôle.

Coût prévisionnel et financements : 633 millions de coût prévisionnel

### Planning prévisionnel

- 12 août 2008 : saisine de la CNDP par le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, porteur du projet (ou « maître d'ouvrage ») ;
- 1er octobre 2008 : décision d'organiser un débat public et nomination du président de la commission particulière du débat public (CPDP) ;
- 3 décembre 2008 : nomination des membres de la CPDP
- 1er avril 2009 : démission et nomination membre de la CPDP
- 1er juillet 2009 : validation du calendrier du débat, des modalités d'organisation du débat et du dossier du maître d'ouvrage
- 11 septembre 2009 au 24 novembre 2009 : débat public
- 21 décembre 2009 : publication du compte rendu
- 25 janvier 2010 : publication du bilan
- 21 avril 2010 : publication de la décision du maître d'ouvrage
- 27 mai 2011 : adoption du schéma directeur du port de Calais par le conseil portuaire et publication du calendrier préalable aux travaux de « Calais Port 2015 »
- 13 février 2012 au 16 mars 2012 : enquête publique
- 4 juillet 2013 : vote par le conseil régional du principe de l'attribution de la concession des ports de Boulogne et de Calais à la chambre de commerce et d'industrie de la Côte-d'Opale (CCICO)
- 19 février 2015 signature de contrat de concession liant la Région à la CCICO
- démarrage des travaux prévu pour fin 2015
- fin des travaux prévu en 2020.

### Masses d'eau concernées et incidences :

#### *Masses d'eau de surface* :

- *Delta de l'Aa (AR61)* ;
  - *Masse d'eau de Transition Port de Calais (FRAT03)* ;
  - *Masse d'eau côtière Malo gris-Nez (FRAC02)*.
- Les impacts sur le milieu marin sont difficiles à appréhender. Ils sont principalement liés à la modification de la dynamique hydrosédimentaires. L'avancée sur la mer de ce nouveau port

aura des impacts importants prévisibles sur le trait de côte et les bancs de sable remarquables localisés en particulier à l'est du port (habitats de poissons et mammifères marins). L'évolution hydro-dynamique et sédimentaire des habitats qu'occupent des espèces remarquables devra être étudiée de manière approfondie et un suivi à long terme mis en place.

*Masses d'eau souterraine :*

- Craie de l'Audomarois (AG001) ;
  - sables du Landénien des Flandres (AG014).
- 
- Tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation, il ne devrait pas y avoir d'incidence notable sur les masses d'eau souterraines suite à l'infiltration des eaux pluviales. Les eaux de ruissellement sur les surfaces imperméabilisées pouvant potentiellement contenir des matières en suspension, des hydrocarbures ou des substances dangereuses font l'objet d'un traitement avant rejet.
  - Le projet est situé à l'aval du bassin versant de l'ensemble des captages d'eau potable.

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

Les conditions du développement du port de Calais à l'horizon 2050 sont de pouvoir :

- répondre en termes de capacité aux besoins liés à l'évolution prévisible des trafics ;
- anticiper les évolutions modales de transport intra-européen ;
- répondre aux innovations techniques, à l'évolution de la taille des navires ;
- garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautique du port ;
- être modulable afin de pouvoir s'adapter à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Trois partis d'aménagement, retenus, suite au débat public, ont fait l'objet d'une analyse multi-critères. La solution retenue est celle qui réduit au maximum les impacts sur l'environnement en proposant :

- une emprise minimale sur les habitats et espèces terrestres ;
- des perturbations hydrosédimentaires d'ampleur plus faible que les autres variantes et donc une moindre perturbation des habitats terrestres et marins ;
- une réduction des volumes de dragages d'entretien de 15 % qui, permettra de limiter les effets sur les eaux marines et les habitats ;
- un équilibre déblais-remblais qui permet de limiter d'une part les apports de matériaux sur le site et d'autre part les volumes clapés en mer.



## Fiche PIGM – Port de Dunkerque

Intitulé du projet : Grand port maritime de Dunkerque – volets stratégiques 4 et 5

Intérêt général du projet :

faire du port de Dunkerque un port stratégique, intermodal, durable, responsable, partenaire et moteur de l'économie.

Développement d'infrastructure visant à améliorer l'interopérabilité et à favoriser le report modal

Maîtrise d'ouvrage : Grand port maritime de Dunkerque (établissement public)

Descriptif général :

- achèvement des travaux du terminal méthanier ;
- sous-projet « Cap port ouest » : allongement du quai de Flandre (600 mètres de plus et un poste à quai supplémentaire pour accueillir les plus gros navires au monde, de type Panamax) et amélioration des conditions d'accès nautiques au port : élargissement de la zone d'évitage (de 450 à 650 mètres) ;
- Sous-projet « Cap 2020 » : creusement des quais Baltique-Pacifique (création d'un nouveau linéaire de 1 000 mètres de quais pour permettre d'accueillir les navires de dernière génération (plus de 400 m de long et un tirant d'eau de 17 m)).

Coût prévisionnel et financements : 160 M€ pour la période 2014 – 2018

Planning prévisionnel :

- validation par le Conseil de Développement le 12 septembre 2014 ;
- validation par le Conseil de Surveillance le 21 novembre 2014.

Masses d'eau concernées et incidences :

*Masses d'eau de surface* :

- *Masse d'eau de Transition Port de Dunkerque (FRAT04)* ;
- *Masse d'eau côtière Malo gris-Nez (FRAC02)*.
- Masse d'eau de surface delta de l'Aa (FRAR61)
- Masse d'eau souterraine : Sables du Landénien des Flandres (AG014).
  
- Les travaux vont affecter une partie des watergangs (comblement de 3 000 m) située sur le domaine portuaire et le bassin versant de l'Aa qui est concerné par le plan d'action « Anguille » en application du règlement communautaire (CE n°1100/2007).
- Les opérations de dragage et clapage tant en phase travaux (volume dragué de l'ordre de 7 millions de m<sup>3</sup> dont 1 million immergé) que d'exploitation peuvent avoir un impact sur le milieu marin (habitat et faune).
- Les ruissellements des eaux pluviales (éventuellement d'épandage accidentel) peuvent potentiellement contenir des matières en suspension (MES), des hydrocarbures ou des substances dangereuses. Ces risques devront être identifiés et des mesures prises pour les supprimer ou réduire avant rejet.
- De l'ordre de 80 hectares d'espaces naturels seront consommés dont 21 hectares de zones humides. Des mesures de réduction et de compensation devront être prises dont création de dépressions humides, création de linéaires de watergangs, création de friches, incitation à l'agriculture raisonnée, opération de génie écologique.

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

Il n'est pas envisageable de déplacer le site portuaire. Dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2014-2018, plusieurs variantes ont été étudiées, celle qui est retenue correspond à celle qui a les plus faibles impacts environnementaux.