

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

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 ». 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 107 km.

Coût prévisionnel et financements :

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

Les différentes parties participant au financement du projet sont :

- l'Union européenne, au titre du Réseau trans-européen de transport (RTE-T) ;
- l'État ;
- les collectivités territoriales (régions HdF et IdF, les quatre départements et certains établissements publics de coopération intercommunale directement concernés par le projet) ;

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'APS. Approbation de l'APS par le ministre le 20/11/06 ;
 - 2005 – 2006 : élaboration dossier d'enquête publique
 - 2007 : enquête publique. Rapport de la commission d'enquête du 6 juillet 2007 ; mise en place coordination mission de financement
 - 2007 - début 2008 : études archéologiques (prospections pédestres et sondages) ; 11 septembre 2008 : signature du décret de déclaration d'utilité publique (DUP) ;
 - 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 2019 : études d'avant-projet détaillé (secteurs sur Artois-Picardie)
 - 2021 : dépôt du dossier d'autorisation environnementale (secteurs sur Artois-Picardie)
 - 2022 : début des travaux préparatoires et préliminaires (secteurs sur Artois-Picardie)
 - 2024 : début des travaux d'infrastructure (secteurs sur Artois-Picardie)
 - 2028 : Essais et mise en service (secteurs sur Artois-Picardie)

Masses d'eau concernées et Incidences :

Masses d'eau de surface en Artois-Picardie :

FRAR07 : Sensée de la source au Canal du nord

FRAR11 : Canal du nord

FRAR52 : Sensée du Canal du nord à la confluence avec l'Escaut canalisé

FRAR56 : Somme canalisée de l'écluse N° 18 Lesdins aval à la confluence avec le Canal du nord

FRAR57 : Somme canalisée de la confluence avec le Canal du nord à l'écluse n°13 Sailly Aval

- 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 (Bassin Seine Normandie). De l'ordre de 1,2 m³ 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 s'effectuera avec des ouvrages préservant la continuité écologique et les fonctionnalités des rivières au-delà des exigences réglementaires autant que possible. L'impact de l'ouvrage sur l'écoulement des crues des cours d'eau franchis vise la neutralité hydraulique (Somme notamment).

Masses d'eau souterraine en Artois-Picardie :

FRAG306 Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée

FRAG310 Craie du Cambrésis

FRAG312 Craie de Moyenne Vallée de la Somme

FRAG313 Craie de la vallée de la Somme amont

- Aucun prélèvement en nappe n'est envisagé pour l'alimentation du canal;
- 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 l'évolution du niveau de la nappe par l'évolution du drainage et infiltration 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. L'infrastructure pourra accueillir des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres de long pour 11,40 mètres de large, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions.

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

Source VNF-octobre 2012

Plusieurs tracés pour cette liaison fluviale 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 modifié le 20 avril 2017 et prorogé le 25 juillet 2018.