

Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale

DE PASSEL A AUBENCHEUL-AU-BAC

2023

PIECE A1

PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE CSNE

Place de la pièce dans le DAE

Guide de lecture	
Note de présentation non technique du dossier	
A. Présentation de la demande d'autorisation environnementale	A1 – Présentation générale du CSNE
	A2 – Objet et présentation de la demande
	A3 – Cahiers territoriaux : le Noyonnais, le Santerre et la Haute-Somme, l'Artois-Cambrésis
B. Pièces de l'autorisation environnementale à l'échelle du CSNE	B1 – Etude d'impact globale du CSNE
C. Pièces spécifiques de l'autorisation environnementale	C1 – Volet « <i>Eaux et milieux aquatiques</i> »
	C2 – Volet « <i>Dérogation à la protection des espèces et des habitats d'espèces protégées</i> »
	C3 – Volet « <i>Défrichement</i> »
	C4 – Incidences Natura 2000
	C5 – Programme intégré de compensation
D. Pièces transversales complémentaires et annexes au Volet « <i>Eaux et milieux aquatiques</i> »	D1 – Schéma d'alimentation en eau du CSNE
	D2 – Objectifs de qualité des eaux du CSNE
	D3 – Moyens de surveillance et d'entretien
	D4 – Etudes de dangers
	D5 – Incidences sur les autres canaux

SOMMAIRE DE LA PIERCE A1

CE QU'IL FAUT RETENIR :	5
1. INTRODUCTION	7
1.1. OBJET ET ORGANISATION DE LA PIERCE	7
1.2. RAPPEL JUSTIFIANT LE DECOUPAGE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE EN DEUX DOSSIERS	7
1.2.1. L'incompatibilité d'un dossier unique avec le phasage des études et travaux	7
1.2.2. L'indépendance fonctionnelle du premier secteur	8
1.2.3. Le respect de la logique environnementale de chaque phase et de l'ensemble du projet.....	8
2. PRESENTATION GENERALE ET CONTEXTE D'ELABORATION DU CSNE	9
2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET	9
2.1.1. Description du tracé du canal.....	9
2.1.2. Les principaux équipements fluviaux du CSNE	10
2.2. DIMENSION EUROPEENNE DU PROJET	10
2.2.1. Le réseau fluvial Seine-Escaut comme priorité européenne	10
2.2.2. La place centrale du projet de CSNE au sein du réseau fluvial Seine-Escaut.....	11
2.3. ORGANISATION GENERALE DE LA GOUVERNANCE DU PROJET	12
2.3.1. La maîtrise d'ouvrage (MOA).....	12
2.3.2. Les assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO).....	12
2.3.3. La maîtrise d'œuvre (MOE).....	13
2.4. SECTORISATION OPERATIONNELLE DU CSNE	13
2.5. MISE AU POINT PROGRESSIVE DU PROJET	14
2.5.1. Les études préliminaires et le choix d'un fuseau.....	14
2.5.2. Les études d'avant-projet sommaire (APS)	15
2.5.3. La modification du projet	15
2.5.4. L'avancement des études engagées	15
2.6. TRAVAUX PREPARATOIRES DEJA ENGAGES	16
2.6.1. Les travaux préparatoires sur le tracé du canal.....	16
2.6.2. La modernisation préalable des débouchés nord et sud du CSNE	16
2.7. ECHEANCIER PREVISIONNEL DE REALISATION	17
2.8. MODALITES DE FINANCEMENT	17
2.8.1. La participation européenne au financement du CSNE.....	17
2.8.2. Le protocole de financement entre l'Etat et les collectivités territoriales	17
3. ENJEUX ET OBJECTIFS FONCTIONNELS DU CSNE	19
3.1. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES	19
3.2. DEVELOPPEMENT DE LA COMPETITIVITE DES PORTS MARITIMES ET INTERIEURS FRANÇAIS	19

3.3. CONTRIBUTION A LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE	19
3.4. VALORISATION DU RESEAU FLUVIAL DE TRANSPORT	20
3.5. DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE LOGISTIQUE	20
4. PRESENTATION DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU CSNE	21
4.1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CSNE	21
4.1.1. Les principes généraux	21
4.1.2. Les biefs et les écluses	21
4.1.3. Le profil en travers type du CSNE	23
4.1.4. L'alimentation en eau et le fonctionnement hydraulique.....	24
4.1.5. Les ouvrages de rétablissement des hydrosystèmes	25
4.1.6. Les ouvrages de rétablissement des infrastructures	25
4.1.7. Les mouvements de matériaux	25
4.1.8. Les autres équipements	25
4.2. PRESENTATION DU TRACE A L'ISSUE DES ETUDES DE CONCEPTION	26
4.3. DEMARCHE INTEGREE D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE	26
4.3.1. Les principaux objectifs de performance environnementale	26
4.3.2. La mise en œuvre de la séquence ERC	27
4.3.3. L'Observatoire de l'environnement	27
5. SITUATION DU PROJET AU REGARD DES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES	29
5.1. AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES OBTENUES	29
5.1.1. Au titre de l'utilité publique du projet.....	29
5.1.2. Au titre de l'autorisation environnementale.....	29
5.1.3. Au titre des travaux préliminaires	30
5.2. PROCEDURES EN COURS	30
5.2.1. L'autorisation environnementale	30
5.2.2. Les aménagements fonciers agricoles forestiers et environnementaux (AFAFE)	30
5.2.3. La maîtrise foncière pour les compensations.....	31
5.3. PROCEDURES COMPLEMENTAIRES A ENGAGER	31
6. ANNEXES	32

ANNEXES INTEGREES DANS CETTE PIECE

Le Canal Seine-Nord Europe de Compiègne à Passel (1)
Le Canal Seine-Nord Europe dans le Noyonnais (1)
Le Canal Seine-Nord Europe dans la Somme (2)
Le Canal Seine-Nord Europe dans l'Artois et le Cambrésis (1)

FIGURES DE LA PIECE A1

Figure 1 : Découpage du dossier d'autorisation environnementale (DAE).....	8
Figure 2 : Le CSNE dans son environnement.....	9
Figure 3 : Les corridors multimodaux européens	11
Figure 4 : Le projet CSNE au sein du réseau fluvial Seine-Escaut.....	11
Figure 5 : Organisation de la société de projet	12
Figure 6 : Découpage du CSNE en secteurs.....	14
Figure 7 : Avancement général du projet.....	15
Figure 8 : Les financeurs du CSNE	17
Figure 9 : Principaux objectifs du CSNE.....	19
Figure 10 : Localisation des biefs et des secteurs de MOE	21
Figure 11 : Profil en long simplifié du CSNE (altitude des biefs successifs au regard du terrain naturel)	22
Figure 12 : Dégagement du gabarit Vb	23
Figure 13 : Profil type du CSNE en secteur de déblai	23
Figure 14 : Profil type du CSNE en secteur de remblai	24
Figure 15 : Synoptique du projet.....	24

TABLEAUX DE LA PIECE A1

Tableau 1 : Les atouts du transport fluvial.....	20
Tableau 2 : Principales caractéristiques des biefs.....	22
Tableau 3 : Principales caractéristiques des écluses.....	23
Tableau 4 : Communes concernées par des mises en compatibilité de documents d'urbanisme conjointes à la DUP de 2008.....	29

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Exemples de canaux à grand gabarit (canal Main/Danube, Allemagne)	10
Illustration 2 : Exemple d'un quai de transbordement à Thourotte sur le canal latéral à l'Oise.....	10
Illustration 3 : Exemples d'aménagements écologiques (berges lagunées et annexes hydrauliques)	26

Ce qu'il faut retenir :

Le projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier l'Oise, à hauteur de Compiègne, au canal de la Sensée au droit d'Aubenceul-au-Bac.

D'une longueur d'environ 107 kilomètres, le CSNE s'étend sur quatre départements situés en région Hauts de France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord.

Les ouvrages pour la navigation reposent sur l'aménagement de 7 biefs et la réalisation de 6 écluses. Une écluse de raccordement au canal du Nord est nécessaire au nord de Péronne, ainsi que l'aménagement d'une retenue d'eau, la retenue de Louette (communes d'Allaines et de Bouchavesnes-Bergen), permettant d'assurer un complément d'alimentation en eau durant les périodes critiques d'étiages prononcés. Différents équipements fluviaux (plateformes multimodales, escales de plaisance, ...) viendront à terme compléter l'infrastructure.

Depuis 2017, le projet est porté par une société de projet, la société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE).

La mise au point du projet a fait l'objet d'un processus progressif et concerté, répondant à un cadre réglementaire défini, qui a duré plusieurs années. Les différentes phases d'études ont conduit à une définition de plus en plus précise du projet préalable à la phase d'exécution des travaux. Une procédure d'autorisation environnementale est prévue par le code de l'environnement avant le démarrage de ces travaux.

Compte tenu de l'ampleur du projet et de sa complexité, la conception ainsi que l'ensemble des missions de maîtrise d'œuvre ont été décomposées en plusieurs lots techniques qui s'organisent autour de quatre secteurs géographiques.

Le secteur du CSNE compris entre Compiègne et Passel (18,6 km) a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale (DAE I) qui s'est traduite par un arrêté préfectoral d'autorisation le 8 avril 2021. Les travaux préparatoires comme l'implantation de quais travaux ou le déboisement préalables d'une partie de l'emprise de cette section ont débuté sur cette section.

Le présent dossier concerne le dossier d'autorisation environnementale de la seconde section (DAE II) couvrant tout le reste du CSNE entre Passel et Aubenceul-au-Bac (88,7 km).

Les travaux de construction du CSNE seront réalisés de façon échelonnée. Les travaux du premier secteur démarreront dans un premier temps, suivis, avec un décalage d'environ deux ans, par les travaux des autres secteurs. La mise en service complète du CSNE est prévu à l'horizon 2030.

D'ores et déjà, des travaux préparatoires ont été engagés. Ils concernent principalement : l'abaissement de l'autoroute A29, dans le cadre du plan de relance de l'économie de 2009, le lancement des opérations d'acquisitions foncières (réserves foncières sur environ 2 000 ha), les opérations d'archéologie préventive, les premiers travaux sur les sites de compensation écologique.

La présente Pièce a pour objet de présenter le projet de CSNE dans son ensemble.

1. Introduction

Le projet de **canal Seine-Nord Europe** (CSNE) consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier l'Oise, à hauteur de Compiègne, au canal Dunkerque-Escaut, à hauteur de Cambrai. Cette infrastructure s'inscrira en grande partie le long de l'actuel canal du Nord depuis sa jonction avec le canal latéral à l'Oise, et se superposera à lui sur 8 kilomètres dans les départements de la Somme et du Pas-de-Calais. D'une longueur d'environ 107 kilomètres, le CSNE s'étendra sur quatre départements situés en région Hauts de France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord.

1.1. Objet et organisation de la Pièce

La **Pièce A1** a pour objet d'apporter des éléments d'information sur l'intégralité du projet de CSNE, de Compiègne jusqu'à Aubencheul-au-Bac.

Seront ainsi rappelés son historique, ses objectifs fonctionnels, ses caractéristiques essentielles, l'organisation de sa gouvernance et les modalités de sa réalisation.

Il s'agit d'une Pièce introductive qui replace le contexte de réalisation du CSNE dans son ensemble. Pour une présentation plus détaillée des composantes du projet, objet de la présente demande d'autorisation, le lecteur est invité à consulter les **Pièce A2** et **A3**.

Les **Pièces C** présentent l'évaluation des effets du projet sur les espèces protégées et leurs habitats, l'eau et les milieux aquatiques, le milieu forestier et le réseau Natura 2000. Elles présentent également, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées.

Pour des aspects plus techniques, en particulier sur le plan de l'hydraulique et de la sécurité des ouvrages, il convient de se référer aux éléments contenus dans les **Pièces transversales D** du présent dossier.

De même, concernant l'évaluation environnementale à l'échelle globale du projet, il est nécessaire de se reporter à la **Pièce B1** qui présente l'étude d'impact environnementale. Ce document résulte d'une actualisation de l'étude d'impact du Canal Seine-Nord Europe existante. Elle intègre les derniers éléments d'études disponibles.



1.2. Rappel justifiant le découpage de la demande d'autorisation environnementale en deux dossiers

L'article L.181-7 du code de l'environnement permet de solliciter des autorisations environnementales distinctes pour les tranches d'un projet qui le nécessitent.

Cette possibilité est subordonnée à la double condition que le découpage envisagé n'ait pas pour effet de soustraire le projet à l'application de l'article L.181-1 du code de l'environnement et qu'il présente une cohérence au regard des enjeux environnementaux.

1.2.1. L'incompatibilité d'un dossier unique avec le phasage des études et travaux

Compte tenu de l'ampleur du projet et de sa complexité, la conception ainsi que l'ensemble des missions de maîtrise d'œuvre s'organisent autour de 4 secteurs géographiques aux caractéristiques techniques homogènes (cf. détail au chapitre 2.4).

Cette organisation des marchés d'études et de travaux résulte de la nécessité d'assurer une cohérence dans le déroulement général des travaux et des mises en service progressives du canal, tout en se réservant la possibilité d'étaler les besoins en approvisionnement.

Cette sectorisation du projet permet, en s'appuyant sur un maître d'œuvre unique, de piloter sur un secteur donné toutes les composantes techniques, territoriales et contractuelles pour maîtriser les risques.

Cette sectorisation opérationnelle induit un décalage temporel des interventions de Maitrises d'œuvre.

Ainsi, la production des études de conception s'est trouvée découplée entre une première section qui correspond à l'aménagement à grand gabarit de la rivière Oise canalisée et du canal latéral à l'Oise entre Compiègne et Passel, et une seconde qui s'étend sur tout le reste du projet entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

Les travaux sur le premier secteur vont ainsi débiter avant ceux des autres secteurs. La mise en service effective de ce secteur précèdera de quelques années la mise en service de l'ensemble du canal Seine-Nord Europe.

Le calendrier des études et travaux envisagés pour les différents secteurs est donc incompatible avec un dossier de demande d'autorisation environnementale qui porterait sur l'ensemble du projet.

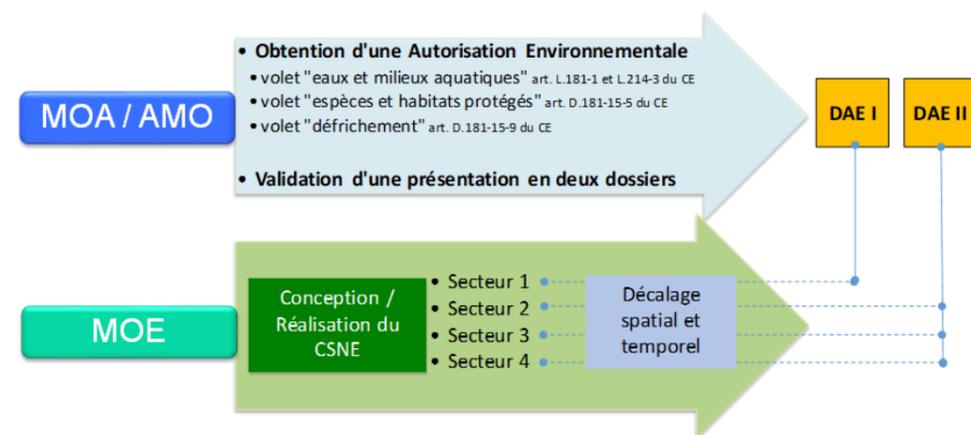


Figure 1 : Découpage du dossier d'autorisation environnementale (DAE)

(Source : Anteagroup, 2018)

1.2.2. L'indépendance fonctionnelle du premier secteur

Le premier secteur correspond à une unité fonctionnelle indépendante sur le plan hydraulique dans la mesure où les travaux projetés concernent un élargissement de la rivière Oise canalisée et une reconfiguration du canal latéral à l'Oise existant. Ce secteur, déjà en eau, ne nécessite pas de prélèvement supplémentaire dans l'Oise pour son fonctionnement du fait de l'étanchéification du bief situé entre Montmacq et Passel et du recyclage des éclusées.

Cette partie du projet visée par le premier dossier d'autorisation environnementale (DAE I) est conçue pour être autonome et pour entrer en service dès la fin des travaux de ce secteur (1) sans attendre la réalisation des autres secteurs du CSNE.

Ces derniers (secteurs 2, 3 et 4), regroupés dans un seul dossier d'autorisation environnementale (DAE II), forment également une unité fonctionnelle puisqu'ils concernent la création d'une voie d'eau nouvelle sur environ 80 km.

Ce découpage en deux dossiers successifs ne conduit pas à soustraire une partie du projet à la réglementation des autorisations environnementales (L. 181-1 du code de l'environnement), puisque chacune des deux demandes relève de seuils d'autorisation.

1.2.3. Le respect de la logique environnementale de chaque phase et de l'ensemble du projet

Pour chacune des deux phases du projet, la conception des ouvrages s'est appuyée sur la mise en place d'une démarche d'écoconception et l'application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) destinées à minimiser les impacts du projet.

L'évaluation environnementale et les mesures qui en découlent sont donc adaptées à chacune des phases du projet.

De plus, l'approche environnementale globale est intégrée à chaque dossier d'autorisation environnementale. Le présent dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE II) comprend plusieurs pièces permettant une approche globale à l'échelle du CSNE :

- la présente Pièce A1, avec une présentation d'ensemble des caractéristiques essentielles du CSNE ;
- la Pièce B1, avec la présentation d'une étude d'impact globale et actualisée du projet ;
- les Pièces D, avec un dossier rassemblant les éléments communs au projet mettant en évidence les liens de connexité entre les deux périmètres de l'autorisation environnementale.

Le secteur du CSNE compris entre Compiègne et Passel a fait l'objet d'un premier dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE I) pour lequel un arrêté d'autorisation a été obtenu le 8 avril 2021.

Le présent dossier concerne le dossier d'autorisation environnementale de la seconde section (DAE II) couvrant tout le reste du CSNE entre Passel et Aubencheul-au-Bac.

2. Présentation générale et contexte d'élaboration du CSNE

Le projet de CSNE constitue depuis de nombreuses années un aménagement jugé comme prioritaire à l'échelle européenne. Il s'inscrit dans la continuité de la réalisation du canal du Nord ouvert en 1965 avec pour objectif de créer une liaison au standard européen des voies fluviales à grand gabarit.

La mise au point du projet a fait l'objet d'un processus progressif et concerté, s'appuyant sur un dialogue avec les acteurs économiques et les territoires. De même, la prise en compte des enjeux environnementaux a pleinement été intégrée à chaque étape du projet dans les choix des solutions proposées.

Après avoir fait une présentation générale des éléments constitutifs du projet, l'historique retrace les éléments clés de la genèse du projet et son état d'avancement actuel.

2.1. Présentation générale du projet

En remplacement du canal du Nord qui offre des capacités fluviales non adaptées aux enjeux actuels de mobilité, le canal Seine-Nord Europe doit former une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit reliant le bassin de la Seine à celui de l'Escaut.

La réalisation d'un canal à grand gabarit européen Vb doit permettre d'accueillir des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres et jusqu'à 11,40 mètres de large, transportant jusqu'à 4 400 tonnes.

Le CSNE s'inscrit dans la région des Hauts-de-France et traverse, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, les départements de l'Oise sur 34 km, de la Somme sur 46 km, du Pas-de-Calais et du Nord sur 27 km. Il traverse 64 communes.

Il est conçu pour assurer une capacité de transit de 19 millions de tonnes par an pour un temps de passage compris entre 13 h et 18 h suivant la taille et le chargement du bateau.

2.1.1. Description du tracé du canal

L'illustration ci-contre présente les grandes caractéristiques du CSNE (cf. Figure 2).

Du sud vers le nord, le tracé retenu emprunte la vallée de l'Oise depuis Compiègne jusqu'à Passel en réutilisant en grande partie l'Oise navigable et le canal latéral à l'Oise. A Passel, le tracé bifurque du canal latéral à Oise et oblique vers Noyon.

A partir de l'écluse de Noyon, le canal quitte la vallée de l'Oise pour s'élever sur le plateau picard. Au nord de Noyon, le tracé du CSNE, orienté sud-nord, se situe à proximité de l'actuel canal du Nord et en secteur agricole.

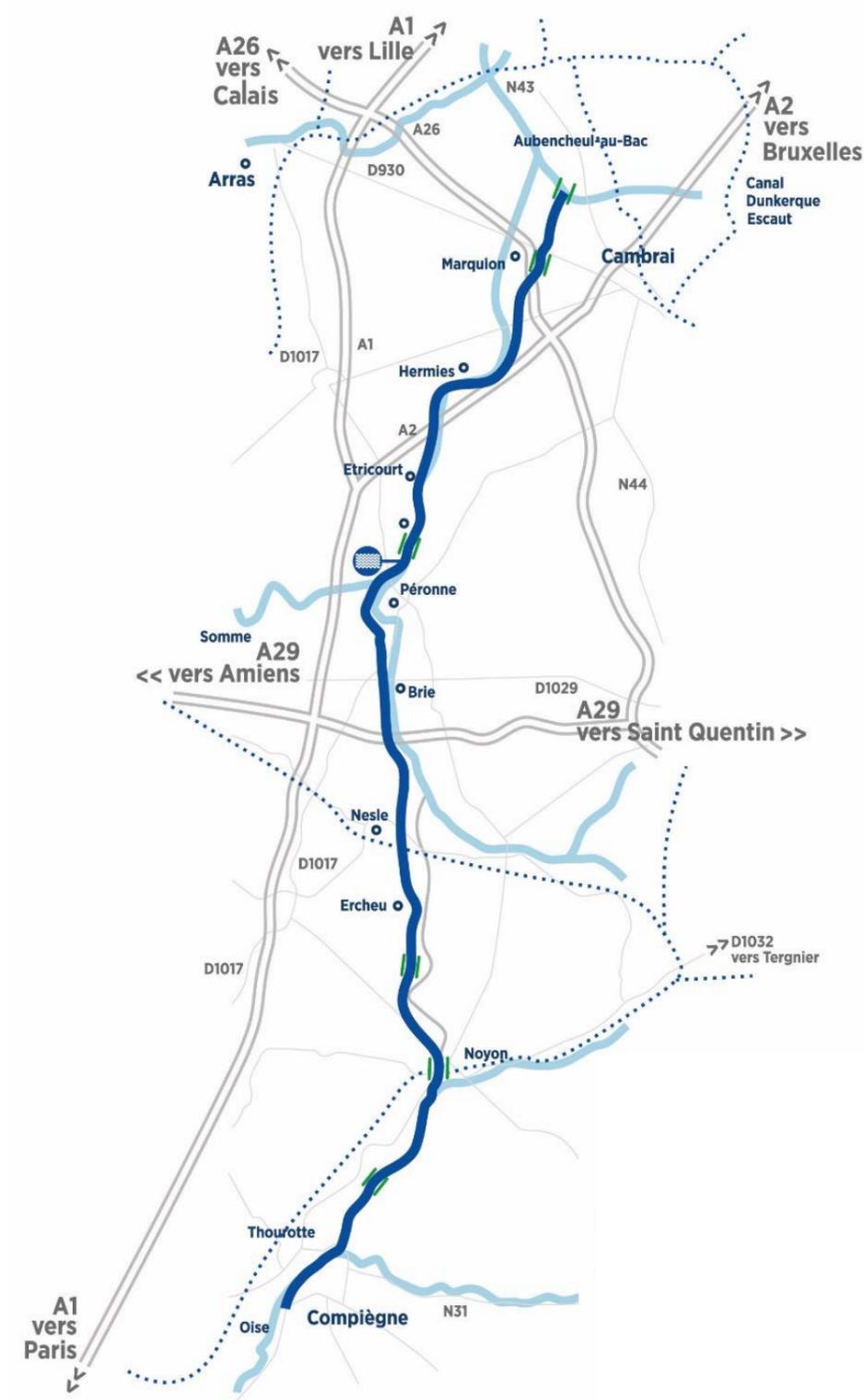


Figure 2 : Le CSNE dans son environnement

(Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>, 2019)

Après le franchissement de l'écluse de Catigny¹, le canal atteint la vallée de la Somme. Le franchissement de ce fleuve, à l'ouest de Péronne, se fait grâce à un pont-canal d'environ 1 330 m de long.

Le canal s'élève à nouveau à Allaines pour atteindre son point haut, le bief de partage, qui s'étend sur plus de 30 km jusqu'à Marquion-Bourlon. Les deux écluses successives de Marquion-Bourlon, puis d'Oisy-Le-Verger, espacées de moins de 7 km, permettent au canal de redescendre vers la vallée de la Sensée.

La jonction avec le canal Dunkerque-Escaut (localement nommé canal de la Sensée) s'opère au droit de la commune d'Aubencheul-au-Bac. Une jonction avec le canal du Nord est également assurée au Nord de Péronne (Commune d'Allaines) grâce à la construction d'une écluse de raccordement.

Les ouvrages pour la navigation sur le CSNE reposent sur l'aménagement de 7 biefs et la réalisation de 6 écluses. L'aménagement de la retenue de Louette (communes d'Allaines et de Bouchavesnes-Bergen) permet d'assurer un complément d'alimentation en eau durant les périodes d'étiages prononcés de l'Oise.

Un peu plus d'une soixantaine de rétablissements routiers et ferroviaires sont nécessaires (dont ceux des lignes ferroviaires Creil Jeumont et Amiens Laon), et trois franchissements autoroutiers dont deux passages inférieurs sous le canal.



Illustration 1 : Exemples de canaux à grand gabarit (canal Main/Danube, Allemagne)

(Source : Schéma d'orientations architecturales et paysagères du CSNE, 2016)

2.1.2. Les principaux équipements fluviaux du CSNE

Différents équipements fluviaux sont également prévus :

- la réalisation de quais de transbordement à vocation de desserte des industries locales ;
- la création des infrastructures fluviales liées à quatre ports intérieurs situées à proximité des villes de Noyon, Nesle, Péronne et Cambrai ;
- l'aménagement de trois quais de transbordement desservant des silos céréaliers à Languevoisin, Moislains, et Graincourt-lès-Havrincourt ;
- l'aménagement de bassins de virement associés à ces quais ;
- la création d'une escale de plaisance envisagée à Saint-Christ-Briost et d'un port de plaisance et de croisière à Allaines ;
- l'aménagement d'aires de stationnement.



Illustration 2 : Exemple d'un quai de transbordement à Thourotte sur le canal latéral à l'Oise

(Source : Schéma d'orientations architecturales et paysagères du CSNE, 2016)

2.2. Dimension européenne du projet

2.2.1. Le réseau fluvial Seine-Escaut comme priorité européenne

Depuis le début des études préalables, le projet de CSNE se place au cœur d'une réflexion d'ensemble portée à l'échelle européenne. En 1993, la **liaison Seine-Escaut** est inscrite comme priorité européenne au schéma directeur européen des voies fluviales. En 2003, à l'initiative des ministres français, belge et néerlandais, la conférence européenne des ministres des Transports décide de faire de la liaison Seine-Escaut un projet prioritaire pour l'Europe.

¹ L'écluse, initialement prévue à Campagne, a été déplacée vers le sud, conduisant à minorer l'impact de l'emprise du CSNE sur les terres agricoles et à réduire les mouvements de ces terres.

Depuis 2012, la dimension européenne de ce projet (cf. Figure 3) s'inscrit dans le cadre d'une stratégie européenne de **corridors multimodaux**. Les corridors se composent de liaisons routières, ferroviaires et fluviales, d'aéroports, de ports, de terminaux pour le transbordement entre route, rail et fleuve.

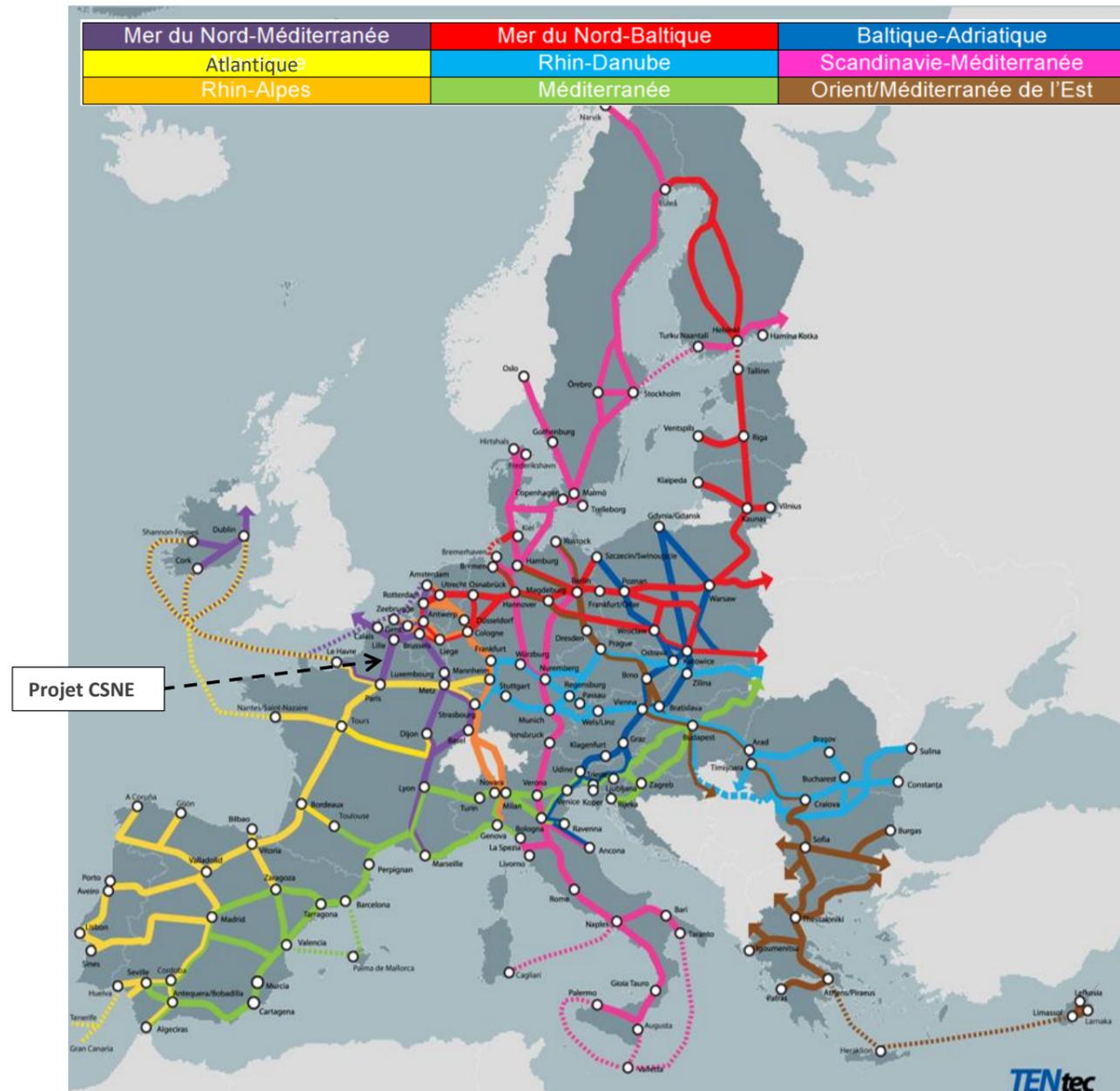


Figure 3 : Les corridors multimodaux européens

(Source : Commission européenne, 2021)

Cette stratégie vise à prendre en compte au sein du réseau d'infrastructures d'Europe centrale les ports maritimes et les ports intérieurs, qui sont les lieux d'échanges et de valeur ajoutée européenne du système de transport.

L'objectif des neuf corridors européens est de faciliter la mobilité et les transports entre les 27 États membres, mais aussi avec les pays limitrophes. Leur but vise à supprimer d'ici 2030 les goulets d'étranglement et améliorer les infrastructures existantes, afin de fluidifier le transport de passagers et de marchandises.

Les projets du réseau Seine-Escaut font partie du corridor de transport européen « Mer du Nord-Méditerranée », qui s'étire de l'Irlande à Marseille en passant par la Belgique et les Pays-Bas (2). Ils se trouvent directement connectés à trois autres corridors multimodaux européens (le corridor Atlantique, le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Baltique).

2.2.2. La place centrale du projet de CSNE au sein du réseau fluvial Seine-Escaut

Le projet de CSNE constitue le maillon central des projets développés au sein du réseau fluvial prioritaire européen Seine-Escaut (cf. Figure 4). Ces projets consistent à optimiser les liaisons fluviales à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas pour relier plus efficacement selon une logique multimodale les ports maritimes et les ports intérieurs du nord de la France, du Benelux et de l'Europe.



Figure 4 : Le projet CSNE au sein du réseau fluvial Seine-Escaut

(Source : SCSNE, 2020)

Ce réseau Seine-Escaut rassemble de nombreux projets en France, en Wallonie et en Flandre, déclinés sous la forme de 16 grandes activités, dont le CSNE constitue les deux activités centrales (CSNE Etudes et CSNE Travaux).

Au sein de ce programme, le projet de CSNE vise à lever le goulet d'étranglement entre la vallée de l'Oise et le canal de Dunkerque-Escaut, liaison assurée actuellement par le canal du Nord, dont le gabarit des bateaux, limité à 700 tonnes, et le nombre d'écluses sont un frein au développement du transport fluvial, et à la création d'un réseau de ports intérieurs multimodaux

2.3. Organisation générale de la gouvernance du projet

2.3.1. La maîtrise d'ouvrage (MOA)

Les études et travaux de construction du projet sont portés par une société de projet, la **société du canal Seine-Nord Europe** (SCSNE).

La SCSNE a été créée en 2016 par l'ordonnance n°2016-489, puis par le décret n°2017-427. Elle a été officiellement mise en place par la nomination de son directoire, intervenue par décret du 4 mai 2017.

La SCSNE est un Etablissement public à caractère industriel et commercial qui reprend et poursuit les études engagées par VNF. Elle a pour mission de porter la maîtrise d'ouvrage et de construire le canal Seine-Nord Europe. Son rôle est également de favoriser le développement économique lié à cette nouvelle infrastructure.

Le processus de régionalisation de cette Société a franchi une ultime étape le 11 mars 2020 avec la parution d'un décret adaptant l'organisation et le fonctionnement de cette société à son nouveau statut **d'établissement public local**.

La SCSNE assure les études, la préparation des dossiers d'autorisation administrative et la préparation des marchés qui seront attribués, après mise en concurrence, aux entreprises qui réaliseront le canal.

La SCSNE s'organise en trois entités principales (cf. Figure 5) :

- Le **Conseil de surveillance** prend les grandes décisions relatives au projet. Il est présidé par Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France. Nadège Lefèbvre, présidente du département de l'Oise en est la vice-présidente. Le Conseil de surveillance est composé de représentants de la Région Hauts-de-France, des départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme, ainsi que de représentants de l'Etat, le préfet de la Région Hauts-de-France ainsi qu'un député et un sénateur.
- Le **Directoire** met en œuvre les décisions du Conseil de surveillance. Il comprend 3 membres et constitue la direction générale de la Société de projet. Jérôme Dezobry en assure la Présidence.
- L'**équipe de la SCSNE** est composée en 2023 d'une soixantaine de personnes.

Un **comité stratégique** a été institué auprès du conseil de surveillance. Il est composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial et d'aménagement sur le territoire desquels est situé, pour tout ou partie, l'emprise du projet d'infrastructure fluviale.

Il est rappelé qu'à l'issue de la construction du canal Seine-Nord Europe, l'exploitation de l'infrastructure sera assurée par VNF.

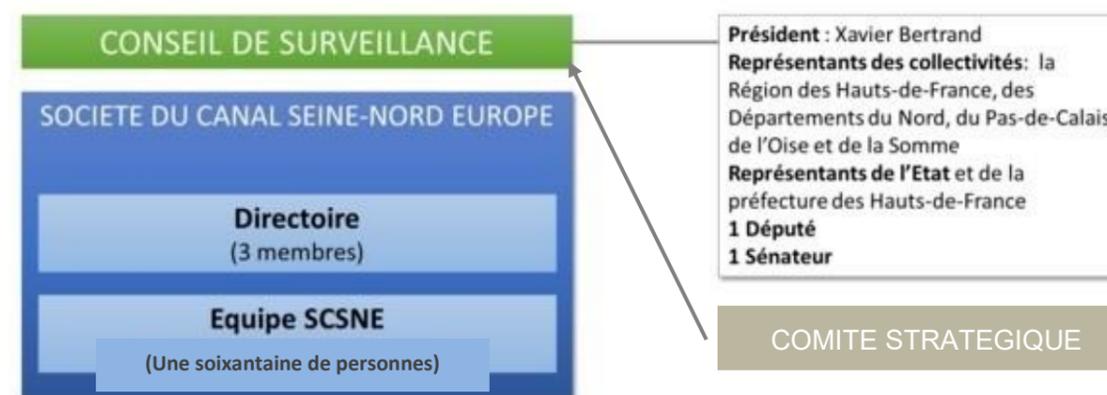


Figure 5 : Organisation de la société de projet

(Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>, 2019)

2.3.2. Les assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO)

La société du CSNE s'est adjoint les services de plusieurs AMO. Les principaux sont énumérés ci-après.

- **L'AMO-COP**

Cette mission, assurée par le groupement Setec / Royal Haskoning DHV depuis juin 2015, comprend l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) générale et la conduite d'opération (COP) sur l'ensemble du périmètre du projet jusqu'à sa mise en service.

L'assistant à maîtrise d'ouvrage a pour mission d'aider le maître d'ouvrage (MOA) à définir, piloter et réaliser le projet. Il vise à travers sa mission de conduite d'opération à assurer la maîtrise du processus de conception, puis de la réalisation des projets d'infrastructures constitutifs du CSNE.

- **Les AMO foncier**

Les AMO foncier ont en charge la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du CSNE et aux opérations préalables au démarrage des travaux telles que l'archéologie préventive et les campagnes d'acquisition de données de terrain.

Les AMO foncier élaborent, mettent en œuvre et établissent le suivi de la stratégie de libération des emprises en fonction des enjeux et du planning du projet.

- **Les autres AMO**

D'autres AMO interviennent sur des thématiques spécifiques comme par exemple la communication.

2.3.3. La maîtrise d'œuvre (MOE)

La maîtrise d'œuvre réalise les études de conception, puis assiste le maître d'ouvrage pour la passation des marchés et le suivi des travaux. Elle est décomposée en secteurs géographiques, soit 4 maîtres d'œuvre sectoriel (cf. détail au chapitre 2.4) ainsi qu'un maître d'œuvre dédié aux écluses et systèmes.

Le maître d'œuvre du secteur 1 (entre Compiègne et Passel) est, depuis avril 2017, le groupement Team'O+, regroupant Artelia Eau & Environnement (mandataire), Arcadis ESG, Tractebel Engineering et Luc Weizmann Architecte.

La maîtrise d'œuvre des secteurs 2 (de Passel à Allaines) et 4 (d'Etricourt-Manancourt à Aubencheul-au-Bac) a été attribuée au groupement One conduit par Egis International allié à Ingerop Conseil & Ingénierie, ISL Ingénierie, SBE, Michel Desvigne Paysagiste et NEY Partners.

Le secteur 3 (d'Allaines à Etricourt-Manancourt) a été attribué au groupement conduit par Arcadis Esg allié à Sweco Belgium et Explorations Architecture. La notification des maîtrises d'œuvre des lots 2 à 4 est intervenue en novembre 2019.

Le lot « écluses » a été attribué au groupement d'entreprises One. Ce lot n'intègre pas l'écluse de Montmacq qui fait partie du secteur 1.

De même, le pont-canal de la Somme fait l'objet d'un marché séparé, en formule conception / réalisation.

La réalisation des mesures compensatoires est pilotée par une maîtrise d'œuvre spécifique, sur des sites identifiés et acquis par la SCSNE.

2.4. Sectorisation opérationnelle du CSNE

Les secteurs opérationnels sont numérotés de 1 à 4 du sud au nord (Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

• Le secteur géographique n°1 : du PK 98,7 au PK 117,3

Le secteur 1 s'étend sur environ 18 km entre Compiègne et Passel. Il traverse 15 communes du département de l'Oise. Il comprend :

- le bief 1, de Compiègne à l'écluse de Montmacq ;
- l'écluse de Montmacq ;
- la partie aval du bief 2, de l'écluse de Montmacq jusqu'à la bifurcation avec l'actuel canal latéral à l'Oise.

Ce secteur se caractérise principalement par une reprise des voies d'eau existantes, la rivière Oise et le canal latéral à l'Oise : élargissements, approfondissements, rescindements (rectification du tracé). Les travaux sur le canal latéral à l'Oise seront réalisés sous exploitation de ce dernier. Ce secteur comporte la construction d'une écluse (l'écluse de Montmacq) et de quais de transbordements.

En lien avec l'inscription du projet en fond de vallée alluviale, les enjeux environnementaux sont importants tant du point de vue hydraulique, que vis-à-vis des milieux naturels ou de l'insertion paysagère au droit des agglomérations proches.

• Le secteur géographique n°2 : du PK 117,3 au PK 163

Le secteur 2 s'étend sur environ 46 km entre Passel et Allaines. Il traverse 33 communes des départements de l'Oise et de la Somme. Il comprend :

- la fin du bief 2, de Passel à l'écluse de Noyon ;
- le bief 3, entre les écluses de Noyon et de Catigny ;
- le bief 4, entre les écluses de Catigny et d'Allaines.

Présentant le plus long développement, ce secteur se singularise par la présence du futur pont-canal d'environ 1 300 m de longueur enjambant la vallée de la Somme.

Ce secteur est jalonné par 2 écluses, à Noyon et Catigny, 3 ports intérieurs, 1 quai de transbordement, 2 rétablissements ferroviaires, 1 rétablissement autoroutier (A29) en passage inférieur sous le canal, de nombreux rétablissements routiers, un aménagement pour la plaisance et des quais de travaux sur le canal du Nord.

• Le secteur géographique n°3 : du PK 163 au PK 178,2

Le secteur 3 s'étend sur environ 15 km entre Allaines et Etricourt-Manancourt. Il traverse 3 communes du département de la Somme. Il comprend :

- le bief 5, depuis l'écluse d'Allaines jusqu'à Etricourt-Manancourt ;
- la retenue de Louette.

Ce secteur se caractérise par la réalisation d'une écluse de jonction avec le canal du Nord, et le remblaiement de ce dernier sur un linéaire de 8 km. Il est marqué par la réalisation d'une écluse (à Allaines) et par la création de la retenue de Louette (d'une capacité utile de 14 millions de m³).

Ce secteur comporte un quai de transbordement, un port de plaisance, 6 rétablissements routiers et des quais de travaux sur le canal du Nord.

• Le secteur géographique n°4 : du PK 178,2 au PK 206,0

Le secteur 4 s'étend sur un linéaire d'environ 28 km entre Etricourt-Manancourt et Aubencheul-au-Bac. Il traverse 11 communes du département du Pas-de-Calais. Il comprend :

- la fin du bief 5, entre Etricourt-Manancourt et l'écluse de Marquion-Bourlon ;
- le bief 6, entre les écluses de Marquion-Bourlon et Oisy-le-Verger ;
- le bief 7 de raccordement sur le canal de la Sensée.

Il est notamment jalonné par deux écluses (Marquion-Bourlon et Oisy-Verger), un port intérieur (Cambrai-Marquion), un quai de transbordement, des quais travaux, un passage supérieur pour la grande faune et comporte deux rétablissements autoroutiers (A2 en viaduc et A26 en passage inférieur sous le canal) et 12 rétablissements routiers.

Deux secteurs spécifiques ont également été définis :

- **Le secteur Ecluses n°5**

Il est composé des sept écluses réparties dans les différents secteurs géographiques n°2 à 4. Elles sont désignées de la manière suivante :

- écluse de Noyon (n°2)
- écluse de Catigny (n°3)
- écluse d'Allaines (n°4)
- écluse de jonction avec le canal du Nord
- écluse de Marquion-Bourlon (n°5)
- écluse de Oisy-le-Verger (n°6)

- **Le secteur Pont-canal de la Somme n°6**

Ce secteur regroupe l'ouvrage d'art du Pont-Canal de la Somme et ses remblais attenants et se situe à cheval sur les secteurs géographiques n°2 et n°3. Cet ouvrage particulier a été étudié sur la base d'une solution de référence intégrée au présent dossier. Il fera l'objet d'un marché de conception-réalisation.

2.5. Mise au point progressive du projet

La conception d'un projet d'infrastructure linéaire de l'envergure du CSNE a fait l'objet d'un processus progressif engagé dans les années 1990 et ayant abouti après une reconfiguration du projet en 2014 à la réalisation par la SCSNE de dossier d'avant-projet (AVP).

2.5.1. Les études préliminaires et le choix d'un fuseau

A partir de 1995, Voies Navigables de France (VNF) a entrepris les études préliminaires qui ont, après concertation publique réalisée en 1997, conduit au choix d'un fuseau de moindre incidence parmi une vingtaine étudiée.

Réalisée sous l'égide du préfet de Picardie, préfet coordonnateur, la concertation sur le choix du fuseau s'est déroulée du 15 septembre au 31 décembre 1997. À l'issue de cette concertation, le préfet de Picardie a adressé au ministre chargé des transports le rapport de la commission de suivi, un rapport de synthèse générale et un rapport de synthèse technique tirant les principaux enseignements de la concertation.

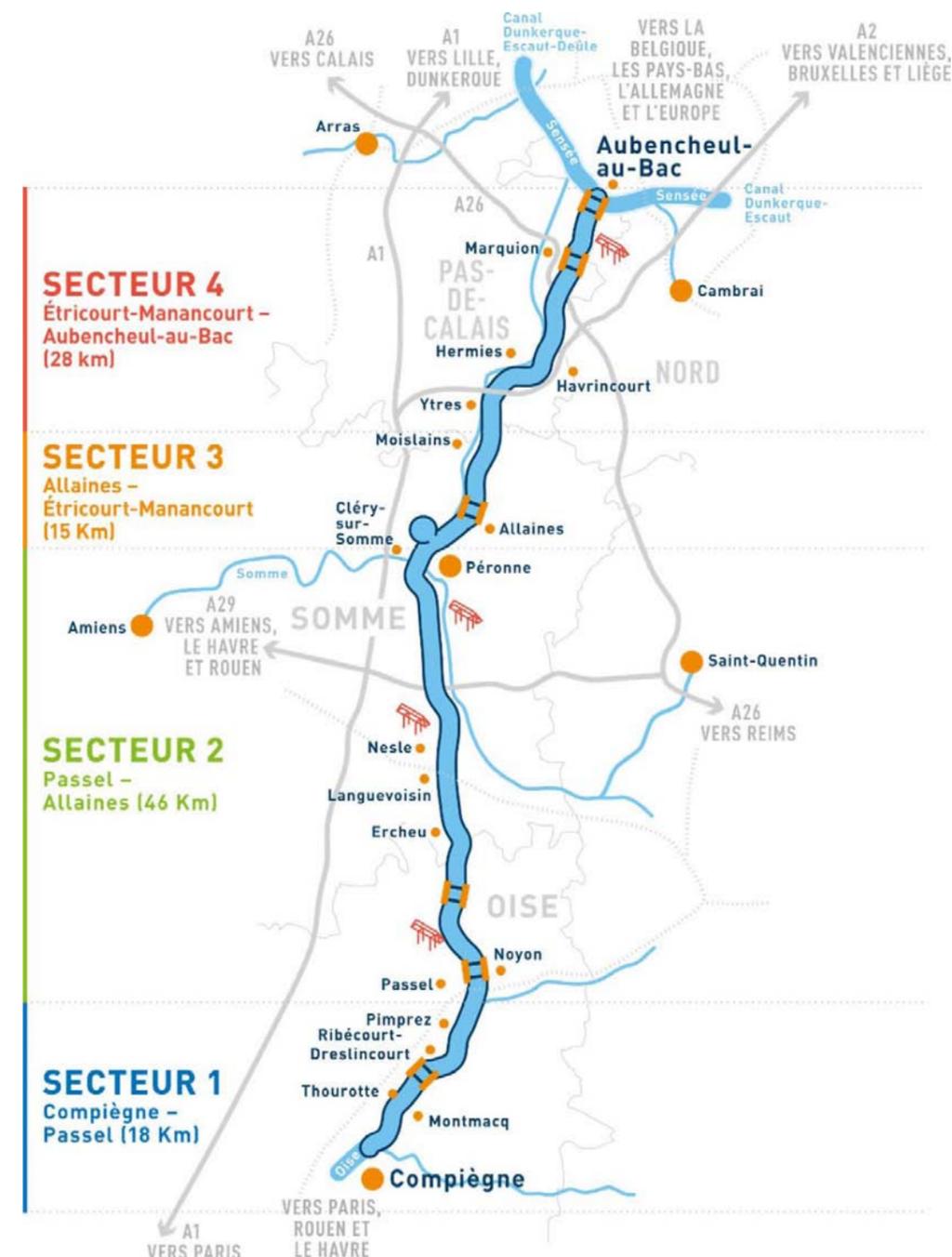


Figure 6 : Découpage du CSNE en secteurs

(Source : SCSNE, 2021)

Le préfet coordonnateur a conclu en faveur des fuseaux intermédiaires et du fuseau le plus à l'ouest de l'aire d'étude, dit « N3 », longeant le canal du Nord, notamment pour ses moindres impacts environnementaux. La décision de retenir le fuseau N3 a été prise le 4 mars 2002 par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

2.5.2. Les études d'avant-projet sommaire (APS)

Depuis la décision du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2004 inscrivant le CSNE parmi les 25 projets d'infrastructure prioritaires, VNF a conduit les études d'avant-projet sommaire (APS). Le dossier correspondant a été remis le 5 juillet 2006 au ministre des Transports qui l'a approuvé le 20 novembre 2006.

Durant cette étape, un tracé de référence a été proposé dans une bande de terrain de 500 m de largeur environ, ainsi que les niveaux de performance à atteindre pour l'ouvrage et les engagements à respecter en matière d'insertion environnementale. En parallèle, des phases de concertation et de consultation du public ont été organisées.

Le projet (3) a été soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique entre le 15 janvier et le 15 mars 2007. En juillet 2007, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti d'une réserve et de 13 recommandations.

La déclaration d'utilité publique a été prononcée par décret en Conseil d'Etat le 11 septembre 2008. Parallèlement, des travaux préparatoires au CSNE ont été engagés depuis 2004 sur le tracé du canal ou dans les bassins situés au nord et au sud de celui-ci.

2.5.3. La modification du projet

En vue de l'élaboration d'un contrat de Partenariat Public-Privé, une optimisation technique et financière du projet est engagée dès 2011 par VNF dans le cadre de la procédure du dialogue compétitif. Suite à la crise financière entre 2008 et 2012, l'arrêt du dialogue compétitif et une mission de reconfiguration du projet de CSNE sont décidés par le ministre chargé des transports en mars 2013. Cette mission est confiée en avril 2013 au député du Nord, Rémi Pavros.

Cette mission porte sur les volets techniques, financiers et économiques du projet. Elle a pour objectif de présenter des optimisations qui permettent au projet de bénéficier de financements européens nettement plus favorables (jusqu'au taux maximum de 40 % pour les travaux de la période 2014-2020) dans le cadre du projet européen Seine-Escaut.

D'un point de vue technique, le rapport, remis en décembre 2013, confirme les pistes d'optimisation développées durant le bilan du dialogue compétitif, sans modification du programme fonctionnel et en restant dans le cadre global du décret de déclaration d'utilité publique de septembre 2008.

La principale modification modifiant le programme concerne le bief de partage sur une section d'environ 30 km avec la réutilisation de l'emprise du canal du Nord sur 8 km environ, la suppression d'une écluse de haute chute, ainsi que la réduction de moitié de la hauteur de l'écluse la plus haute en abaissant le bief de partage de 17 m.

S'inscrivant dans le cadre d'un développement économique des territoires, les plateformes initialement projetées (désignés désormais ports intérieurs) seront à la charge des collectivités afin de faire de cette infrastructure un véritable levier de développement économique des territoires, permettant ainsi aux collectivités impliquées de s'approprier pleinement du projet.

A l'issue de cette étape, le ministre délégué aux transports décide d'abandonner la procédure de Partenariat Public-Privé et réoriente le projet vers une réalisation en maîtrise d'ouvrage publique. Les choix techniques retenus suite à la mission de reconfiguration imposent un approfondissement des études au niveau APS, et conduisent à lancer une procédure de modification de la déclaration d'utilité publique de 2008.

L'avant-projet sommaire modificatif (APSm) est approuvé en février 2015 (4) et un dossier de déclaration d'utilité publique modificatif est soumis à enquête publique modificative fin 2015. La déclaration d'utilité publique modificative est obtenue le 21 avril 2017.

La reconfiguration du projet s'est accompagnée de la décision de réaliser celui-ci en maîtrise d'ouvrage publique. Une Société de projet, la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), a été créée à cet effet, réunissant les financeurs du projet, à savoir l'Etat et ses établissements publics ainsi que les collectivités territoriales.

2.5.4. L'avancement des études engagées

Suivant le synoptique général de réalisation (cf. Figure 7), le projet se situe actuellement à l'interface entre les phases d'études et de travaux. La procédure d'autorisation administrative, en l'occurrence l'autorisation environnementale, doit permettre de déclencher effectivement la construction de l'ouvrage.

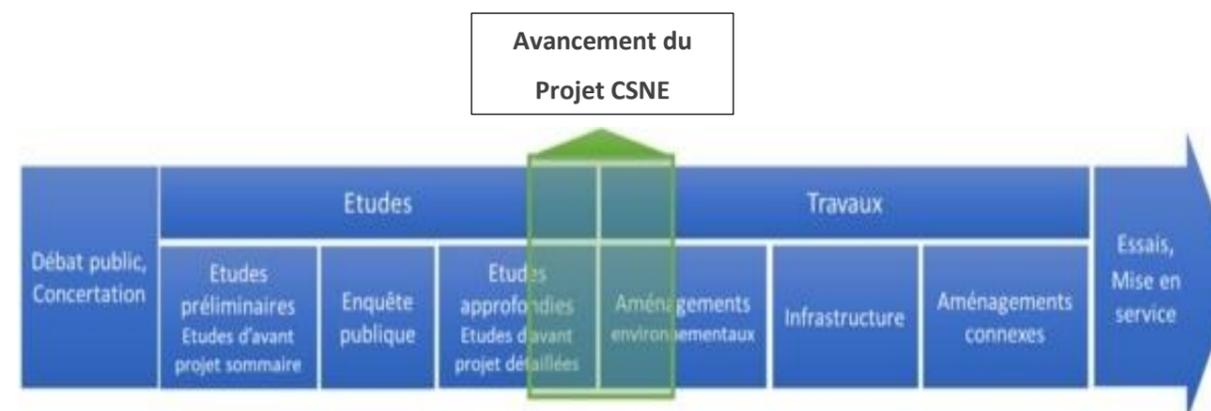


Figure 7 : Avancement général du projet

(Source : SCSNE, 2019)

L'avancement des études est différent suivant la sectorisation opérationnelle définie par le maître d'ouvrage.

- **Avancement des études de Compiègne à Passel (secteur 1)**

Ce secteur, correspondant à la vallée de l'Oise entre Compiègne et Passel, concerne les travaux du CSNE sur l'Oise canalisée et le canal latéral à l'Oise. Il comprend deux biefs séparés par l'écluse de Montmacq.

Les travaux projetés sur ce secteur ont été autorisés par l'arrêté en date du 08 avril 2021 signé par la Préfète de l'Oise (5).

Le projet est aujourd'hui passé en phase opérationnelle : après l'obtention de l'arrêté préfectoral précité, les travaux ont démarré en octobre 2022, avec notamment la libération des emprises, la création de quais de travaux, la modification du tracé de l'Oise ainsi que différents rétablissements routiers.

- **Avancement des études de Passel à Aubencheul-au-Bac (secteurs 2, 3 et 4)**

Entre Passel et Aubencheul-au-Bac, le projet est découpé en trois secteurs opérationnels (cf. chapitre 2.4) conduisant à 3 dossiers d'AVP.

Les différentes maîtrises d'œuvre ont remis chacune en mars 2021 un dossier d'avant-projet (AVP) intégrant les remarques du maître d'ouvrage sur une version préliminaire d'AVP remise en octobre 2020, complétés en juin 2021.

Les dossiers d'AVP de ces secteurs ont été validés par le directoire de la SCSNE après consultation du Conseil de surveillance, permettant ainsi d'engager les études de Projet (PRO) décrivant les ouvrages projetés et les travaux à réaliser de manière détaillée.

Le niveau de précision des éléments du projet ici présenté découle de ces études (phase AVP et éventuellement PRO) pour la majorité des thématiques abordées.

2.6. Travaux préparatoires déjà engagés

Des travaux préparatoires au CSNE sont engagés depuis 2004 sur le tracé du canal ou dans les bassins situés au nord et au sud de celui-ci, afin d'améliorer les caractéristiques des voies d'eau aux débouchés du CSNE (Oise, Seine, bassin du nord).

2.6.1. Les travaux préparatoires sur le tracé du canal

Les travaux préparatoires au CSNE réalisés concernent principalement :

- l'abaissement de l'autoroute A29, dans le cadre du plan de relance de l'économie de 2009 ;
- le lancement des opérations d'acquisitions foncières (réserves foncières sur environ 2 000 ha) ;
- les opérations d'archéologie préventive ;
- les premiers travaux de compensation écologique ;
- les premiers travaux sur le secteur 1 : giratoires, quais, premiers déboisements.

2.6.2. La modernisation préalable des débouchés nord et sud du CSNE

En 1999, le Conseil général des Ponts et Chaussées propose un scénario de modernisation préalable des débouchés nord et sud du futur canal. Des aménagements sont inscrits aux contrats de plan État-Régions 2000-2006, signés en 2000 avec les Régions Haute-Normandie, Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais. Ainsi, à l'horizon du contrat de plan, des opérations de modernisation des tronçons nord et sud de la liaison sont engagées pour améliorer la fiabilité des ouvrages existants et préparer la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

- Au sud, un programme interrégional d'aménagement de l'Oise entre Compiègne et Conflans-Sainte-Honorine (2001-2009) pour améliorer la gestion hydraulique, avec la reconstruction de nombreux barrages :
 - 7 barrages et écluses de l'Oise sont reconstruits dans le cadre du programme interrégional d'aménagement de l'Oise entre 2000 et 2012.
 - Des travaux de modernisation et de fiabilisation d'une première partie des ouvrages de Notre-Dame-de-la-Garenne et d'Amfreville sont réalisés en Seine aval entre 2007 et 2013, et le barrage de Chatou est reconstruit.
 - Sur la Seine amont, le barrage de Coudray est reconstruit et mis en service en 2012 et les travaux de reconstruction du barrage de Vives Eaux sont lancés.
 - Des travaux de modernisation et de fiabilisation des écluses sont réalisés à Coudray, Vives Eaux, La Cave, Varennes, ainsi qu'à Evry.
- Au nord, l'aménagement des ponts et des sections urbaines sur le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique :
 - Les ponts sont relevés afin de permettre le passage des convois à grand gabarit avec une hauteur libre de 5,25 m. En tout, ce sont ainsi plus de quarante ouvrages d'art qui sont relevés ou reconstruits.
 - Des travaux de recalibrage à 3 000 t de la Deûle et de l'Escaut sont lancés.
 - De nombreuses études et travaux préliminaires sont effectués sur le canal Condé-Pommerœul, le recalibrage de la Lys et l'aménagement de l'écluse du Quesnoy-sur-Deûle.

2.7. Echancier prévisionnel de réalisation

Les travaux de construction du CSNE seront réalisés de façon échelonnée. Les travaux du secteur 1, engagés dans un premier temps, seront suivis, avec un décalage d'environ 2 ans, par les travaux des secteurs 2 à 4.

Sur le secteur 1, de Compiègne à Passel, les travaux préparatoires ont débuté en 2021, suivis des travaux de réalisation du canal lui-même en 2023.

Sur les secteurs 2 à 4, les travaux débiteront à l'automne 2024. La mise en service complète du canal est envisagée pour 2030 environ.

Les premiers travaux d'aménagements environnementaux du CSNE ont commencé en 2017 pour le secteur 1 du projet, avec notamment des actions de plantations d'un boisement alluvial sur 6 ha, à Bienville (Oise). Ces travaux environnementaux se sont poursuivis en 2021 et 2022 sur les sites de la vallée de l'Oise (Chiry-Ourscamp, Apilly/Morlincourt, Beaurains-lès-Noyon) et dans la vallée Somme (Cléry-sur-Somme). Ces travaux seront conduits au fur et à mesure de l'avancement du projet et achevés avant la mise en service du CSNE.

2.8. Modalités de financement

Le coût du projet au stade des études d'avant-projet sommaire est évalué à **4,5 milliards d'Euros** (CE 2016) hors taxes.

2.8.1. La participation européenne au financement du CSNE

Depuis la déclaration de Tallinn d'octobre 2013, cosignée par le commissaire européen aux transports et les ministres français, flamand, wallon et néerlandais, les projets de la liaison Seine-Escaut sont éligibles à des financements européens élargis.

A 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).

La convention de financement européenne, ou Grant Agreement, couvrant la période 2014-2020 a ainsi été obtenue en 2015. Celle-ci permet un co-financement à hauteur de 50 % du coût des études éligibles et jusqu'à 40 % de l'ensemble des coûts des travaux éligibles.

Sur cette période, le projet de CSNE représente une déclinaison du programme d'aménagement Seine-Escaut 2020 qui inclut également des améliorations au sud (liaison Oise/Seine) et au nord (sections transfrontalières avec la Belgique). Le même programme européen finance d'autres aménagements fluviaux (entre le port du Havre et la Seine, autour du chenal maritime du port de Rouen, ...) et des aménagements ferroviaires **(2)**.

2.8.2. Le protocole de financement entre l'Etat et les collectivités territoriales

Le protocole Etat / Collectivités de financement et de gouvernance pour la réalisation du CSNE est signé en mars 2017. Une convention de financement a été signée le 22 novembre 2019.

Les financements publics seront apportés à hauteur de 50 % par l'Etat, d'une part, et de 50 % par l'ensemble des collectivités territoriales signataires, d'autre part, déduction faite des contributions de l'Union européenne et des éventuelles sources de financement complémentaires qui pourront être mobilisées au service du financement du projet (cf. Figure 8).



Figure 8 : Les financeurs du CSNE

3. Enjeux et objectifs fonctionnels du CSNE

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 de l'axe 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.

Placé au cœur du réseau Seine-Escaut, le projet de CSNE apporte des éléments de réponse aux enjeux de plusieurs politiques publiques européennes.

Figure 9 : Principaux objectifs du CSNE

(Source : SCSNE, 2018)

3.1. Développement économique et attractivité des territoires

La réalisation du CSNE doit permettre de bénéficier d'un effet « réseau » lié à sa connexion avec les grands corridors de transport européens, profitant directement aux bassins du Nord-Pas-de-Calais et de la Seine.

Constituant un **levier de développement économique**, le CSNE a pour objectif de favoriser l'investissement des entreprises bord à voie d'eau entre le grand bassin parisien et le nord de la France, le Benelux et l'Europe.

L'atteinte de cet objectif passe par les aménagements fluviaux qui accompagnent le CSNE (quais céréaliers, plateformes multimodales) et leurs connexions aux réseaux existants (routes ou voies ferrées). Il s'appuie ainsi sur la mutualisation et la massification des outils logistiques des différentes filières industrielles pour améliorer la compétitivité des échanges.

Le CSNE offre un potentiel important de réindustrialisation des territoires bord à voie d'eau pour l'agro-industrie, les matériaux de construction et la préfabrication, pour l'industrie chimique et les activités de recyclage en structurant une stratégie partenariale et interrégionale de l'économie circulaire.

Le projet porte également un enjeu de structuration économique et de développement des territoires de proximité. A ce titre, le chantier jouera un rôle important dans cette dynamique des territoires pour mobiliser des emplois du territoire durant la phase de travaux et les pérenniser avec l'exploitation du canal et de ses équipements connexes (plateformes multimodales, tourisme).

3.2. Développement de la compétitivité des ports maritimes et intérieurs français

Avec la mise à disposition d'une offre fluviale performante à grand gabarit, directement connectée aux grands corridors de transport européens, l'objectif est **d'accroître l'aire d'influence des grands ports maritimes** à l'intérieur des terres et de renforcer l'attractivité des ports intérieurs.

A travers cet objectif, il s'agit de contribuer aux stratégies de développement des modes massifiés des ports maritimes et intérieurs en renforçant ou en créant des plateformes multimodales et des terminaux à conteneurs à l'échelle régionale et nationale.

3.3. Contribution à la transition écologique et énergétique

Le projet s'inscrit au cœur des **enjeux du développement durable et de la transition énergétique**.

En améliorant la compétitivité du transport fluvial, le CSNE doit contribuer à favoriser la transition écologique et énergétique par réduction la consommation énergétique dans l'offre de transport.

En effet, la fiabilisation de l'offre de service autour de la voie d'eau et la valorisation du réseau existant longue distance doivent permettre d'inciter au report modal. Ainsi, la réalisation du CSNE va créer une offre alternative aux circulations poids lourds compétitives sur l'axe entre la région parisienne et le nord-est de la France, où les marchandises circulent presque exclusivement par la route.

Ce report modal doit permettre de réduire l'engorgement routier observé notamment dans le quart nord-est de la France et en Belgique (axe Paris, Lille, Bruxelles, Anvers).

Sûre, la voie d'eau est sobre en énergie (cf. Tableau 1). Avec la même quantité de carburant, il est possible de transporter les marchandises par voie fluviale sur une distance 5,5 fois plus longue que par la route, plus de deux fois que par le train. Cette caractéristique va de pair avec une faible pollution, tant sonore qu'atmosphérique.

Tableau 1 : Les atouts du transport fluvial

(Source : Voie Navigable et développement durable, 2012)

	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
Grand Rhéan (péniche de 110 à 135m de long) (y compris voyage à vide)	175 km
Barge de 185m (4400 tonnes) (y compris voyage à vide)	275 km

Ainsi, le transport fluvial se caractérise par une bonne performance environnementale et permet de modifier structurellement, et sur le long terme, l'impact du transport de marchandises sur l'environnement.

À ce titre, le CSNE contribue au respect par la France de ses engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto et de la COP 21 sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et constitue un **levier favorisant la transition énergétique**.

3.4. Valorisation du réseau fluvial de transport

Avec la mise au grand gabarit de cet itinéraire entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, il s'agit d'améliorer et de fiabiliser l'offre de transport fluvial et de l'inscrire dans une logique plus vaste de réseaux à l'échelle européenne.

La faible part du transport fluvial en France s'explique en effet pour partie par une faible proportion de voies à grand gabarit : de l'ordre de 25 % du réseau en France, contre plus de 50 % dans les pays où le trafic fluvial est très développé comme les Pays-Bas ou la Belgique.

Cette nouvelle connexion fluviale à grand gabarit doit permettre d'optimiser les volumes de marchandises transportés (par unité de bateau) et de renforcer les conditions d'une meilleure compétitivité du transport fluvial en général.

Du fait de l'interconnexion des réseaux à grand gabarit, le CSNE permettra ainsi de bénéficier d'un effet « réseau », indispensable pour développer la part du fluvial dans le transport de marchandises.

L'intégration du réseau français au sein de l'Europe fluviale constituera pour les professionnels du transport fluvial une opportunité d'opérer sur un espace plus vaste au sein d'un mode de transport plus compétitif.

En parallèle, il est rappelé que la performance des réseaux existants au nord et au sud du projet sera améliorée par la mise en œuvre d'un programme d'investissements complémentaires.

3.5. Développement de l'offre logistique

Le projet s'accompagne de solutions logistiques efficaces s'appuyant sur les atouts reconnus du transport fluvial : fiabilité, sécurité et coûts réduits, qui correspondent aux besoins des entreprises.

Les ports intérieurs (anciennement dénommés plates-formes multimodales) du CSNE sont une composante stratégique du projet en constituant des zones de massification ou de distribution des marchandises. Reliées à 6 ports maritimes majeurs de la Rangée Nord-Européenne (Le Havre, Rouen Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam), ils sont une opportunité pour fixer de nouvelles activités industrielles et logistiques génératrices de développement économique.

Ils contribuent ainsi à renforcer l'attractivité du projet et de la région pour les acteurs économiques.

4. Présentation des principales caractéristiques du CSNE

4.1. Caractéristiques principales du CSNE

➔ Pour toute précision sur la description du projet, voir [Pièce B1 \(Etude d'impact, 2021\)](#), ainsi que la [Pièce A2](#) pour la description sur les secteurs 2, 3 et 4, allant de Passel à Aubencheul-au-Bac.

4.1.1. Les principes généraux

L'aménagement du CSNE consiste à créer, au moyen d'écluses, des tronçons de canal dénommés biefs. Deux biefs successifs sont reliés entre eux par une écluse. Chaque bief formant un plan d'eau horizontal (ou quasi-horizontale dans le cas du bief en eau vive de Venette), l'écluse qui les relie constitue une « marche d'escalier » entre le bief inférieur et le bief supérieur. Le bief le plus haut du tracé est appelé bief de partage.

Ainsi, cette disposition du profil en long du canal se répète en une succession de « marches d'escaliers » qui, à partir du bief de partage situé en point haut du tracé, à hauteur des collines de l'Artois entre Allaines et Marquion-Bourlon, descendent au sud vers l'Oise côté bassin hydrographique de la Seine, et au nord vers la Sensée (bassin hydrographique de l'Escaut).

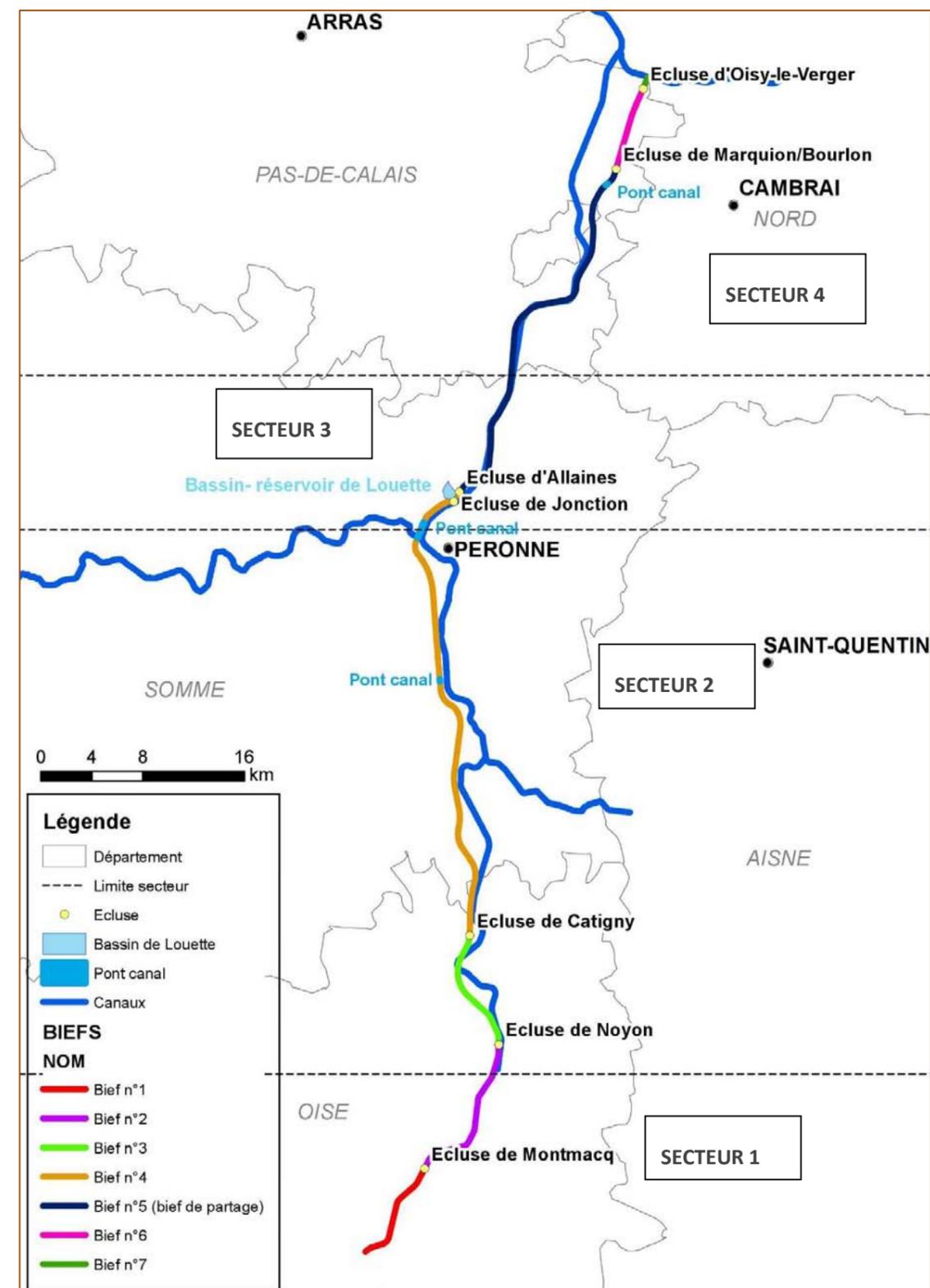
4.1.2. Les biefs et les écluses

Sur ces 107 km de long, le projet comprend une succession de 7 biefs de longueur très variable puisque le bief le plus court (le dernier bief qui permet de se raccorder sur le canal de la Sensée) n'est que de 1 km tandis que le bief le plus long (le bief 4 entre Campagne et Allaines) s'étend sur environ 37,8 km.

Pour l'essentiel, il s'agit d'un tracé neuf à créer de toutes pièces. Quelques spécificités sont toutefois à distinguer (cf. Figure 10) :

- une partie du bief 1 correspond à l'actuelle Oise canalisée ;
- depuis l'écluse de Montmacq jusqu'à la bifurcation de Passel, le tracé du CSNE se confond avec l'actuel canal latéral à l'Oise ;
- une partie du bief 5 emprunte le tracé de l'actuel canal du Nord (entre Allaines et Etricourt-Manancourt, puis entre Hermies et Graincourt-lès-Havrincourt).

Le bief de partage (bief 5), le plus haut, présente une cote de navigation à + 85,60 m NGF. Côté sud, le niveau de navigation du bief 1 de raccordement sur l'Oise canalisée se situe à + 31,02 m NGF, tandis que le bief 7 de raccordement sur le canal de la Sensée est la cote + 34,89 m NGF.



Le CSNE, ainsi qu'indiqué sur la Figure 11, comprend quatre écluses sur le versant sud (Montmacq, Noyon, Catigny et Allaines) et deux écluses sur le versant nord (Marquion-Bourlon et Oisy-le-Verger). Une écluse supplémentaire (écluse de jonction) permet le raccordement du bief n°4 au canal du Nord à Allaines pour les bateaux présentant un gabarit canal du Nord.

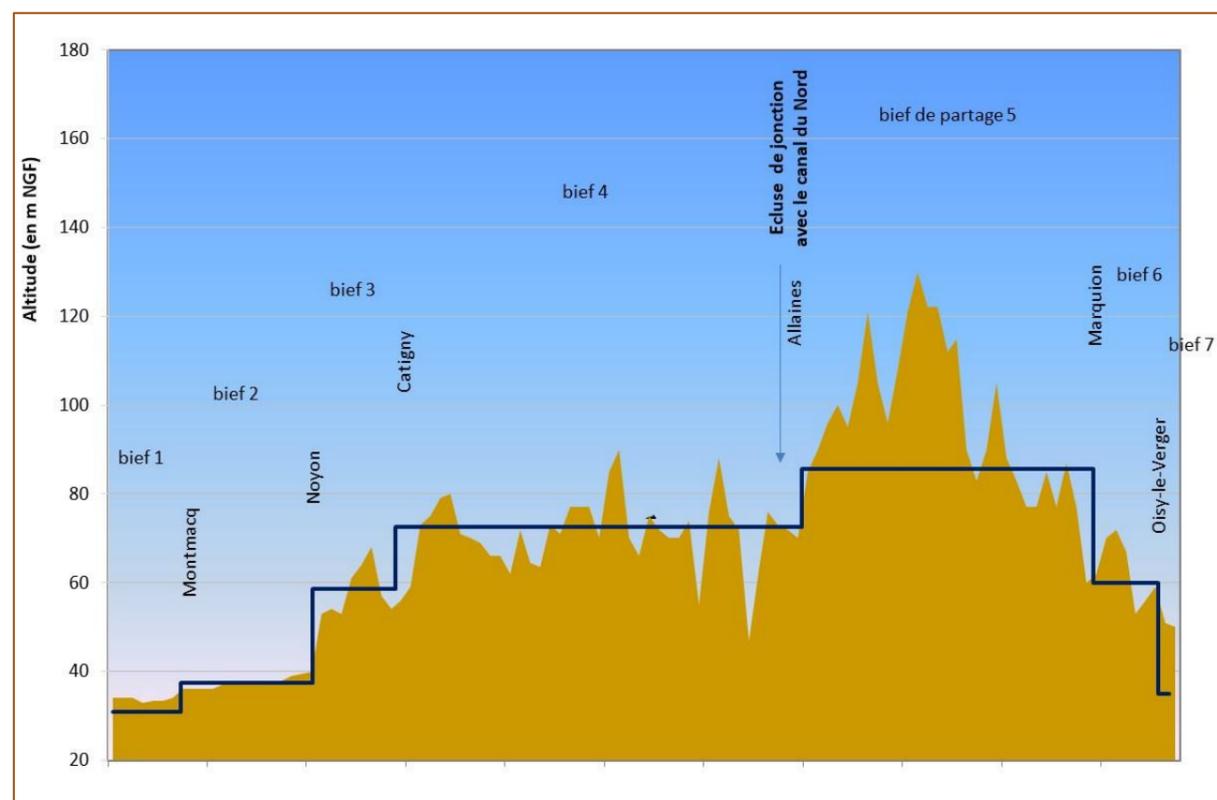


Figure 11 : Profil en long simplifié du CSNE (altitude des biefs successifs au regard du terrain naturel)

(Source : AnteaGroup, 2019)

Les écluses ont une hauteur de chute (dénivelé entre niveau d'eau amont et niveau d'eau aval) comprise entre 6,4 m et 25,7 m (cf. Tableau 3).

Toutes les écluses seront réalisées avec un seul sas de passage. La possibilité de doubler le sas est également prévue dans la conception de ces écluses. Le doublement à terme du sas des écluses du CSNE est envisagé pour accroître la capacité du canal et garantir la qualité de service en fonction de l'évolution du trafic.

Tableau 2 : Principales caractéristiques des biefs

Bief	Pk* début	Pk* fin	Longueur (Km)	NNN	Z plafond
Bief 1 Venette – Montmacq (bief de Venette à partir de l'origine du secteur 1)	98,7**	107,1	8,4	31,02	26,52
Bief 2 Montmacq – Noyon (bief de Montmacq)	107,1	119,7	12,6	37,43	32,93
Bief 3 Noyon – Catigny (bief de Noyon)	119,7	128,1	8,4	58,50	54,00
Bief 4 Catigny – Allaines (bief de Catigny)	128,1	167,3	39,2	72,50	68,00
Bief 5 Allaines - Marquion Bourlon (bief de partage)	167,3	198,4	31,1	85,60	81,10
Bief 6 Marquion Bourlon - Oisy-le-Verger (bief d'Oisy-le-Verger)	198,4	205,0	6,6	59,89	55,39
Bief 7 Oisy-le-Verger - canal de la Sensée (canal de la Sensée)	205,0	206,0	1,0	34,89	29,89

Remarques : (*) Les points kilométriques (Pk) ont été arrondis à la décimale.

(**) L'origine du Pk du CSNE, fixée à COMPIEGNE dans les documents d'Avant-Projet Sommaire, a été considérée comme étant égale à 98,68 (le Pk d'origine se situe à la confluence Oise / Seine).

Le déplacement de l'écluse de Jonction vers le sud a permis de créer un pôle d'attractivité au niveau du secteur de raccordement (Port de Plaisance côté canal du Nord). Le raccordement au canal du Nord doit se faire au niveau du bief 4 du CSNE, directement en aval de l'écluse d'Allaines.

Tableau 3 : Principales caractéristiques des écluses

Commune	Hauteur de chute
Montmacq	6,41 m
Noyon	21,07 m
Catigny	14,00 m
Allaines	13,10 m
Marquion-Bourlon	25,71 m
Oisy-le-Verger	25,00 m

4.1.3. Le profil en travers type du CSNE

- Le dégagement du rectangle de navigation

Le dégagement du gabarit Vb implique le respect de caractéristiques dimensionnelles minimales, notamment en ce qui concerne la section du canal, aussi appelée profil en travers. Le dégagement du gabarit européen Vb et le dimensionnement des écluses permettront d'accueillir des convois-poussés de 185 m de long et 11,40 m de large, soit un équivalent de 4 400 tonnes par convoi.

En particulier, le rectangle de navigation, qui correspond à la zone dans laquelle peuvent évoluer les bateaux, est défini selon des dimensions suffisantes pour permettre la circulation normale du plus grand bateau autorisé à emprunter le canal et le croisement de deux de ces bateaux.

Pour le CSNE, le rectangle de navigation minimal à assurer (en vert sur la Figure 12) doit être égal à 38 m de large sur 4 m de mouillage et 7 m de hauteur libre. Le bief n°1 constitue une exception puisqu'il constitue un bief de rivière entre Compiègne et la confluence Oise-CSNE.

A ce titre, le rectangle de navigation est élargi de 10 % entre le PK 98,68 et la confluence Oise-CSNE en application de la circulaire 76-38 modifiée : sa largeur est donc augmentée de 38 m à 42 m.

Pour tous les biefs, la profondeur sous le niveau de navigation est de 4,5 m.

Le profil type du canal présente une section trapézoïdale, avec une largeur de 54 m au miroir et de 36 m au plafond (fond du canal). Certains secteurs (traversée de Ribécourt, approche du pont-canal sur la Somme, grand déblai d'Ytres...) pourront présenter un profil réduit : 38 m de largeur au miroir ainsi qu'au plafond.

En particulier, le rectangle de navigation au droit du pont-canal de la Somme sera réduit (32 m x 4,50 m), nécessitant un alternat pour le passage des plus grands bateaux au gabarit projet Vb.

Des surlargeurs sont prévues dans les courbes pour améliorer les conditions de navigation.

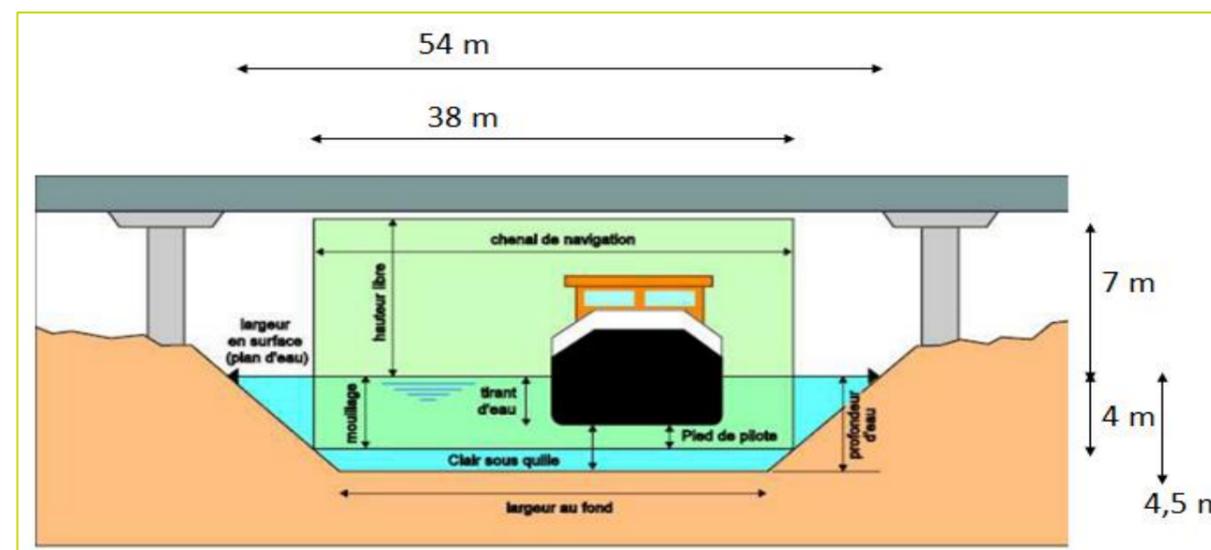


Figure 12 : Dégagement du gabarit Vb

(Source : Lexique, VNF)

- L'insertion du projet dans la topographie

En fonction de la topographie traversée, le CSNE sera construit en déblai (cf. Figure 13) ou en remblai (cf. Figure 14). Les profils en travers types retenus sont les suivants :

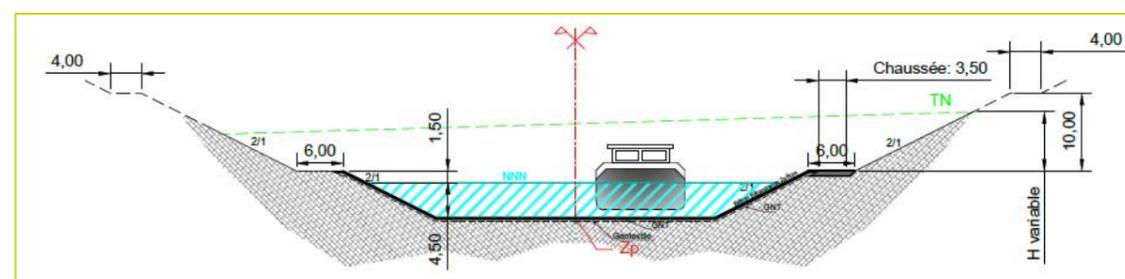


Figure 13 : Profil type du CSNE en secteur de déblai

(Source : APSm, Dossier technique Tome n°1, 2014)

4.1.5. Les ouvrages de rétablissement des hydrosystèmes

A ses extrémités, le CSNE est connecté à l'Oise canalisée côté Compiègne, tandis que son extrémité nord se raccorde sur le canal de la Sensée à hauteur d'Aubencheul-au-Bac.

Le long du bief de Venette, le CSNE reçoit d'amont en aval les eaux du Matz, de l'Oise naturelle, de l'Aronde, et de l'Aisne.

Comme déjà indiqué, le bief de Montmacq est connecté au canal latéral à l'Oise et se superpose, pour partie, à son tracé entre Passel et Montmacq.

Le canal du Nord doit se raccorder directement sur le CSNE au niveau du bief 4, au sud de l'écluse d'Allaines, grâce à une écluse de jonction.

Le franchissement de la vallée de la Somme à l'ouest de Péronne s'effectue par un pont-canal d'une longueur de 1 330 m.

Tous les autres cours d'eau (intermittents ou non) interceptés par le CSNE sont rétablis par l'intermédiaire d'ouvrages hydrauliques de rétablissement (de type aqueducs ou siphons) compatibles avec une crue de période de retour centennale.

Les cours d'eau et vallons secs traversés par le projet sont très nombreux et souvent de faible importance.

4.1.6. Les ouvrages de rétablissement des infrastructures

Le rétablissement des voies de communication nécessite la construction de deux ponts-canaux pour le franchissement des autoroutes A26 et A29, d'un viaduc autoroutier pour le franchissement de l'autoroute A2, de 2 ponts ferroviaires et d'une soixantaine d'ouvrages routiers.

4.1.7. Les mouvements de matériaux

Le projet traverse un relief légèrement vallonné. Le volume des déblais est estimé à environ 76 millions de m³. Le mouvement des matériaux (déblais et remblais nécessaires aux terrassements) laisse apparaître un excédent d'environ 28 Millions de m³.

La topographie implique des passages en déblai de plus de 20 m de profondeur sur un linéaire cumulé d'environ 7 850 m et des zones de remblais supérieurs à 20 m totalisant un linéaire d'environ 2 650 m.

Les excédents de matériaux seront valorisés via des filières adaptées ou mis en dépôt dans les emprises du projet. Compte-tenu des volumes en jeu, les surfaces de dépôts ont été intégrées dès 2006 aux emprises du projet. Ces surfaces représentent environ 362 ha.

4.1.8. Les autres équipements

Comme déjà indiqué, le projet intègre la création d'équipements permettant de valoriser la voie d'eau et de proposer des conditions favorables au développement économique.

• Les infrastructures fluviales des ports intérieurs et les quais de transbordement

Le projet s'accompagne de solutions logistiques efficaces s'appuyant sur les atouts reconnus du transport fluvial : fiabilité, sécurité et coûts réduits, qui correspondent aux besoins des entreprises.

Le CSNE est conçu comme un système de transport global intégrant le développement de plusieurs interfaces logistiques entre le canal et les territoires. Dès le démarrage de l'avant-projet en 2004, les élus et les responsables économiques de Picardie et du Nord - Pas-de-Calais ont indiqué leur souhait que ce projet soit un levier du développement des territoires à travers l'implantation de zones d'activités économiques et portuaires.

Ces zones doivent être envisagées comme des pôles de développement économique à l'échelle interrégionale.

Les ports intérieurs (anciennement dénommés plates-formes multimodales) du CSNE sont une composante stratégique du projet en constituant des zones de massification ou de distribution des marchandises.

Il est prévu la réalisation à terme, à la charge d'entités autres que la SCSNE, de 4 ports intérieurs à vocation portuaire, industrielle et logistique, pour une surface totale d'environ 360 ha. Le projet comprend la réalisation des infrastructures fluviales de ces ports :

- quai de 400 m de longueur sur la plateforme de Noyon ;
- quai de 400 m de longueur sur la plateforme de Nesle ;
- quai de 400 m de longueur sur la plateforme de Péronne ;
- quai de 1 000 m de longueur sur la plateforme de Cambrai-Marquion ;
- les bassins de virement associés.

Trois quais céréaliers (à Languevoisin, Moislains, et Graincourt-lès-Havrincourt) seront également aménagés ainsi que trois quais industriels de transbordement (à Thourotte, Ribécourt-Dreslincourt et Pimprez).

• Les équipements pour la plaisance

Le CSNE permettra aux bateaux de plaisance individuelle et aux bateaux à passagers qui l'empruntent de réaliser des escales et disposera pour cela de deux types de structures : l'escale de plaisance et le port de plaisance et de croisière. Ces équipements sont destinés aux escales des bateaux de plaisance individuelle et collective. Ils comprennent les services nécessaires aux plaisanciers et exploitants de bateaux à passagers du tourisme fluvial pour des escales de courte durée.

Le projet prévoit des équipements pour la plaisance privée ou collective sur les sites de Saint-Christ-Briost (PK 153 environ) et Allaines (PK 166 environ).

4.2. Présentation du tracé à l'issue des études de conception

A l'issue des études d'avant-projet sommaire (APS et APSm), la déclaration d'utilité publique a validé la bande dite de DUP, d'une largeur de 500 m en moyenne, à l'intérieur de laquelle le projet définitif doit être conçu.

Un tracé de référence était joint à l'annexe 1 du décret du 20 avril 2017 modifiant le décret du 11 septembre 2008 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de Canal Seine-Nord Europe.

Le tracé définitif, présenté en annexe, a été précisé au cours des études de conception détaillée (avant-projet, puis projet), tout en restant dans la bande déclarée d'utilité publique.

4.3. Démarche intégrée d'insertion environnementale

Le CSNE est conçu selon une démarche d'écoconception afin de limiter les impacts sur l'environnement et optimiser la performance environnementale de l'ouvrage.

Ainsi, d'importantes mesures sont intégrées dans la conception de l'ouvrage. Le schéma d'alimentation en eau en est la principale illustration, avec comme objectif majeur une gestion économe de la ressource en eau.

4.3.1. Les principaux objectifs de performance environnementale

La qualité des aménagements projetés ainsi que le respect des contraintes physiques et des sensibilités environnementales des milieux traversés constituent des enjeux environnementaux majeurs dans la réalisation de ce projet.

Le projet intègre de nombreux aménagements environnementaux visant à réduire ses effets sur les espaces naturels et à en faire un milieu vivant.

- **La préservation de la ressource en eau**

A l'instar du canal latéral à l'Oise existant, l'alimentation en eau du canal proviendra de l'Oise et exclut tout prélèvement dans les nappes phréatiques. L'étanchéité du canal permettra de limiter les besoins en eau et l'exploitation des écluses se fera en cycle fermé : l'eau nécessaire à l'utilisation des écluses sera remontée par pompage entre les biefs. La préservation de la ressource en période de basses-eaux (étiage) est assurée grâce à un bassin de stockage (retenue de Louette).

Enfin, le projet est conçu de façon à ne pas avoir d'impact négatif (neutralité hydraulique) sur le niveau des crues tout en réduisant l'impact des fortes crues sur certaines zones à enjeu urbanisé, notamment sur le secteur de Montmacq et du Plessis-Brion.

L'étanchéité du canal constitue un impératif tant économique (maintien de la navigation et réduction de l'énergie nécessaire aux pompes dans l'Oise) qu'environnemental (limitation des prélèvements d'eau).

- **La création d'un canal vivant**

Le projet comprendra des aménagements écologiques spécifiques : 25 km de berges lagunées et 17 ha d'annexes hydrauliques. Ces aménagements permettront le développement de différentes espèces animales et végétales et joueront le rôle de « poumon vert » du canal (cf. Illustration 3).



Illustration 3 : Exemples d'aménagements écologiques (berges lagunées et annexes hydrauliques)

(Source : Schéma d'orientations architecturales et paysagères du CSNE, 2016)

Ces milieux assureront un continuum écologique et contribueront à conforter un corridor écologique spécifique.

- **L'intégration paysagère**

La conception des ouvrages tiendra compte de l'architecture des ouvrages existants. Les caractéristiques architecturales et paysagères qui régiront la réalisation du canal s'appliqueront à chaque secteur de manière homogène. Elles feront l'objet d'une concertation avec les populations.

Un schéma d'orientations architecturales et paysagères a été élaboré pour le projet et est décliné par les architectes et paysagistes de chacune des équipes de maîtrise d'œuvre.

- **La limitation de l'empreinte énergétique du projet**

Les équipements électriques (stations de pompage des écluses) seront conçus pour que leur consommation d'énergie soit la plus faible possible.

La conception du canal permet, le cas échéant, des installations de production d'énergies renouvelables dont des tiers pourraient faire la demande et porter le projet d'installation.

4.3.2. La mise en œuvre de la séquence ERC

Tout au long de la conception du projet, les principes de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » les impacts (dite séquence ERC) ont été mis en œuvre et ont servi à guider les choix vers des solutions techniques de moindre incidence sur l'environnement.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale du CSNE reflète dans sa composition le résultat de l'application de cette séquence ERC.

4.3.3. L'Observatoire de l'environnement

La mise en place d'un Observatoire de l'environnement en amont des phases de réalisation d'un grand projet d'infrastructure constitue une innovation souhaitée par la maîtrise d'ouvrage, de manière à se doter d'un outil indépendant d'évaluation et de recommandations au service de la préservation de l'environnement.

L'Observatoire de l'environnement a pour objet de suivre les effets du projet sur l'environnement. Il joue également un rôle de conseil indépendant, à caractère scientifique, auprès du Maître d'ouvrage sur toutes les problématiques qui concernent l'insertion environnementale du CSNE.

Il participe ainsi à la rédaction d'avis ou de recommandations qu'il transmet directement au Maître d'ouvrage. En retour, ce dernier peut l'interroger sur toutes les questions qui concernent la conception ou la réalisation du projet.

L'Observatoire de l'environnement regroupe à la fois des experts indépendants, des experts issus d'associations environnementales et de collectivités territoriales ou des services de l'Etat fortement impliqués dans le suivi et l'évaluation de grands projets. Son action se place en dehors de toute procédure à caractère réglementaire et a vocation à être diffusée auprès du grand public et des décideurs.

L'Observatoire, créé en 2009, intervient autour de trois thématiques :

- la préservation de la ressource en eau,
- le maintien ou la valorisation des équilibres de biodiversité,
- l'intégration paysagère et les effets sur l'usage du territoire.

Après une première phase de travaux qui a permis d'établir l'état de référence du territoire ainsi que le programme de suivi, l'Observatoire a été renouvelé début 2019.

Il est présidé par M. Guy Fradin, ingénieur général des ponts, des eaux et forêts honoraire.

5. Situation du projet au regard des autorisations administratives

5.1. Autorisations administratives obtenues

5.1.1. Au titre de l'utilité publique du projet

Le projet de canal Seine-Nord Europe a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2008, modifiée en 2017, et d'une prorogation de son utilité publique en 2018.

- **Déclaration d'utilité publique de 2008**

Les travaux nécessaires à la réalisation du CSNE entre les communes de Compiègne et Aubencheul-au-Bac et de ses aménagements connexes, notamment la retenue de Louette et les quatre ports intérieurs, ont été déclarés d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008.

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes suivantes (cf. Tableau 4) :

Tableau 4 : Communes concernées par des mises en compatibilité de documents d'urbanisme conjointes à la DUP de 2008

Oise	Somme	Pas-de-Calais et Nord
Beaulieu-les-Fontaines	Biaches	Hermies
Cambronne-lès-Ribécourt	Cléry-sur-Somme	Marquion
Chiry-Ourscamp	Mesnil-Saint-Nicaise	Aubencheul-au-Bac (Nord)
Choisy-au-Bac	Moislains	
Clairoix	Nesle	
Janville	Péronne	
Le Plessis-Brion	Villers-Carbonnel	
Longueuil-Annel		
Montmacq		
Noyon		
Passel		
Pimprez		
Pont-l'Evêque		
Ribécourt-Dreslincourt		
Thourotte		

- **Déclaration d'utilité publique modificative de 2017**

Sur la base des conclusions de la mission de reconfiguration du projet conduite par le député du Nord Rémi Pavros, une étude modificative a été lancée afin d'examiner la réutilisation partielle de l'emprise d'un des biefs de partage du canal du Nord.

Cette section reconfigurée entre Allaines et Havrincourt a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 20 avril 2017 par décret n°2017-578 modifiant le décret du 11 septembre 2008 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes, entre les communes de Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord).

Cette décision emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Moislains (Somme), Bournon (Pas-de-Calais), et Bertincourt, Ytres, Ruyaulcourt, Hermies et Havrincourt pour la communauté de communes du Sud-Artois (Pas-de-Calais).

En dehors de cette section, le projet initial reste inchangé d'où le maintien de la première DUP.

- **Prorogation de la déclaration d'utilité publique**

En l'absence d'engagement de travaux, une déclaration d'utilité publique sur un projet d'aménagement est valable au maximum 10 ans. Le décret de septembre 2008 étant arrivé à son terme de validité, le Maitre d'ouvrage a sollicité une prolongation de sa validité.

Le décret en date du 25 juillet 2018 proroge les effets du décret du 11 septembre 2008 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes, entre les communes de Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord).

5.1.2. Au titre de l'autorisation environnementale

Dans son ensemble, le projet de CSNE est susceptible de porter atteintes aux intérêts visés par les articles L.211-1 et L.511-1 du code de l'environnement. En conséquence, une autorisation administrative préalable est requise avant le lancement des travaux. En application de l'article L.181-1 du code de l'environnement, cette autorisation prend la forme d'une **autorisation environnementale**.

L'article L.181-7 du code de l'environnement prévoit que certains projets complexes ou de grande ampleur peuvent faire l'objet d'autorisations environnementales par tranches, à condition que le périmètre des tranches soit en cohérence avec des critères fonctionnels et environnementaux.

Selon le découpage de la demande d'autorisation environnementale en deux dossiers distincts correspondant à deux entités géographiques particulières de réalisation du projet, les travaux du secteur 1 correspondant à l'aménagement à grand gabarit de la rivière Oise canalisée et du canal latéral à l'Oise entre Compiègne et Passel ont obtenu un arrêté d'autorisation en date du 8 avril 2021.

5.1.3. *Au titre des travaux préliminaires*

Afin d'engager au plus vite certains travaux préalables au démarrage du chantier du CSNE, plusieurs procédures de demandes d'autorisation ont été engagées.

Celles-ci concernent les opérations liées à l'archéologie préventive (fouilles préalables) et des sondages géotechniques localisés. Elles portent sur les points suivants :

- autorisations temporaires au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- autorisations de défrichement ;
- autorisations au titre des espèces et habitats d'espèces protégées.

5.2. Procédures en cours

5.2.1. *L'autorisation environnementale*

Une seconde demande d'autorisation environnementale, objet du présent dossier, est sollicitée pour couvrir les travaux projetés sur la partie nord du CSNE, secteur qui s'étend sur 88,67 km (du PK 117,30 au PK 205,97) depuis la commune de Passel, au sud de Noyon dans le département de l'Oise jusqu'au canal de la Sensée, à Aubencheul-au-Bac.

Cette partie du CSNE correspond aux secteurs 2, 3 et 4 du projet.

Compte tenu des aménagements sollicités et des incidences du projet sur les composantes environnementales, l'autorisation environnementale couvre plusieurs domaines :

- l'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, et de porter atteinte à l'environnement ;
- la dérogation à la protection des espèces et habitats d'espèces ;
- le défrichement ;
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 ;
- La dérogation au respect des objectifs de la directive-cadre sur l'eau.

5.2.2. *Les aménagements fonciers agricoles forestiers et environnementaux (AFAFE)*

Les procédures d'aménagement foncier agricole, forestier (autrefois appelées remembrement) sont conduites par les départements concernés et financées par le maître d'ouvrage.

Ces opérations vont permettre de limiter les incidences du projet sur les exploitations agricoles par notamment :

- l'atténuation de l'emprise de l'infrastructure sur les exploitations agricoles ;
- le regroupement des îlots d'exploitation ;
- la limitation des effets de coupure et des allongements de parcours.

Elles prennent également en compte les problématiques d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement et des milieux naturels.

Huit périmètres d'aménagement foncier agricole et forestier sont déterminés sur le projet (AFAFE). Dans l'Oise, l'AFAFE n°01 Sud Oise-Vallée de l'Oise est en exclusion d'emprise. L'AFAFE n°02 Nord Oise-RD 1032/CSNE est mutualisée avec le projet de RD1032 et est en inclusion d'emprise. L'AFAFE n°03 Oise-Nord Noyonnais est en inclusion d'emprise.

Dans la Somme, l'AFAFE n°04/05 Somme/Ercheu Moislains Etricourt-Manancourt sont en inclusion d'emprise. Dans le Nord et le Pas-de-Calais, les AFAFE n°06, 07, 08 et 10 (le 09 ayant été fusionné) sont également en inclusion d'emprise.

Les arrêtés préfectoraux ordonnant ces aménagements fonciers ont été pris pour chacun des départements concernés. Des arrêtés préfectoraux de prescriptions environnementales sont également disponibles.

La procédure retenue (à l'exception de AFAFE n°01) est celle d'un aménagement foncier avec inclusion de l'emprise. Les superficies nécessaires pour réaliser le projet sont prélevées sur l'ensemble des propriétaires d'un large périmètre autour du projet (jusqu'à pratiquement 30 fois l'emprise du projet). Les prélèvements pour chaque propriétaire sont ainsi réduits et répartis plus équitablement.

Une politique incitative de constitution de réserves foncières menée par la Safer au nom de la SCSNE, avec un portage financier des départements, permet de plus de diminuer significativement les prélèvements opérés sur les exploitations et les propriétaires touchés.

5.2.3. La maîtrise foncière pour les compensations

Sans toutefois constituer une procédure administrative, il est important d'indiquer que le maître d'ouvrage a souhaité stabiliser et fiabiliser la mise en œuvre des mesures environnementales de compensation en obtenant une maîtrise foncière préalable des terrains concernés.

Ces démarches sont achevées pour couvrir les besoins du secteur entre Compiègne et Passel et sont en voie de finalisation pour les besoins des autres secteurs. Ce programme de mesures compensatoires est présenté dans la [Pièce C5](#) du présent dossier.

5.3. Procédures complémentaires à engager

Plusieurs procédures administratives sont en cours ou prévues parmi lesquelles :

- une procédure d'acquisition foncière, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, avec enquête parcellaire préalable à l'arrêté de cessibilité ;
- la procédure d'archéologie préventive ;
- les procédures de classement/déclassement des voiries routières ;
- les procédures d'autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques ou ZPPAUP ;
- les demandes d'autorisation d'occupation temporaire pour travaux ;
- les déclarations de « bruit de chantier » ;
- la procédure de consultation pour avis du comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques (CTPBOH) ;
- les autorisations nécessaires à la mise en service du canal, notamment du point de vue de la sécurité et de la navigation.

6. Annexes

Le Canal Seine-Nord Europe de Compiègne à Passel (1)

Le Canal Seine-Nord Europe dans le Noyonnais (1)

Le Canal Seine-Nord Europe dans la Somme (2)

Le Canal Seine-Nord Europe dans l'Artois et le Cambrésis (1)

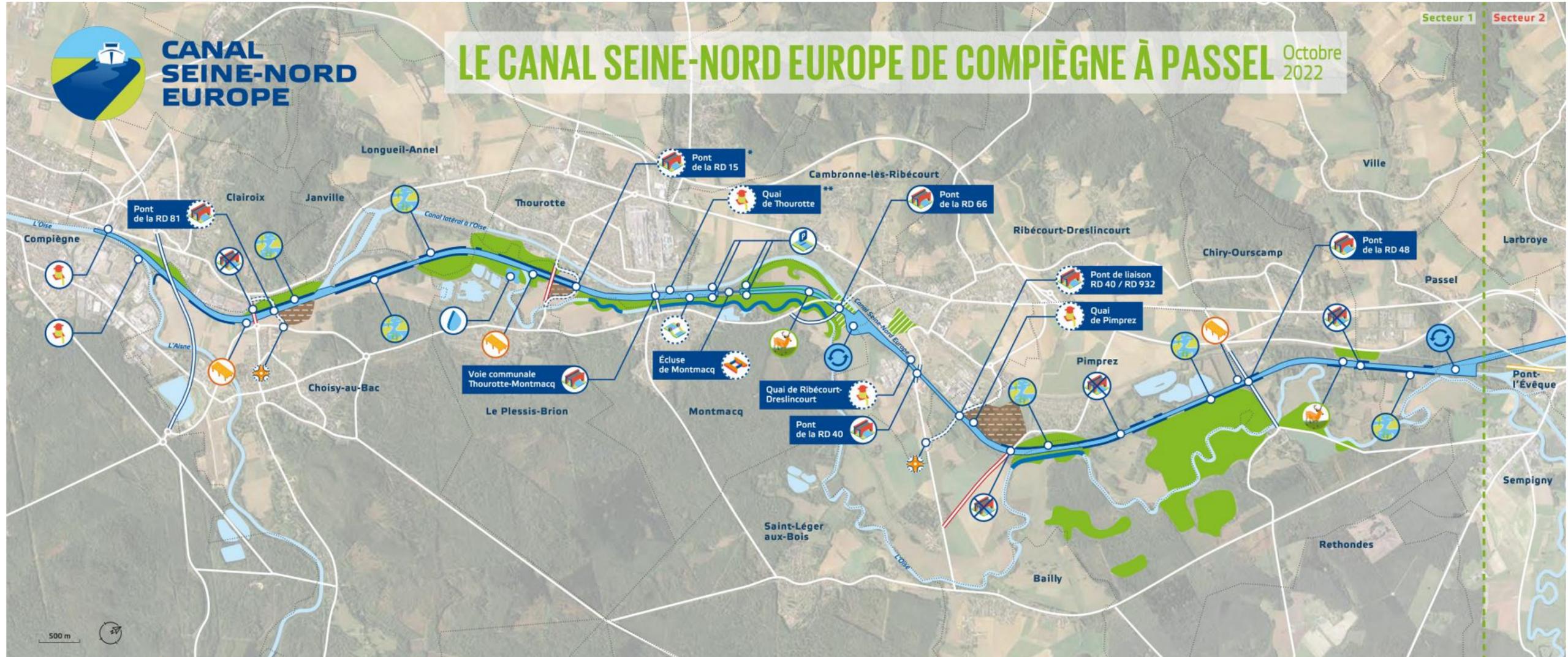


CANAL SEINE-NORD EUROPE

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE DE COMPIÈGNE À PASSEL

Octobre 2022

Secteur 1 Secteur 2



500 m



- Canal Seine-Nord Europe
- Canal / Cours d'eau existant
- Canal / Cours d'eau modifié
- Section en remblai
- Limite communale

- Route existante
- Route à créer / à adapter
- Route non rétablie
- Route rétablie
- Voie ferroviaire rétablie

- Giratoire créé
- Pont routier existant
- Pont routier à créer
- Pont à déconstruire
- Passage pour la faune

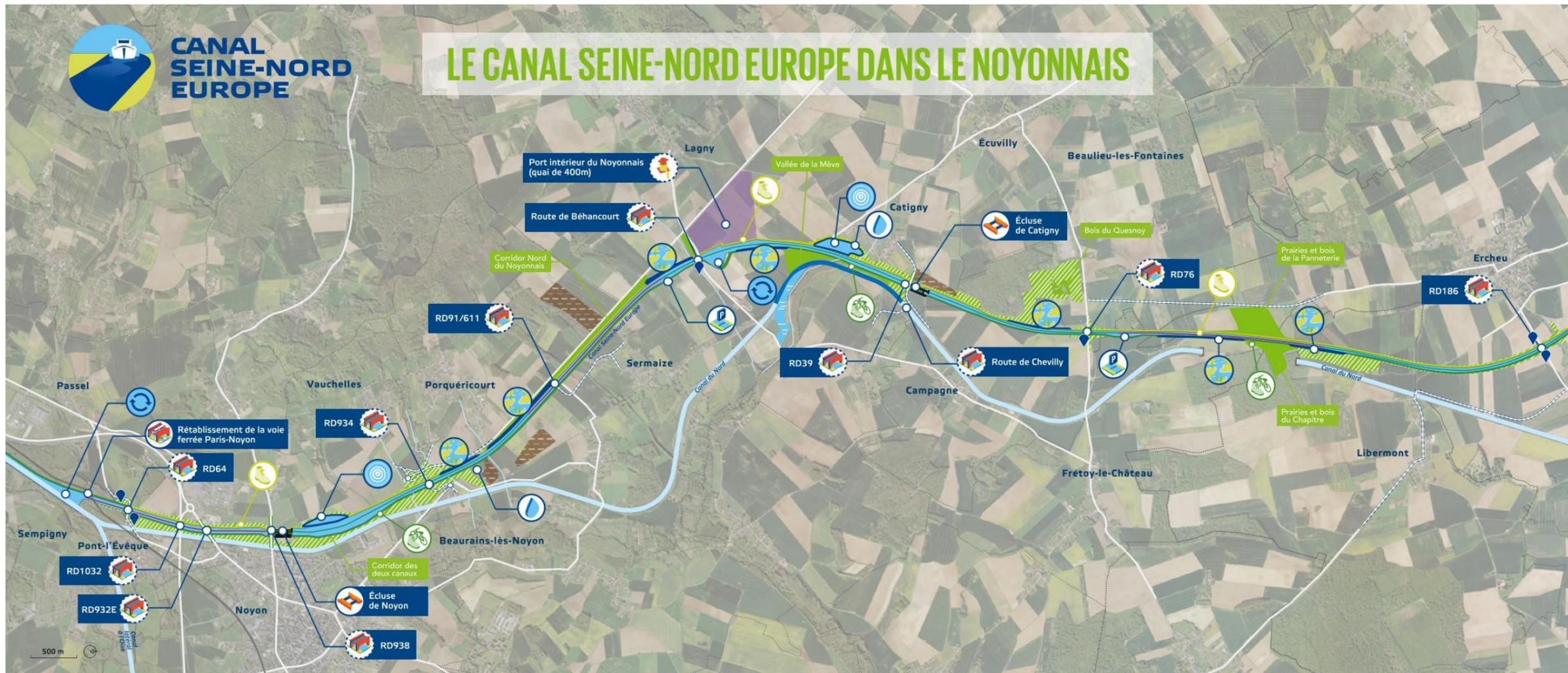
- Quai existant
- Quai à créer
- Ponton de pêche
- Écluse à créer
- Déversoir de l'Oise vers le Canal pour réduire les inondations

- Zone de compensation écologique
- Zone de compensation écologique sur dépôt
- Terrain de dépôt agricole

- Bassin / Cercle de virement
- Poste d'attente / Stationnement des bateaux
- Annexe hydraulique
- Berge lagunée

* Selon la cartographie du projet tel que présenté lors de l'Enquête publique environnementale et susceptible d'ajustements
 ** Déplacement du quai de Thourotte, en cours de définition et de concertation avec le territoire

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE DANS LE NOYONNAIS



- | | | | | | |
|---------------------------------|--|---|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Canal Seine-Nord Europe | Terrain de dépôt agricole | Quai créé | Écluse | Accès au chemin de halage | Stationnement des bateaux |
| Section en déblais | Limite communale | Pont routier créé | Chemin de service revêtu CSNE | Bassin de virement | Berge lagunée |
| Section en remblai | Rétablissement routier | Pont ferroviaire | Chemin de service non revêtu CSNE | Bassin anti-intumescence | Annexe hydraulique |
| Canaux et cours d'eau existants | Rétablissement avec piste cyclable | Zone de compensation écologique | | | |
| Canal du Nord modifié | Zone de compensation écologique et hydraulique | Zone de compensation écologique sur dépôt | | | |

Novembre 2023
Source : Plans PRO secteur 2

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE DANS LA SOMME



Canal Seine-Nord Europe	Limites communales	Terrain de dépôt agricole	Pont routier	Écluse	Bassin de virement	Restauration de rivière	Stationnement des bateaux
Section en déblais	Rétablissement routier	Zone de compensation écologique	Passage inférieur	Port/Escale de plaisance	Retenue d'alimentation en eau pour le canal	Passage pour la faune (nombreuses sorties d'eau également prévues en différents points du Canal)	Berges lagunées
Section en remblai		Renaturation de la Torbille (comblement du canal du Nord)	Pont-canal	Port intérieur			Annexe hydraulique
Canaux et cours d'eau existants		Zone de compensation écologique sur dépôt	Rétablissement voie ferrée	Quai			

Avril 2023
Source : Plans des études de Projet

* Le projet porté par la SCSNE prévoit la création d'un rétablissement sous le Canal (port-cadre) de la voie ferrée Chaules-Péronne, actuellement fermée. Cela laisse la possibilité, le cas échéant, de remettre en service la ligne à l'avenir.





Juin 2023
Source : Plans des études de Projet



- Canal Seine-Nord Europe
- Canaux et cours d'eau existants
- Limites communales
- Sections en déblais
- Sections en remblais
- Sections mixtes
- Routes rétablies
- Routes non rétablies
- Grand déblai de Ytres

- Terrains de dépôt agricole
- Principales zones de compensations écologiques
- Zones de compensation écologique sur dépôt
- Annexes hydrauliques
- Berges lagunées
- Bassins de virement

- Quai
- Écluse
- Port intérieur
- Pont canal
- Pont routier
- Passage inférieur ou passage routier inférieur
- Passage pour la faune

28 KM
de canal

2
départements desservis
(Pas-de-Calais sur 26 km
et Nord sur 1,8 km)

13
communes traversées
(11 dans le Pas-de-Calais
et 2 dans le Nord)

3
intercommunalités concernées:
Communauté d'agglomération
de Cambrai, Communauté de
communes d'Osartis-Marquion,
Communauté de communes
du Sud-Artois

15
rétablissements
routiers

1
pont canal
au-dessus de
l'autoroute A26

1
passage
grande faune
à Hermies
fermé à toute
circulation humaine

1300
mètres de quais
aménagés
(1 000 mètres pour
le port intérieur
+ 300 mètres pour
le quai céréalière)

1
port intérieur
de 156 ha à terme sur
les communes de Marquion,
Sauchy-Lestrée et Haynecourt

Avec la participation de



Assistant à Maîtrise d'ouvrage



Maîtres d'œuvre



Préparation et coordination du Dossier d'Autorisation Environnementale

Partenaires financiers

Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE


www.canal-seine-nord-europe.fr

