

ANNEXE 4 OBJECTIFS RETENUS PAR MASSE D'EAU

Projets d'intérêt général susceptibles de compromettre la réalisation des objectifs du SDAGE

Projet	Intérêt général de l'aménagement	Description générale	planning prévisionnel	coûts prévisionnels	type d'impact	mesures d'atténuation envisagées	Masses d'eau concernées	justification de l'absence de solutions alternatives
Amélioration des accès maritimes du Port de Rouen	Nécessité d'améliorer les accès maritime au port pour s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale de navire vraciers. Opportunité de développer devantage le commerce international de vracs, de produits pétroliers raffinés et de granulats notamment	Approfondissement du chenal de la Seine pour développer les activités portuaires grâce aux dragages permettant l'amélioration du tirant d'eau de un mètre, favorisant l'accueil de nouveaux navires plus grands (arasement significatif de 2 seuils en aval, approfondissement moyen de 40 cm)	travaux en 2010- 2012	185 M€	géologique (érosion régressive); hydraulique; sédimentologique; faunistique (benthique et halieutique)	Ce projet s'intègre, à la demande de l'Etat, dans un projet plus global, l'opération Rouen Port Maritime qui comporte trois volets : l'amélioration des accès maritimes, la restauration des berges de Seine et le classement au titre des sites des boucles de la Seine	FRHT01 : Estuaire de Seine amont, FRHT02 : Estuaire de seine Moyenne, FRHT03 : Estuaire de Seine Aval	Il n'y a pas de solutions alternatives, le développement du Port de Rouen, port maritime, étant directement lié à la profondeur du chenal avec l'augmentation du tirant d'eau des vraciers.
Prolongement du grand canal du Havre	Relier le grand canal au canal de Tancarville afin de répondre aux besoins générés par l'augmentation de l'activité portuaire, permettant ainsi d'augmenter la part de mode de transport fluvial dans les acheminement de ou vers le complexe portuaire de la Basse Seine	Creusement d'un canal à gabarit fluvial voire maritime aménagement d'espaces de développement économiques au nord, nord-ouest.	Etudes préliminaires 2007-2008, travaux prévus dans le CAPIER 2007-2013	200 M€	hydraulique (très fort); faunistique et floristique	Ce prolongement sera effectué en maintenant la fonctionnalité hydraulique de la réserve naturelle et en veillant à travers des études, à définir les mesures compensatoires et d'accompagnement pour tendre vers un solde neutre voire positif en terme d'impact sur les milieux naturels.	FRHT03 : Estuaire de Seine Aval	Pas de solutions alternatives, mais possibilité de diminuer les conséquences hydrauliques sur la réserve naturelle en limitant au maximum l'emprise sur la zone dépressionnaire de la mare plate en fonction de l'implantation exacte du canal
Canal Seine Nord	Projet d'envergure européenne avec un objectif de développement des territoires et de la compétitivité européenne en favorisant le transport fluvial comme alternative à la route et visant la décongestion du trafic fluvial européen	Voie navigable à grand gabarit d'intérêt international dit de classe qui 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). longueur : 106 km.	travaux de 2008 à 2015	3 à 3.5 Md €	sur le débit (prises d'eau), morphologique (recoupement de méandres, suppression de zones humides), sur la continuité écologique	Le projet a : défini un système d'alimentation en eau du canal économe, excluant les prélèvements en eaux souterraines ; recherché les solutions techniques permettant de restreindre les atteintes aux milieux aquatiques ou à leur fonctionnement prévu des aménagements permettant d'assurer une autonomie hydrobiologique pour le canal.	FRHR 202B : Aisne du confluent de la Suiippe au confluent de la Vesle FRHR 211 : Aisne du confluent de la Vesle au confluent de l'Oise FRHR 185 : Oise du confluent de l'Ailette au confluent de l'Aisne FRHR 216C : Oise du confluent de l'Aisne au confluent du Thérain FRHR 186 : la Verse FRHR 187 : le Matz	Seul le transport fluvial peut permettre une massification des transports favorisant les relations économiques avec l'Europe du Nord et centrale en limitant la croissance du trafic routier