

n°- 007142-01

février 2010

DÉCENTRALISATION DU CANAL DE LA SOMME ENTRE L'ÉCLUSE DE SORMONT (SOMME) ET SAINT-SIMON (AISNE)



Canal de la Somme à proximité du canal du Nord vers l'écluse de Sormont

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 007142-01

**Décentralisation du canal de la Somme entre
l'écluse de Sormont (Somme) et Saint-Simon
(Aisne)**

établi par

Philippe RATTIER

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

février 2010

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

La Défense, le 21 AVR. 2010

Le Vice-Président

Le Vice-Président du Conseil général de
l'environnement et du développement durable

à

Monsieur le Ministre d'État,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes
et des négociations sur le climat

à l'attention de

Monsieur le Préfet,
Secrétaire général

Monsieur le Directeur général
des infrastructures, des transports et de la mer

Rapport n° 007142-01 : Décentralisation du canal de la
Somme entre l'écluse de Sormont (Somme) et Saint-Simon
(Aisne)

Par note commune du 29 décembre 2009, vous avez confié au Conseil général la mission d'objectiver les besoins en réinvestissement et leurs coûts, en fonction de schémas de développement et de scénarios d'exploitation à définir, de 2 sections du canal de la Somme, situées de part et d'autre du canal du Nord, actuellement gérées par voies navigables de France (VNF) et susceptibles d'être transférées au département de la Somme. Vous demandiez aussi de faire émerger des pistes de cofinancements et de nouer les premiers contacts nécessaires, de formuler des propositions sur le devenir de ces voies.

Le rapport ci-joint constate que seule la partie située entre l'écluse de Sormont et le canal du Nord paraît mûre pour une décentralisation. En effet, il apparaît que le devenir de la partie Voyennes- Saint-Simon est lié à celui du canal du Nord après la mise en service du canal Seine Nord Europe. VNF a engagé une étude à ce sujet qui n'est pas aboutie et qui n'a pas encore donné lieu à concertation avec les collectivités locales. Pour cette partie, il n'existe pas d'éléments fiables sur l'état des travaux à entreprendre pour une remise à niveau, ni sur les potentialités économiques liées au tourisme fluvial autres que celles susceptibles de pouvoir réaliser des boucles à partir d'une base de location de bateaux de plaisance située à Cappy, ni sur les potentialités de maintien ou développement de la biodiversité dans un secteur sensible. C'est pourquoi, il paraît indispensable, avant de se prononcer, de réaliser une étude traitant de ces thèmes et évaluée à environ 500 K€. Cette étude devrait être menée par VNF en partenariat avec l'ensemble des collectivités locales parties prenantes et notamment les départements de l'Aisne et de la Somme, la région picarde avec une subvention de l'agence de l'eau Artois Picardie.

Sur la section comprise entre l'écluse de Sormont et le canal du Nord, il apparaît souhaitable que VNF réalise, avant la décentralisation souhaitée par le département de la Somme et qui paraît en effet la meilleure solution, pour environ 730 K€ de travaux, essentiellement d'entretien, de différentes natures : curage pour rétablir les profondeurs au gabarit Freycinet, débroussaillage, abattage d'arbres menaçant la ruine des berges et de remise en état du chemin de service. La mission n'a pas considéré comme justifiée la reprise, telle que proposée par le département de la Somme, de l'ensemble des berges, surtout en palplanches ou gabions. Toutefois la réfection souhaitable du chemin de service justifie ponctuellement une réparation des berges. C'est pourquoi, l'État pourrait exceptionnellement apporter une participation maximum de 300 K€ au cas où le département après transfert réaliserait les aménagements de berges qu'il envisage.

Le Conseil général, et particulièrement Philippe RATTIER, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, est à votre disposition pour vous apporter tout concours que vous jugeriez utile pour la suite à donner à ce rapport.

Le présent rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée et sa publication par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection motivée de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



Claude MARTINAND



Diffusion du rapport n°007142-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie	1 ex
- la directrice du Cabinet	2 ex
- le préfet, secrétaire général	1 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	1 ex
- le directeur des infrastructures de transport	1 ex
- le directeur des services de transport	1 ex
- le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature	1 ex
- la directrice de l'eau et de la biodiversité	1 ex
- le directeur général de Voies navigables de France (VNF)	1 ex
- le chef du service de la navigation de la Seine (SNS)	1 ex
- le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Picardie	1 ex

Diffusion électronique :

- le vice-président du CGEDD	
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	
- le secrétaire général adjoint du CGEDD	
- la secrétaire de la 2ème section du CGEDD	
- le président de la commission permanente des ressources naturelles (CPRN)	
- le président de l'autorité environnementale (AE)	
- le conseiller à la vice-présidence	
- le coordonnateur de la MIGT 1	
- M. RATTIER	1 ex
- archives CGEDD	1 ex

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	2
INTRODUCTION.....	3
1. DESCRIPTION DES SECTIONS CONCERNÉES ET TRAVAUX JUSQU'ICI ENVISAGÉS.....	5
1.1. Section Saint-Simon à Voyennes/Rouy-le-Grand.....	5
1.2. Section canal du Nord écluse de Sormont.....	9
2. POINTS DE VUE DES PARTIES PRENANTES.....	15
2.1. Le département de la Somme.....	15
2.2. Voies navigables de France.....	17
2.3. Le service de la navigation.....	17
2.4. La direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement de Picardie.....	20
3. SOLUTION PROPOSÉE ET CONCLUSION.....	22
3.1. Section canal du Nord – écluse de Sormont.....	22
3.2. Section écluse Saint-Simon à Voyennes.....	23
ANNEXES.....	25
1. Lettre de mission.....	26
2. Personnalités rencontrées.....	28
3. Extrait de la carte du réseau.....	29

RÉSUMÉ

En 2006, plus de 130 km du canal de la Somme ont été transférés en pleine propriété au département de la Somme entre l'écluse de Sormont et la Manche. La partie du canal de la Somme encore gérée par VNF possède une section commune avec le canal du Nord, de part et d'autre de laquelle deux sections sont encore décentralisables :

- depuis la confluence avec le canal du Nord au niveau de Biaches jusqu'à l'écluse de Sormont, soit 2,7 km ;
- depuis son origine, à l'aval de l'écluse de Saint Simon, jusqu'à la confluence avec le canal du Nord à Voyennes, soit un linéaire de 16,5 km.

Sur la première section, il apparaît souhaitable que VNF réalise pour environ 730 K€ de travaux de curage pour rétablir les profondeurs au gabarit Freycinet, de débroussaillage, d'abattage d'arbres menaçant la ruine des berges et de remise en état du chemin de service. L'État pourrait exceptionnellement apporter une participation maximum de 300 K€ au cas où le département après transfert réaliserait des aménagements de berges.

S'agissant de la 2^{ème} section, il paraît indispensable, avant de se prononcer, de réaliser une étude à caractère économique justifiant l'intérêt de travaux pour le développement du tourisme fluvial et éventuellement de transport de marchandises, à caractère technique sur la nature des travaux à réaliser en fonction de l'état des lieux non connu réellement à ce jour, à caractère écologique, car la nature des lieux environnants (marais) et de leur communication avec le canal justifient la recherche de solutions favorisant la biodiversité. Cette étude devrait être menée par VNF en partenariat avec l'ensemble des collectivités locales parties prenantes et notamment les départements de l'Aisne et de la Somme, la région picarde avec une subvention de l'agence de l'eau Artois Picardie.

INTRODUCTION

Mis en service en 1843, le canal de la Somme (156 km) assure la liaison entre le canal de Saint-Quentin à Saint-Simon dans l'Aisne et son débouché dans la Manche à Saint-Valéry-sur-Somme.

Dans un premier temps, un décret du 8 juillet 1992 a transféré à la région picarde la gestion du canal depuis l'écluse de Sormont jusqu'à la mer, qui fut concédée au département de la Somme le 2 octobre de la même année. Cette même section a fait l'objet d'un transfert en pleine propriété au département au 1^{er} novembre 2006 sur la base d'une convention de transfert signée le 30 octobre 2006.

Le reste du canal fait partie du domaine public fluvial de l'État confié à l'établissement public Voies navigables de France (VNF).

La partie du canal de la Somme encore gérée par VNF possède une section commune avec le canal du Nord, de part et d'autre de laquelle deux sections sont décentralisables :

- depuis son origine, à l'aval de l'écluse de Saint Simon, jusqu'à la confluence avec le canal du Nord à Voyennes, soit un linéaire de 16,5 km ;
- depuis la confluence avec le canal du Nord au niveau de Biaches jusqu'à l'écluse de Sormont, soit 2,7 km.

Depuis 2005, le président du conseil général de la Somme s'est régulièrement déclaré intéressé par le transfert en pleine propriété du canal de la Somme, dans la continuité de la section dont cette collectivité est déjà propriétaire. Initialement intéressé par les deux sections, le président du conseil général a récemment revu sa position, notamment du fait de leur état général dégradé.

Dans un premier temps, seule la section Biaches/Sormont pourrait faire l'objet d'une demande de transfert.

A ce stade des discussions entre les représentants locaux de l'État et les services du conseil général, la principale difficulté rencontrée porte sur les besoins, de réinvestissement préalable. Ceux-ci sont en effet estimés à 6,5 M€ par la collectivité tandis que le chiffrage des services de l'État est de l'ordre de 1,5 M€.

Toutefois, l'intérêt du conseil général de la Somme représente une opportunité dans la mesure où l'arrêt des investissements et le faible niveau d'entretien auront à terme un impact sur la fiabilité de la voie.

Au vu de ces éléments, le secrétaire général et le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer du MEEDDM ont décidé de confier au CGEDD une mission visant à :

- objectiver les besoins de réinvestissement et leurs coûts en fonction de schémas de développement et de scénarios d'exploitation à définir (navigation de plaisance ou de commerce) ;
- faire émerger des pistes de cofinancements (Europe, État, collectivités locales, agences de l'eau...) et nouer les premiers contacts nécessaires ;
- outre le transfert, formuler des propositions sur le devenir de cette voie ; mener cette même démarche pour la section Saint-Simon/Voyennes.

Compte-tenu du souhait du conseil général de la Somme, en cas de demande de transfert, de voir celui-ci se concrétiser pour le début de la prochaine saison touristique, soit avril 2010, les conclusions de cette mission sont attendues pour début février 2010, tout au moins pour la section située à l'ouest du canal du Nord.

La mission qui porte le n° 007142-01 a été confiée dans un premier temps à Gilles Leblanc et Philippe Rattier mais a été conduite par ce dernier seul car Gilles Leblanc a été réquisitionné dans le cadre d'une mission de coordination des secours à la suite du tremblement de terre d'Haïti.

1. DESCRIPTION DES SECTIONS CONCERNÉES ET TRAVAUX JUSQU'ICI ENVISAGÉS

À partir des éléments fournis par le service de navigation de la Seine (arrondissement Picardie) et un rapport établi par Pierre Roitel, chargé de mission auprès de JL Oliver CGPC en 2002.

Le canal latéral à la Somme, destiné à mettre en communication la région de Saint-Quentin avec la Manche, a été commencé en 1770 sous Louis XV et ne fut achevé qu'en 1843 sous Louis Philippe. Long de 156,5 km, il s'amorce à Saint-Simon dans le canal de Saint-Quentin, et débouche dans l'estuaire de la rivière Somme à St-Valéry-sur-Somme.

1.1. SECTION SAINT-SIMON À VOYENNES/ROUY-LE-GRAND

La section la plus en amont s'étend du canal de Saint-Quentin au canal du Nord et représente un linéaire total d'environ 16 km. Le sens conventionnel de la descente est celui de l'écoulement des eaux vers la mer.



L'ensemble du canal latéral à la Somme s'inscrit dans le lit majeur de la rivière Somme. L'écluse n°1 de Saint-Simon, qui matérialise la jonction entre le canal de Saint-Quentin et le canal latéral à la Somme, constitue le point de départ amont de la section 221 du canal latéral à la Somme. Cette partie du canal rejoint le canal du Nord à Rouy-le-Grand (P.K. 16.450). La différence de niveaux entre les biefs extrêmes est de 11,73 m, répartie sur 4 écluses simples au gabarit Freycinet (St-Simon, Ham Supérieure, Ham Inférieure et Offoy) dont la



hauteur de chute varie de 2,44 m à 3,50 m.

Le canal de la Somme repose sur des terrains crayeux et tourbeux. Ses berges sont très majoritairement naturelles avec une végétation variée et abondante, ce qui implique des travaux d'entretien réguliers, difficilement réalisables par manque de moyens.

En effet, la baisse du trafic depuis de nombreuses années a entraîné la diminution des investissements consacrés au canal dès lors, des dégradations importantes sont progressivement apparues sur le canal et n'ont pas été immédiatement réparées.

Sur la section 221, le chemin de halage, situé majoritairement sur la rive droite, est en de multiples endroits très fortement érodé. Sur la majeure partie de la section, le passage d'un véhicule y est impossible. Il en est de même pour un accès piétonnier.

Une des principales fonctions du canal latéral à la Somme est l'alimentation des deux biefs de partage du canal du Nord, en période sèche. L'apport d'eau dans le canal latéral à la Somme est réalisé à partir de :

- la rivière Somme par la prise d'eau de Dury : située entre les écluses de St-Simon et d'Ham supérieure, elle permet en période de sécheresse, d'alimenter le canal de la Somme ;
- la rivière Beine : elle se jette à l'aval de l'écluse d'Ham inférieure ;
- la rivière Allemagne : elle se jette à l'aval de l'écluse d'Offoy.

En période de sécheresse, le niveau de retenue du bief d'Ham supérieure est réduit parfois jusqu'à 1,3 m, de manière à permettre l'alimentation gravitaire du canal par la rivière Somme à la prise d'eau de Dury. En effet, en temps normal, le niveau de la Somme est inférieur à celui du canal. Un barrage par empilement de poutres en bois entre des rainures installées sous le pont de Dury relève temporairement le niveau de la Somme de quelques dizaines de centimètres et complète ainsi le fonctionnement de cette prise d'eau. Les deux rivières, en étiage, n'apportent que peu d'eau.

L'eau en transit dans le canal de la Somme arrive dans le bief d'Epénancourt pour être remontée dans les deux biefs de partage, d'une part au Sud, vers l'Oise et d'autre part au Nord, vers l'Escaut

Érosion des berges et instabilité des digues

Les dispositifs de protection artificiels des berges sont quasi inexistantes sur toute la longueur du canal à l'exception de quelques bribes de perrés, de quais ou de palplanches. Les berges sont très majoritairement en remblai (excepté la zone de confluence avec le canal du Nord) et végétalisées.

Il existe en rive droite un chemin de halage permettant théoriquement un entretien de la végétation située entre le chemin et la Somme (ou le contre-fossé). L'absence de végétation ou de protections artificielles entre le chemin et le canal, conjuguée aux faibles moyens consacrés à l'entretien et à la restauration, contribuent à la dégradation et à l'érosion progressive du chemin devenu impraticable en certains endroits. L'impraticabilité du chemin conduit à l'absence d'entretien de la végétation : les services d'entretien n'interviennent plus que de façon curative quand un arbre menace la stabilité de la berge ou entrave la navigation.

Sur cette partie du canal, les réseaux racinaires de certaines essences (aulnes, saules, frênes) offrent une meilleure stabilité des berges, même si cela nécessite des travaux d'entretien beaucoup plus lourds (bucheronnage, élagage). Si cet entretien n'est pas fait régulièrement et correctement, certains sujets pourront générer des risques potentiels de déstabilisation des berges : sous-cavage, gîte importante, état sanitaire critique, hauteur importante offrant un bras de levier conséquent au vent.

Sur le bief d'Epénancourt, les berges de la partie du canal précédant la confluence avec le canal du Nord sont peu élevées et vont jusqu'à disparaître, le canal se confondant alors avec les marais connexes. La faible hauteur des berges les rend vulnérables aux vagues géné-

rées par la navigation qui, en les submergeant, accélèrent leur érosion.

Envasement des biefs

La végétation bordant les biefs et l'effondrement de certaines berges génèrent des quantités de vase relativement importantes. Ces vases diminuent globalement le tirant d'eau, en particulier dans les zones de confluence avec des affluents (rivières de Beine et d'Allemagne) qui y apportent leurs sédiments.

La navigation participait à l'entretien « naturel » d'un gabarit minimal par mise en suspension des vases qui ont tendance à se déposer sur les bordures (formant des banquettes). Cependant, du fait de la navigation des péniches Freycinet interrompue depuis 2002 (et qui avait chuté de plus de moitié dès 1999) la vitesse d'envasement du canal dans la partie centrale du profil en travers s'en est trouvée accélérée.

Travaux suggérés en 2002

Le rapport de 2002 préconisait de ne maintenir sur cette section qu'une navigation touristique.

Il suggérait pour cela de changer les vantaux complètement obsolètes des trois écluses non rénovées récemment et de faire en sorte que tout incident en un point de la voie non accessible autrement que par moyen nautique ne se transforme en catastrophe. Compte du peu de bateaux et de l'importance de la section d'eau du canal par rapport à celle de ces derniers, il considérait qu'il y avait peu à craindre des méfaits sur les berges provoqués par le batillage des bateaux de tourisme. Il convenait donc a priori, de s'assurer de la stabilité des digues du canal en remblai - notamment de leur enfoncement possible lorsqu'elles sont assises sur la tourbe - et d'établir avec les services de la sécurité civile, la liste des lieux d'accès au canal, à défaut de leur rétablir la continuité d'une voie d'accès routière.

Faute de quoi, une alternative consistait à exiger que toute embarcation naviguant sur cette voie soit joignable par téléphone. Il importait de s'assurer au moins que les liaisons par téléphones portables passent sur tout l'itinéraire et que les plaisanciers sachent qui joindre (loueur du bateau, pompiers, service de navigation (SN) de la Seine, sécurité publique en général).

Sur la base des estimations du pré diagnostic de 2000 et des travaux similaires exécutés sur les canaux voisins, il estimait à 300 000 € les travaux sur écluses correspondant aux changements des vantaux avec la mécanisation de ceux-ci et des vantes d'alimentation en eau, soit un total de 900 000 € pour l'ensemble des trois écluses de Ham et Offoy.

Pour le rétablissement du chemin de service, le pré diagnostic fixait à 14 000 mètres (sur les 16 450 m du canal), le linéaire à traiter au prix 200 €/m, soit 2 800 000 €. Une option uniquement en termes d'accès de sécurité devait ramener le montant de cette estimation à moins de 2 millions d'euros.

A la suite de cette expertise, le maître d'ouvrage VNF a choisi de fermer provisoirement la section à la navigation et d'engager des travaux afin de le rouvrir en le dédiant exclusivement à la navigation de plaisance (voire aux bateaux Freycinet vides). Ce fut effectif en mai 2003.

Cette décision permettait:

- de limiter au strict minimum les volumes de sédiments à extraire
- de limiter les zones de confortement de berge (batillage moins agressif)

Toutefois, une partie seulement des travaux a été réalisée (réfection des portes d'écluses) et le canal est demeuré fermé à la navigation faute de financement. En effet, les travaux de remplacement et mécanisation des portes amont et aval des trois écluses d'Offoy, d'Ham Inférieur et d'Ham Supérieur ont été réalisés en 2003/2004.

Travaux restant à réaliser a minima selon VNF

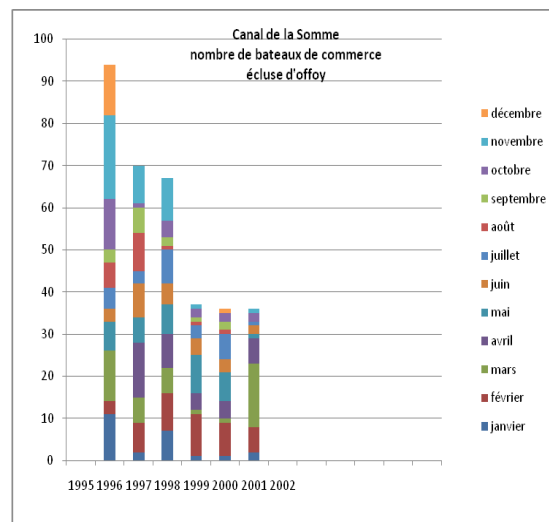
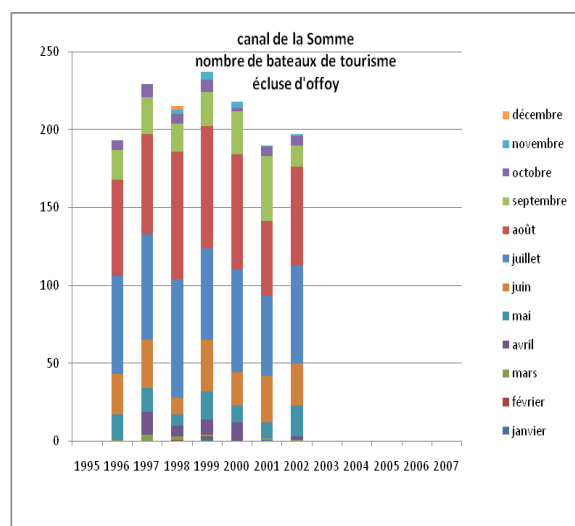
Il reste à réaliser, selon le service de navigation, des travaux à minima¹ pour au moins 2 230 K€ afin de prévoir la réouverture du canal aux bateaux de plaisance et bateaux vides, en gestion VNF, comme le souhaite le président du conseil général de la Somme dans une lettre adressé au président de VNF du 27 octobre 2009 :

- automatisation des trois écluses d'Offoy, de Ham Inférieur et de Ham Supérieur² pour 550 K€ ;
- reconquête du rectangle de navigation sur la végétation pour 1100 K€.
- dragage des hauts fonds pour rétablissement d'une navigation de plaisance pour 500 K€ au minimum. Des relevés bathymétriques sont nécessaires pour affiner cette estimation.
- création de points d'accostage pour 80 K€. En effet, les chemins de service sont inexistants tout le long du canal. La création ou la restauration de chemins de service obligerait à créer avant une défense de berge tout le long du canal, ce qui amènerait à des coûts de travaux très importants dans le cadre des travaux à réaliser à minima pour ouvrir la navigation à la plaisance. Il n'est pas envisagé la restauration ou la création de chemins de service.

Le service signale de plus qu'il conviendrait d'envisager la stabilisation et le confortement de digues de grande hauteur dans la traversée d'Eppeville (ces digues supportent des rues en superposition de gestion), travaux qui ne sont pas estimés.

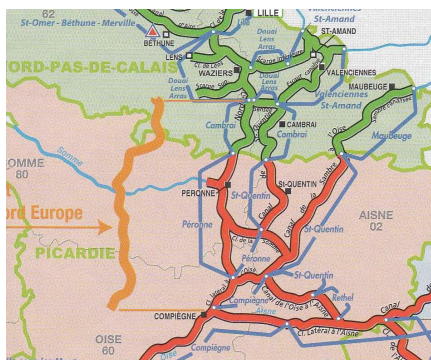
Les trafics et potentialités

Comme le montre les graphiques suivants, Le trafic est très faible sur le canal : en moyenne, sur l'année 2000, il passait un bateau par mois avec une pointe pendant la période estivale due au trafic des plaisanciers. La batellerie marchande n'empruntait quasiment plus ce tronçon à cause de l'envasement important dans les biefs.



¹ Ce paragraphe très sommaire fournit une première liste de travaux. Leur estimation doit être actualisée, en particulier en fonction du rectangle de navigation qui sera retenu pour la plaisance. Les études techniques sommaires restent à mener avant de pouvoir procéder à une estimation pertinente. Le poste dragage en particulier peut varier fortement. Le renforcement des digues et les défenses de berge sont probablement fortement sous évalués.

² En 1988, des travaux ont eu lieu sur l'écluse de Saint Simon comprenant le remplacement des portes busquées et l'installation d'une centrale hydraulique pour leur ouverture.



Les années antérieures, le trafic consiste principalement en bateaux de plaisance (environ 200 passages entre avril et septembre pour l'année 2002) concentré surtout entre le 15 juin et le 15 septembre. Le trafic commercial sur cette section entre le canal du Nord et le canal de Saint Quentin était quasiment nul (moins de 10 automoteurs en 2002).

Il est à noter que cette partie de canal permettrait d'effectuer des boucles de navigation assez courtes pouvant intéresser des loueurs de bateaux :

1^{ère} boucle : Péronne canal du Nord – Cambrai canal de St Quentin – St Quentin canal de la Somme – Ham et canal du Nord Péronne ;

2^{ème} boucle : Compiègne canal latéral à l'Oise Chauny canal de St Quentin – St Quentin retour par le canal de St Quentin – canal de la Somme Ham et canal du Nord Noyon – canal latéral à l'Oise Compiègne.

La durée de navigation sur ces deux boucles peut être au maximum de 7 jours, ce qui correspond à leur semaine de location de bateaux de plaisance.

Consistance du domaine

Le domaine public fluvial associé au canal de la Somme sur cette section comprend outre le canal, les écluses et ses cabines, ses chemins de service, ses digues et contre-fossés :

- 4 maisons éclusières + l'ancienne maison du contrôleur
- 1 bâtiment technique et d'exploitation (style garage aménagé)

Exploitation actuelle :

Compte tenu de la fermeture du canal à la navigation, l'organisation actuelle de l'exploitation actuelle est effectuée par deux agents dont les missions sont :

- la gestion hydraulique de l'eau pour alimenter le canal du Nord et évacuer l'eau de ruissellement en cas de forte pluviosité ;
- l'entretien à minima pour ne pas laisser à l'abandon complet le canal.

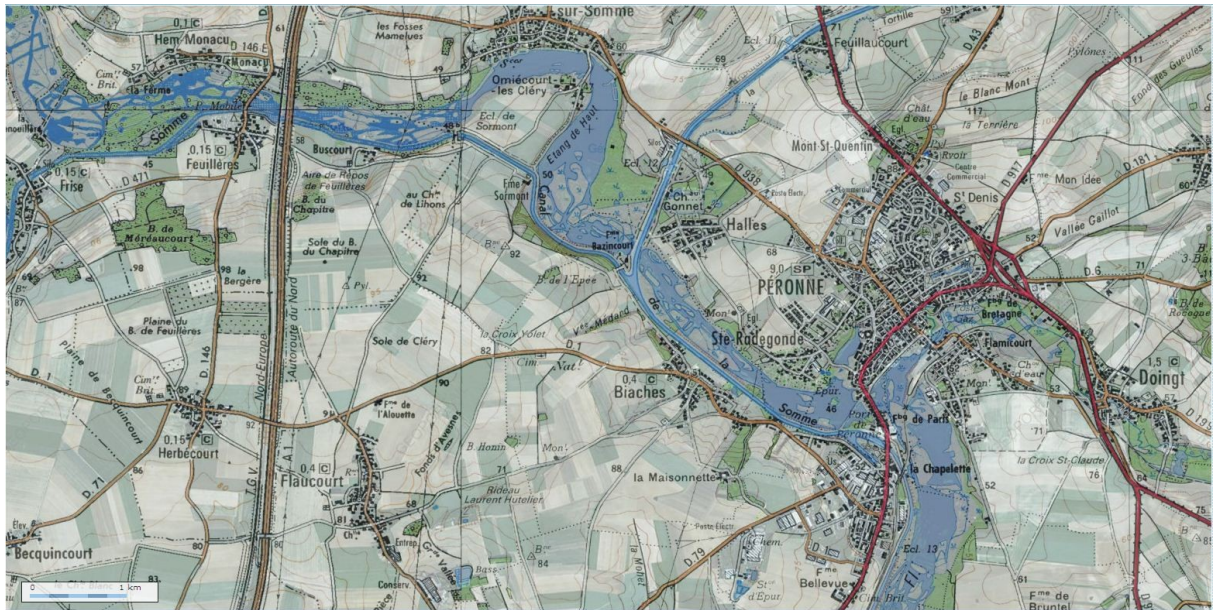
A noter que l'inspection générale des finances dans son dernier rapport sur VNF proposait de fermer cette voie à la navigation. L'équipe dirigeante de VNF, dans son projet « relance dynamique des voies navigables » considéré comme une base de discussion avec l'État pour l'élaboration du futur contrat de performance, classe cette voie dans la catégorie « gestion hydraulique ».

1.2. SECTION CANAL DU NORD ÉCLUSE DE SORMONT

VNF gère aussi le canal de la Somme depuis la confluence avec le canal du nord à Biaches jusqu'à l'écluse de Sormont sur 2,754 km.

En aval de l'écluse de Sormont, le Conseil Général de la Somme est propriétaire et gestionnaire du canal.

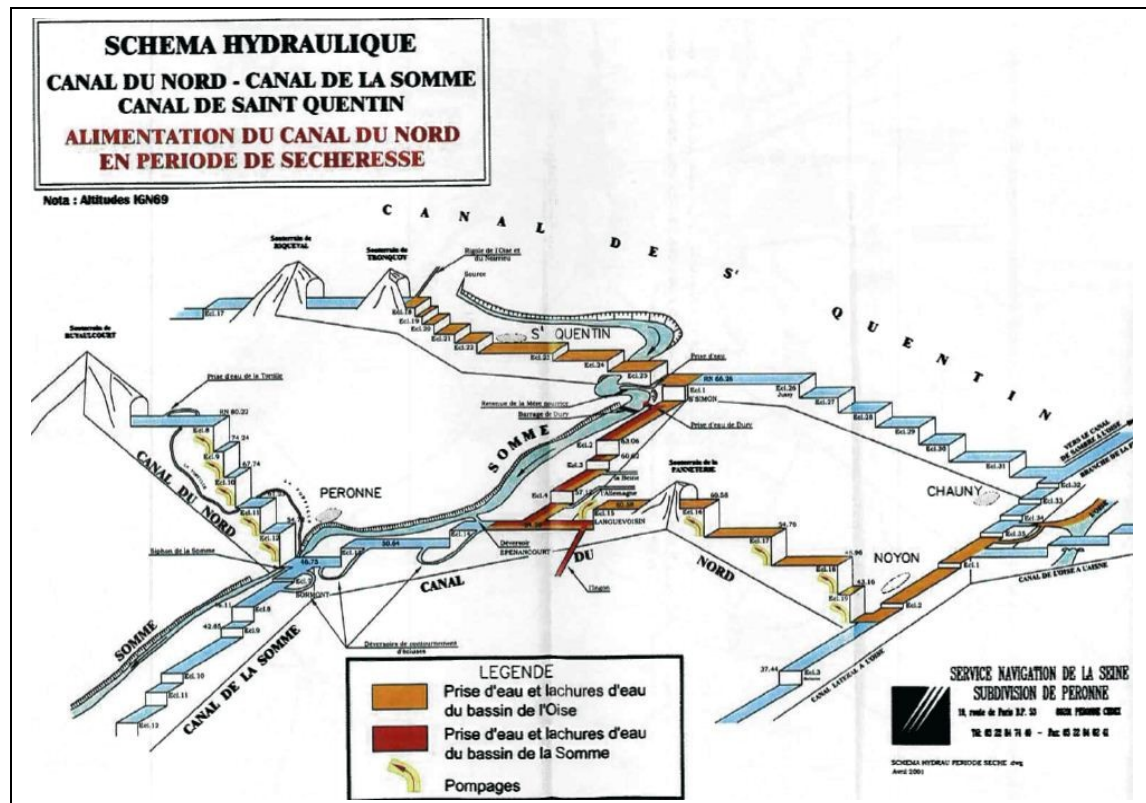
Cette section a été classée en catégorie 4 « voie touristique » par le schéma directeur d'exploitation des voies navigables et en « gestion hydraulique » dans le projet de VNF.



Une écluse de 40 mètres de longueur et de 6 mètres de largeur environ se trouve sur cette section au gabarit Freycinet (mouillage de 2,20 mètres et enfoncement des bateaux de 1,80 m).

Alimentation en eau

L'alimentation en eau s'effectue par les écluses n°12 et 13 du canal du Nord et par les eaux de ruissellement du bassin versant de la Somme situé à l'ouest du canal entre Eterpigny, Péronne et Biaches. Le jour, le bief reçoit les eaux des bassinées des écluses n°12 de Cléry sur Somme et n°13 de Péronne sur le canal du Nord. La nuit, il voit son niveau baisser suite aux pompages effectués par l'écluse n°12 de Cléry sur Somme destinés à réalimenter le bief de partage entre les vallées de la Somme et de la Sensée.



Cette gestion hydraulique fait varier le niveau de ce bief d'environ 50 centimètres. Elle pourra faire l'objet d'un document séparé. Il s'agira du règlement d'eau permettant une gestion hy-

draulique du bief commun au canal du Nord et au canal de la Somme.

Berges

Le canal de la Somme repose, dans la section étudiée, sur des terrains crayeux. Ses berges sont très majoritairement naturelles avec une végétation variée et abondante.

Les berges en rive droite et rive gauche sont ponctuellement protégées de façon curative par des rideaux de palplanches avec ou sans couronnement en béton. Par endroits, les pieds de berges non protégées sont très érodés.

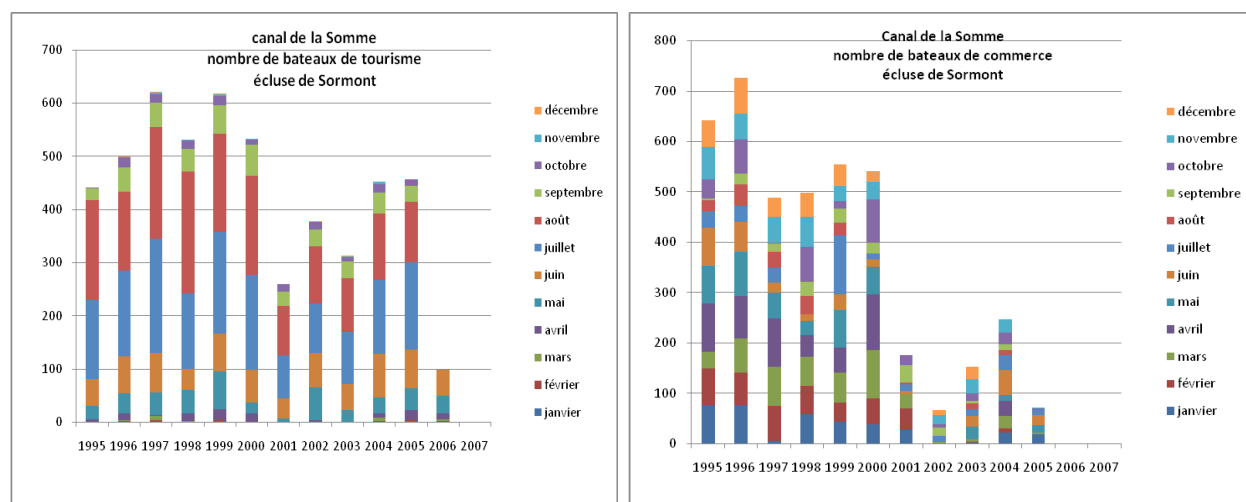
La confluence du canal de la Somme avec le canal du Nord est caractérisée par un envasement très important le long des rives.

Le chemin de halage, situé en rive gauche, est en mauvais état et difficilement praticable.

Écluse

Concernant l'écluse, des travaux de changement de portes et de mécanisation de l'ouvrage ont été réalisés entre 1983 et 1986 et des travaux pour assurer l'automatisation de l'écluse ont eu lieu en 2005. L'état général des équipements est correct et celui du génie civil est moyen.

Trafic



Depuis 2001, le passage de navires de commerce a régressé au niveau de l'écluse de Sormont en raison des crues de la Somme en 2001 et 2002, puis à cause des déficits d'eau ne permettant pas un maintien du mouillage autorisé sur canal à une valeur compatible avec l'activité de transport de denrées céréalières depuis les silos en aval. Toutefois, un potentiel en matière de transport par voie fluviale subsiste.

Consistance du domaine

Le domaine public fluvial associé à la voie d'eau comprend outre le canal, l'écluse, cabine, chemins de service, digues et contre fossés, une maison éclusière (non alimentée en eau potable).

Un pont franchit la section à proximité de la confluence avec le canal du Nord. Il s'agit du pont de Bazincourt situé au PK 36,893, qui assure la continuité du chemin de halage du canal du Nord. Il importe donc qu'il reste propriété de l'État et que sa gestion soit assurée par VNF.

Un aqueduc assure le contournement de l'écluse de Sormont.

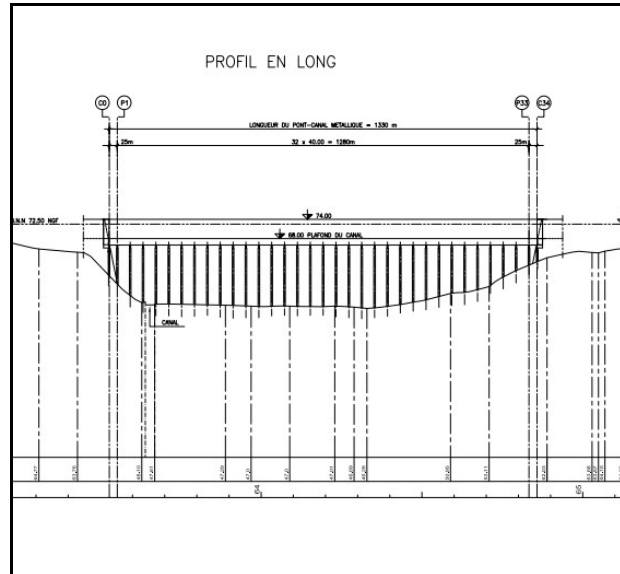
Exploitation actuelle

L'automatisation de l'écluse de Sormont a permis de réduire à 0,15 ETP le personnel d'exploitation affecté à cette écluse. En fait, aucun personnel n'est affecté à l'écluse de Sormont, l'exploitation de l'écluse (gestion des défauts de l'automate) est assurée à partir de l'écluse

n°12 (Cléry) du Canal du Nord et la maintenance est assurée par la subdivision de Péronne (0,15 ETP estimé).

Projet Seine-Nord-Europe

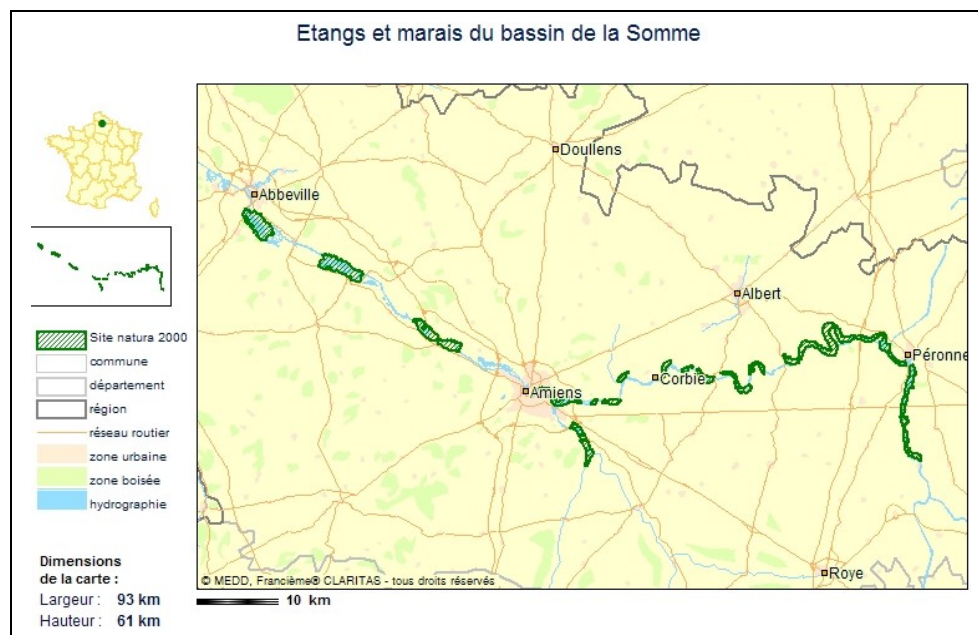
Cette section est concernée par le projet Seine Nord Europe : le pont canal, ouvrage d'art majeur de ce projet, franchit la vallée de la Somme et le canal à proximité immédiate du large avec le canal du Nord.



Protections réglementaires

Plusieurs espèces protégées sont présentes dans le marais de Cléry-sur-Somme à proximité immédiate, comme le peucedan des marais, protégé en région picarde et Nord-Pas-de-Calais. La saisine du conseil national de protection de la nature est obligatoire et des mesures compensatoires devront être programmées avec diverses collectivités (CG 80, syndicat de la vallée des Anguillères, CSNP, etc.).

Ce secteur est proche également d'une zone Natura 2000 (fr2212007)



Travaux à réaliser selon VNF

L'arrondissement Picardie du service de navigation a estimé les travaux prioritaires à mener sur cette section. Ils concernent :

Le débroussaillage et l'abattage d'arbres.

Il s'agit de travaux d'entretien annuel et non d'investissement considérés nécessaires en préalable aux autres travaux à venir. La surface de débroussaillage estimée est 22 600 m² et le nombre d'arbres à abattre à 760.

Montant estimé des travaux de débroussaillage : 94 600 €

Montant minimum des travaux d'abattage : 286 400 €

La réfection des berges

Compte-tenu des conditions de site (canal à petit gabarit, site en déblai, substratum crayeux), la mise en place de techniques douces alternatives aux techniques de rideaux de palplanches doit être privilégiée.

Pour les 1500 m de linéaire de berges en rive gauche (entre la commune de Biaches et de Cléry sur Somme), les techniques végétales (fascines d'hélophytes ou tressage par exemple) renforcées ponctuellement par du tunage ou des enrochements sont adaptées. Pour les 1600 m de linéaire de berges en rive droite et gauche (entre la commune de Cléry sur Somme et l'écluse de Sormont), les solutions par technique mixte (lits de plançons et enrochements ou boudins végétalisés et plaquettes calcaires par exemple) ou de tunage sont appropriées.

Montant minimum des réfections de berges en rive gauche sur la base des techniques les moins onéreuses (1500 m) : 358 800 €

Montant minimum des réfections de berges en rive droite et gauche sur la base des techniques les moins onéreuses (1600 m) : 574 000 €

La réfection des chemins de service:

Les chemins de service à créer peuvent être d'épaisseurs réduites (15 cm au lieu de 35 cm) en profitant des anciens chemins de services existants. En prenant en compte les chemins à moderniser, la surface totale de chemins de service à traiter est de 3450 m².

Montant minimum sur la base des techniques les moins onéreuses : 41 300€

Le dragage

Dragage du chenal pour assurer un rectangle de navigation de 15m x 2,2 m pour la navigation de commerce (1200 m³) , curage du contre fossé (1500m), dragage du haut fond au droit du raccordement au canal du Nord (3300 m³) : il est proposé d'effectuer ces prestations sur le budget de VNF, en recourant aux marchés à commandes en cours (à des prix plus bas que les estimations des services du Conseil Général), pour un montant estimé de 133 000 €.

La réfection de l'écluse

Les travaux correspondent à une vérification et remise à niveau des infrastructures de l'écluse (nettoyage sas, réhabilitation des parements de bajoyers,...) ainsi qu'à un nettoyage de l'aqueduc de contournement.

Montant : 120 000 €

Les organes de manœuvre de l'écluse

Les travaux consistent au remplacement de l'armoire électrique de l'automate, de l'automate lui-même, du pupitre de commande, des flexibles hydrauliques et des cellules sondes de niveau.

Montant : 48 000 €

La maison éclusière

Le service n'a pas estimé les travaux nécessaires à y faire car il propose de la transférer en l'état.

Récapitulatif

Selon le service de navigation de la Seine, l'estimation des travaux prioritaires à mener en vue du transfert est donc de **1 523 100 €** non compris le dragage par le SN Seine sur le budget VNF, pour un montant estimé à 133 000 € TTC.

2. POINTS DE VUE DES PARTIES PRENANTES

2.1. LE DÉPARTEMENT DE LA SOMME

Le point de vue du département de la Somme est exprimé dans différents courriers adressés soit au ministre des transports, soit au président de VNF :

Antérieurement à la décentralisation de 2006 de la section à l'aval de l'écluse de Sormont, une réunion s'est tenue à Ham le 9 juillet 2003 après la fermeture de la section Saint-Simon – Voyennes, au cours de laquelle VNF a incité les collectivités locales à lancer diverses études pour promouvoir le trafic de plaisance. M. Daniel, vice-président du Conseil général (CG) de la Somme, a indiqué que le département ne pourrait participer aux travaux évalués à 6 M€ par VNF mais qu'il supportera éventuellement les communes qui s'engagent dans le développement touristique.

Le président du CG, Daniel Dubois, a saisi le ministre par lettre du 3 janvier 2005 au sujet de la décentralisation offerte en option par les lois de 2003 et 2004. Il interroge le ministre notamment pour savoir si le département de la Somme pourrait se rendre acquéreur de la partie du canal située dans l'Aisne dans l'éventualité où la région et le département de l'Aisne y renonceraient.

Par lettre du 19 février 2009 adressée au président de VNF, le président du CG, Christian Manable, transmet la délibération de l'assemblée départementale du 22 janvier 2009 qui confirme l'intérêt qu'elle porte au transfert de l'écluse de Sormont, point d'entrée du canal depuis le canal du Nord et demande à l'État et VNF de lui transmettre les éléments techniques et financiers lui permettant de statuer.

A cette lettre, le directeur général de VNF le 16 avril, puis le président de VNF le 30 avril 2009, répondent en indiquant la compétence de l'État sur cette question. Ils considèrent que le transfert devrait concerner l'ensemble des 2 sections. Ils indiquent toutefois qu'ils donnent instruction à leurs services d'établir un règlement d'eau et un état des lieux partagé avec les services du département pour la section spécifique de Sormont.

Par lettre du 27 octobre 2009 adressée au président de VNF, le président du CG de la Somme, Christian Manable, interpelle VNF à propos de la section Saint-Simon Voyennes. Il demande que l'établissement public assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de remise en navigation pour la saison touristique 2011 en partenariat avec la région et les deux départements concernés, sans attendre les négociations d'une éventuelle décentralisation. En effet, il juge ces négociations longues et difficiles car concernant plusieurs départements et liées selon lui à l'avenir de la section commune du canal du Nord entre Biaches et Voyennes assurant la continuité du canal de la Somme, et donc au projet Seine-Nord-Europe.

La mission a rencontré les services du département de la Somme qui lui ont confirmé son souhait d'un transfert de propriété de la partie comprise entre l'écluse de Sormont et le canal du Nord dans sa démarche du « **grand projet vallée de Somme** » dans la partie aval, afin de mettre en œuvre un **agenda 21** spécifique au département de la Somme, et relancer la navigation de fret dans la partie amont Amiens jusqu'au canal du Nord. En effet, il y a des silos à Corbie qui jusqu'en 2000 ont généré un trafic de l'ordre de 30 000 tonnes. Actuellement, il y a des restrictions du mouillage car il est tributaire des lachures d'eau de Sormont et l'enfoncement n'est plus garanti à 1,80 m (en étiage à 1,40 m pour 250 tonnes maxi). Pour l'instant, ce n'est plus viable économiquement et il n'y a plus de trafic de fret.

Le département a déposé un dossier loi sur l'eau pour le curage de 110 000 m³ de Sormont à Sailly-le-sec sur 2 biefs (21 km) qui prévoit un dépôt provisoire à Cappy avant épandage (les analyses montrent que c'est acceptable). Une 2^{ème} phase concernera d'autres biefs.

Il y a également un projet de « vélo route voie verte » mais des sections à l'aval d'Amiens ne

sont qu'en servitude et le département a opté pour des acquisitions foncières. Une enquête publique sera lancée cet été de Péronne à Saint-Valéry. Le schéma national prévoit aussi une poursuite vers l'est mais dans l'Aisne, ce n'est pas encore une priorité.

Le département a aussi une politique active en faveur des espaces naturels sensibles avec une délégation au conservatoire du littoral (achat des étangs à Corbie, mise en valeur du site de Samara, etc.).

Il a une commission des sites et espaces de pleine nature avec des représentants des usagers qui règle les conflits d'usage dans la vallée de la Somme.

Des réunions avec le département de l'Aisne ont montré qu'on pourrait déboucher sur un co-financement de l'aménagement du canal dans sa partie Offoy Saint Simon mais pas à une reprise de propriété.

Le contrat département- Région, qui est parallèle au contrat État-région et dont le montant global est de 100 M€ pourrait être mobilisé. Une participation de la région du même montant que celui du département est envisageable.

S'agissant de la décentralisation de la partie Est du canal du Nord, le département veut inclure dans la discussion la partie du canal du Nord en baïonnette qui restera en navigation à l'issue de la mise en service de Seine Nord Europe.

La lettre du président Manable propose en effet sans attendre une remise en service sans transfert mais avec une participation financière des collectivités locales sous réserve de certains travaux comme l'automatisation des 5 écluses rendue possible après leur restauration.

La société LOCABOAT de location de pénichettes de tourisme fluvial, basée à Cappy, souhaite vivement cette remise en navigation, afin de diversifier son offre actuellement limitée à des trajets vers l'aval (comportant aussi des offres de voyages à sens unique). De ce fait, son activité se limite à 18 semaines par an avec une clientèle composée essentiellement d'Allemands et de Suisses.

Il n'y a pas de péage sur le canal de la Somme. Les horaires d'ouverture sont : de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h du 1^{er} avril au 1^{er} novembre 7 jours sur 7.

L'hiver, le trafic très réduit, est traité à la demande (préavis de 36 h avant et un accompagnateur jusqu'à 17h) à partir d'un PC situé à Amiens.

Le département souhaite aménager la maison éclusière qui pourrait devenir un gîte d'accueil avec une fonction généraliste, un premier contact avec les plaisanciers à qui serait remis un téléphone portable, un Guide, toutes opérations qui s'effectuent actuellement au pont levant de Feuillères. Il y mettrait du personnel (2 ETP).

Le différend avec les services de l'État porte essentiellement sur les défenses de berges. Le département maintient que sa solution a été étudiée après avoir écarté des défenses de berge végétales (solution qu'il a mise en œuvre en d'autres lieux) à cause du contexte topographique en référence à des chantiers d'après crue, suivant des profils type qu'il a élaborés, notamment sur les parties du canal artificiel nécessitant soutènement. Il en existe du même type à l'aval avec des techniques mettant en œuvre des palplanches.

Le rectangle de navigation retenu est de 15m x 2,2m.

Il admet toutefois n'avoir fait aucune étude géotechnique, n'avoir qu'une vague idée du profil actuel et de l'état des berges rendues invisibles par la végétation abondante.

A propos de tunage bois, il rapporte une expérience malheureuse où cette technique initialement prévue a du être modifiée en cours de marché au profil de palplanches.

Le département ne dispose pas de la bathymétrie.

Le PCG veut, vis-à-vis de son assemblée, montrer que le département est gagnant globalement, donc en intégrant les frais d'exploitation et de gestion une fois le transfert fait.

Le département n'a pas d'opinion arrêtée sur qui ferait les travaux : VNF avant transfert ou département après avec une participation de l'État.

2.2. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

La position de VNF a été exprimée par ses lettres au président du conseil général de la Somme du 16 et 30 avril 2009.

VNF confirme à la mission que jusqu'ici ni l'État ni VNF n'ont apporté une contribution aux travaux rendus nécessaires pour le nouvel usage prévu par la collectivité locale dans le cadre d'un projet de transfert. Pour le cas de la Bourgogne, il a même retiré pour le calcul de la dotation globale de décentralisation les gros investissements qui n'étaient pas récurrents réalisés sur les barrages. Seulement, des ajustements de dates ont été opérés et l'on n'a pas tenu compte des recettes domaniales.

VNF évoque la décentralisation de l'Aisne et de l'Oise -mais ce sont des rivières non navigables non confiées à VNF- qui n'a pas abouti à cause de la taxe hydraulique. Le dossier était traité par la direction de l'eau.

La Somme est une voie navigable classée en « gestion hydraulique », ce qui la distingue de la Sambre, qui est aussi l'objet d'une étude. Si VNF devait accompagner financièrement, il faudrait l'imputer sur son budget, comme d'ailleurs la dotation de décentralisation, ce qui n'est pas prévu à ce jour.

Sur la section à l'ouest du canal du Nord, au cas où la décentralisation n'aboutirait pas, VNF ne s'opposerait pas à une location au département de la maison éclusière de Sormont, tout en maintenant le système actuel de gestion de l'écluse.

VNF préférerait d'une manière générale que ce soit le département qui fasse les travaux car il ne souhaite pas distraire ses moyens d'ingénierie de la direction interrégionale de la Seine mobilisés sur le projet Seine Nord Europe. On pourrait imaginer un mandat de maîtrise d'ouvrage confié au département dans le cadre d'une expérimentation avec une participation de VNF pourvu que l'enveloppe sollicitée de 250 M€ par an dans le projet de contrat de performance soit atteinte.

2.3. LE SERVICE DE LA NAVIGATION

a) Le service de la navigation a produit en septembre dernier une analyse critique de l'estimation faite par le département en ce qui concerne les travaux qu'il juge nécessaires et préalables à une décentralisation de la section comprise entre l'écluse de Sormont et le canal du Nord.

Cette analyse est résumée dans le tableau ci-dessous :

ESTIMATIFCG80							ContrepositionSN5						
travaux	unité	quantité	PU	€HT	€TTC	arrondi	travaux	unité	quantité	PU	€HT	€TTC	arrondi
DÉBOISEMENT				317500,00	379730,00	379800	DÉBOISEMENT				318500,00	380926,00	381000
BERGES/VEDROTE/ÉCLAISÉ							BERGES/VEDROTE/ÉCLAISÉ						
débroussaillage	m2	13 900	3,53	49 000,00			débroussaillage	m2	13 900	3,50	48 650,00	58 185,40	
abattage	arbre	460	310,87	143 000,00			abattage	arbre	460	315,00	144 900,00	173 300,40	
sous total				192000,00			sous total				198550,00	231 485,80	
CONIFERES/VEDROTE/ÉCLAISÉ							CONIFERES/VEDROTE/ÉCLAISÉ						
débroussaillage	m2	8 700	3,56	31 000,00			débroussaillage	m2	8 700	3,50	30 450,00	36 418,20	
abattage	arbre	300	315,00	94 500,00			abattage	arbre	300	315,00	94 500,00	113 022,00	
sous total				125500,00			sous total				124950,00	149 440,20	
BERGES				3 400 000,00	4 066 400,00	4 067 000	BERGES				780 000,00	932 880,00	933 000
gabions RG	m3	1 500	466,67	700 000,00			technique végétale	m3	1 500	200,00	300 000,00	358 800,00	
palplanches RD et RG	m3	1 600	1 687,50	2 700 000,00			tunage	m3	1 600	300,00	480 000,00	574 080,00	
CHEMIN				76 000,00	90 896,00	91 000	CHEMIN				34 500,00	41 262,00	41 300
restauration	m2	900	10,00	9 000,00			restauration	m2	900	10,00	9 000,00	10 764,00	
création	m2	2 550	26,27	67 000,00			création	m2	2 550	10,00	25 500,00	30 498,00	
CURAGE				1 305 500,00	1 561 378,00	1 562 000	CURAGE				1 110 000,00	1 327 56,00	1 330 000
canal	m3	1 200	53,87	64 645,16			canal	m3	1 200	18,00	21 600,00		
chenal	m3	2 450	53,87	131 983,87			contre-fossé	m3	1 500	20,00	30 000,00		
contre-fossé	m3	1 000	53,87	53 870,97			sous total				51 600,00		
sous total	m3	4 650	53,87	250 500,00			option ilot	m3	3 300	18,00	59 400,00		
option ilot	m3	10 550	100,00	1 055 000,00			ORGANISMANDE/RECLUSE				33 444,82	40 000,00	40 000
ORGANISMANDE/RECLUSE				33 444,82	40 000,00	40 000	ORGANISMANDE/RECLUSE				33 444,82	40 000,00	40 000
armoire électrique				16 722,41	20 000,00		armoire électrique	F			16 722,41	20 000,00	
pupitre				8 361,20	10 000,00		pupitre	F			8 361,20	10 000,00	
flexibles				8 361,20	10 000,00		flexibles	F			8 361,20	10 000,00	
ÉCLUSE				88 800,00	106 204,80	106 500	ÉCLUSE				100 000,00	119 647,84	120 000
chômage	F	1	53 500,00	53 500,00			chômage	F			62 840,00		
nettoyages	F	1	9 600,00	9 600,00			réhabilitation parements	F			25 700,00		
réhabilitation parements	m2	336	53,57	18 000,00			réfection aqueduc	F			11 500,00		
réhabilitation trottoirs	m2	77	100,00	7 700,00			MAISON ÉCLUSIÈRE				0,00	0,00	0
MAISON ÉCLUSIÈRE				120 000,00	143 520,00	144 000	MAISON ÉCLUSIÈRE				0,00	0,00	0
raccordement eau	F	1	50 000,00	50 000,00			raccordement eau						
remise en état	F	1	70 000,00	70 000,00			remise en état						
TOTAL GÉNÉRAL				5 341 244,82	6 388 128,80	6 390 300	TOTAL GÉNÉRAL				1 377 484,82	1 647 471,84	1 656 300
divers aléas 15%						98 000							1 656 300
						7 380 300							

Les points de vue du service de navigation et du département diffèrent donc principalement sur les points suivants :

- réfection des berges : au lieu et place du gabionnage ou des rideaux de palplanches proposés par le département et jugés surabondants, le service propose des procédés plus « doux » et plus efficaces vis-à-vis de la biodiversité ou de l'autoépuration soit des enrochements soit des fascines d'hélophytes, tunages bois ou boudins végétalisés, techniques aussi moins coûteuses ;
- s'agissant du curage, la situation a évolué depuis fin 2009 qui a vu le curage par VNF de l'ilot au niveau du grand large. Les prix unitaires sont ceux d'un marché en cours à bons de commande ;
- le service propose de remettre la maison éclusière en l'état.

b) Le service de navigation a par ailleurs estimé le niveau de la dotation en cas de décentralisation ainsi que les effectifs à transférer :

D'après l'article 3.3 du contrat d'objectifs VNF/État 2005-2008 et bien que la loi du 30 juillet 2003 n'ait pas défini les conditions financières du transfert des voies navigables, il est proposé par référence à l'article 119 de la loi du 13 août 2004³, des compensations financières calculées de la manière suivante :

- moyenne des 3 dernières années de dépenses HT de fonctionnement,
- moyenne des 5 dernières années HT d'investissement,

Cette dotation, déduction faite des recettes domaniales et de la taxe hydraulique que le nouveau propriétaire du domaine percevra, sera imputée sur la dotation de l'État versée à VNF à périmètre constant.

SECTION SAINT-SIMON à VOYENNES

Les effectifs à transférer concernent 2 agents d'exploitation.

- la moyenne des 5 dernières années d'investissement supporté par VNF s'établit à 144 957,52 €.

OPÉRATION	LIBELLE	2004	2005	2006	2007	2008
2002 21 00088	Maisons éclésières	529,64 €				
2004 21 00212	Maisons éclésières	2 133,00 €				
2005 21 00086	Maisons éclésières		9 199,39 €			
2001 21 00202	Opérations globalisées	4 412,06 €	6 257,41 €			
2001 21 00203	Opération exceptionnelles	5 621,20 €				
2003 21 00227	Changement des portes et mécanisation de 3 écluses	685 534,56 €				11 100,32 €
Total		698 230,46 €	15 456,80 €	0,00 €	0,00 €	11 100,32 €
Total 2004-2008				724 787,58 €		
Moyenne 2004-2008				144 957,52 €		

- la moyenne des trois dernières années de fonctionnement représente 98 921,58 €.

Année	Dépenses d'entretien et de fonctionnement
2006	42 388,37 €
2007	138 409,05 €
2008	115 967,32 €
Moyenne	98 921,58 €

De cette dotation, devrait être soustrait le produit des recettes domaniales et de la TH perçus par VNF qui semble être nul dans ce secteur.

Ces chiffres sont des estimations et dépendent de l'évolution réelle des recettes et dépenses sur les périodes qui serviront définitivement aux calculs.

³ Le conseil constitutionnel à l'occasion de l'examen de la loi de programmation pour la cohésion sociale du 19 janvier 2005 a clairement indiqué que les dispositions de l'article 72-2 de la constitution garantissant une compensation des transferts de compétences de l'État vers les collectivités ne s'appliquaient qu'en cas de transferts obligatoires. (C.Const n°2004-509 du 13 janvier 2005). Toutefois, le ministère de l'équipement par circulaire du 23 avril 2006 a clairement indiqué être favorable à des mesures de compensation calculée sur la base de la moyenne des 5 dernières années d'investissement et des trois dernières années de fonctionnement, déduction faite des recettes transférées par l'effet du transfert de domanialité.

SECTION CANAL DU NORD à ÉCLUSE DE SORMONT

Les effectifs à transférer sont au nombre de 0,15 ETP agent d'exploitation.

La moyenne des 5 années d'investissement à prendre en compte est de 27 219,81 €.

OPÉRATION	LIBELLÉ	2004	2005	2006	2007	2008	2009
2004 21 0210	Automatisation Canal de la Somme	938,17 €	95 519,71 €	24 051,22 €	6 192,89 €	10 335,23 €	0,00 €
Total		938,17 €	95 519,71 €	24 051,22 €	6 192,89 €	10 335,23 €	0,00 €
Total 2005-2009				136 099,05 €			
Moyenne				27 219,81 €			

La moyenne des 3 dernières années des dépenses d'entretien et de fonctionnement s'élève à 96 748 €

Année	Dépenses d'entretien et de fonctionnement
2006	1 282,56 €
2007	2 723,49 €
2008	9 031,98 €
2009	278 488,60 €
Moyenne des 3 dernières années	96 748,02 €

Sur ce domaine, il n'y a ni de recettes domaniales, ni de taxes hydrauliques.

c) Contraintes particulières : Règlement d'eau

Une des fonctions principales du canal de la Somme est d'assurer l'alimentation en eau du canal du Nord. Celle-ci est très importante, elle permet en période de sécheresse et normale de maintenir le niveau du canal à sa cote normale.

Une autre des fonctions est de permettre l'évacuation des eaux de ruissellement en période de pluviosité du bassin versant situé au Nord de Ham et au Nord d'Offoy qui arrivent par la Beine à l'aval de l'écluse de Ham inférieure et tous les rejets d'eaux pluviales se jetant dans le canal.

Il y aura lieu d'établir un **règlement d'eau**, en prenant en compte l'intérêt général, qui définira les obligations de chacun en matière de gestion hydraulique des ouvrages. Le projet établi par le service a retenu l'accord du département.

2.4. LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT DE PICARDIE

La DREAL est en charge du dossier de décentralisation de la Somme pour le compte du préfet de Picardie. Elle a rencontré deux fois les services du département sur ce sujet : le 10 juillet et le 15 octobre 2009 (la première fois avec le SN Seine). Il n'y a pas eu de débat dans ces 2 réunions sur la partie située à l'est du canal du Nord mais seulement sur la section à l'ouest du canal du Nord jusqu'à Sormont.

La DREAL partage le point de vue du service de navigation sur la nature et le montant de la restauration des berges.

La DREAL serait prête à adopter la thèse qu'il conviendrait de saisir l'opportunité de la demande du département pour traiter l'intégralité du canal. En même temps, elle comprend les difficultés et le lien fait avec l'avenir du canal du Nord après 2015 date avancée de mise en

service du canal Seine Nord.

Le département étudie dans le cadre du plan Somme le curage de certaines sections. La DREAL connaît ce dossier à 3 titres : elle sera autorité environnementale, elle instruira l'étude d'incidence NATURA 2000, et donnera un avis sur les aspects financiers FEDER et contrat de plan État Région (CPER). Elle juge pour l'instant insuffisante l'étude d'incidence présentée par le département notamment au regard des zones Natura 2000 concernées. Le dossier n'est donc toujours pas validé.

Il existe un plan d'action pour la protection contre les inondations (PAPI) qui émerge au CPER avec des subventions FEDER (mesure 7 plan Somme et Oise Aisne). Son montant s'élève à 20 M€ avec des participations de l'État (1,5 M), du FEDER (3,5 M), de l'agence de l'eau Artois Picardie (2 M), de la région (3,05 M) et du département (3,5 M).

Par ailleurs, une autre action est prévue concernant la restauration de la qualité des bassins versants de la Somme pour un montant de 15 M€ avec une contribution des agences de l'eau (7,5), de la région (1,86) et du département (3,5).

La DREAL n'a pas contacté la région sur la décentralisation de la section Sormont, comme le prévoit la loi.

3. SOLUTION PROPOSÉE ET CONCLUSION

3.1. SECTION CANAL DU NORD – ÉCLUSE DE SORMONT

Puisque l'État et le département sont convenus d'un protocole de gestion des eaux qui assure la sécurité et le fonctionnement des canaux de la Somme et du Nord, rien ne s'oppose au principe de la décentralisation des quelques 2,7 km séparant la partie déjà départementale depuis l'écluse de Sormont jusqu'au canal du Nord à Biaches. Ce serait effectivement la meilleure solution même si le mode de gestion qu'envisage le département est nettement plus coûteux que celui qui est en vigueur. On peut comprendre les motivations du département qui veut faire de l'écluse de Sormont le point d'entrée de son réseau vers l'ouest. Mais l'État n'a pas à prendre en compte les dépenses qui résultent d'un mode de gestion décidé par le futur propriétaire.

Il est toutefois souhaitable que VNF réalise les travaux de rattrapage qui résultent d'un défaut d'entretien d'un tronçon de canal qui n'est pas fermé et qui ne saurait être traité comme une voie de la catégorie « gestion hydraulique » puisqu'il donne accès à un réseau départemental que le département souhaite développer.

C'est pourquoi la mission recommande que, préalablement au transfert, VNF réalise le curage sur ses crédits d'entretien en mettant en jeu un marché à bons de commande en vigueur.

Il en est de même des travaux de débroussaillage, abattage des arbres menaçant la berge et de réfection du chemin de service, ainsi que les travaux de faible ampleur concernant l'écluse et ses dispositifs de manœuvre.

S'agissant des berges, il convient de constater que ce canal n'a pas été conçu à l'origine avec des berges artificielles ; de fait les berges sont pour la plupart creusées dans la craie et se sont tenues pendant plus d'un siècle sans constituer une entrave à la circulation.

La proposition du département de reprendre l'intégralité du linéaire en berges artificielles ne



constitue pas selon nous une obligation pour le but recherché ni surtout un moyen justifié de remise en état qui pourrait résulter d'un défaut d'entretien, même s'il se peut qu'en certains endroits mais de manière localisée, comme le montrent les photos ci-dessous, la berge s'effondre menaçant le chemin ou se trouve détruite par les racines des arbres.



En définitive, les travaux qui pourraient être réalisés par VNF comme préalable à la décentralisation pourraient porter sur :

- le débroussaillage et l'abattage d'arbres, évalués à 381 K€,
- le curage, évalué à au moins 133 K€
- la remise en état du chemin de service, évalué à 41,3 K€
- les travaux sur écluse, évalués à 168 K€

Soit un montant total de travaux estimés à **723,3 K€ TTC**.

A ces travaux, l'État pourrait ajouter une participation aux travaux de berges si le département les engageait effectivement correspondant au montant des réparations sommaires qu'il ferait s'il reste propriétaire. Ce montant ne devrait pas excéder 300 K€ TTC.

La dotation annuelle de décentralisation à laquelle pourrait prétendre le département s'élèverait à 27 220 € au titre des investissements et à 96 750 € au titre de l'entretien et de la maintenance auxquels on doit ajouter l'équivalent de 0,15 ETP soit 5 250 €, ce qui conduit à un total de **102 000 € par an**.

3.2. SECTION ÉCLUSE SAINT-SIMON À VOYENNES

Sur cette section, aucune demande n'a été faite de transfert même si le département de la Somme a montré un certain intérêt en posant un certain nombre de questions à l'État ou à VNF.

Le département du Nord veut lier ce sujet avec l'avenir du canal du Nord mais il est par ailleurs trop tôt pour engager des négociations sur le futur du canal du Nord entre Biaches et Voyennes car l'étude que mène la mission Seine Nord sur le devenir du canal du Nord n'est pas achevée et n'a fait l'objet d'aucune concertation à ce jour.

Cette section est par ailleurs plus complexe sur le plan morphologique, hydrologique et justifie aussi une réflexion à caractère économique ou de développement touristique de la vallée.

C'est d'ailleurs ce que suggérait VNF lorsque le président du conseil général de la Somme a demandé que soit mis en œuvre sans attendre un minimum de travaux pour une réouverture à la saison 2011.

Pourtant cette réflexion n'a pas été entamée.

On comprend dès lors la position de VNF réticent à engager tout de suite des travaux alors qu'aucun projet n'a été établi et que des estimations très sommaires et non confirmées évaluent à plus de 2 M€ et que son projet de service maintient pour l'instant cette section non ouverte à la navigation mais en gestion hydraulique pour un montant approximatif de frais de gestion de 550 K€ par an.

Dans ces conditions, la mission suggère que VNF prenne en charge une étude qui serait menée dans les mêmes délais que celles du canal du Nord. Elle comprendrait 3 volets :

- étude de développement économique* et de tourisme fluvial ;
- étude de valorisation écologique en liaison avec la rivière Somme et ses marais ;
- étude prospective par sections des travaux à entreprendre niveau étude préliminaire

Cette étude peut être évaluée à 500 K€ décomposé suivant les thèmes.

* Cette étude est d'autant plus justifiée, qu'après rédaction de ce rapport, un groupe producteur de granulats se dit intéressé par la réouverture de cette section pour un trafic de 80 000t/an entre La Fère (canal de la Sambre à l'Oise) et Péronne (Canal du Nord).

Elle pourrait être financée de la manière suivante :

K€	VNF	région	Somme	Aisne	Agence de l'Eau Artois picardie	total
tourisme	55,7	47,1	37,7	9,4	0	150
Écologie*	0	15	12	3	120	150
étude préliminaire	74,3	62,9	50,3	12,6	0	200
total	130	125	100	25	120	500
%	VNF	région	Somme	Aisne	AEAP	total
tourisme	37,14%	31,43%	25,14%	6,29%	0%	100%
écologie	0,00%	10,00%	8,00%	2,00%	80%	100%
étude préliminaire					0%	100%
total	26,00%	25,00%	20,00%	5,00%	24,00%	100%

* car l'agence de l'eau finance à 80% les études de restauration des milieux aquatiques

Les résultats de cette étude seront très utiles lorsqu'il s'agira d'évoquer l'avenir de l'ensemble de la liaison et son mode de gestion.

Philippe RATTIER

Ingénieur général
des Ponts, des Eaux et des
Forêts

Annexes

1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Secrétariat général

Paris, le 29 DEC. 2009

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Le ministre d'Etat

à

Monsieur le Vice-président du conseil général
de l'environnement et du développement durable

Objet : Décentralisation du canal de la Somme

Depuis 2005, le président du conseil général de la Somme s'est régulièrement déclaré intéressé par le transfert en pleine propriété du canal de la Somme, dans la continuité de la section dont cette collectivité est déjà propriétaire.

Mis en service en 1843, cette voie d'eau assure la liaison entre le canal de Saint-Quentin et la Somme canalisée et fait partie du domaine public fluvial confié à l'établissement public Voies navigables de France (VNF).

Le canal de la Somme possède une section commune avec le canal du Nord, de part et d'autre de laquelle deux sections sont décentralisables :

- depuis son origine, à l'aval de l'écluse de Saint Simon, jusqu'à la confluence avec le canal du Nord à Voyennes, soit un linéaire de 16,5 km
- depuis la confluence avec le canal du Nord au niveau de Biaches jusqu'à l'écluse de Sormont, soit 2,7 km

Initialement intéressé par les deux sections, le Président du conseil général a récemment revu sa position, notamment du fait de leur état général dégradé.

Dans un premier temps, seule la section Biaches/Sormont pourrait faire l'objet d'une demande de transfert.

A ce stade des discussions entre les représentants locaux de l'État et les services du conseil général, la principale difficulté rencontrée porte sur les besoins de réinvestissement préalable. Ceux-ci sont en effet estimés à 6,5 M€ par la collectivité tandis que le chiffrage des services de l'Etat est de l'ordre de 1,5 M€.

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal A - 92055 La Défense cedex - Tél : 33 (0)1 00 00 00 00 - Fax : 33 (0)0 00 00 01

Toutefois, l'intérêt du conseil général de la Somme représente une opportunité dans la mesure où l'arrêt des investissements et le faible niveau d'entretien auront à terme un impact sur la fiabilité de la voie.

Au vu de ces éléments, nous avons donc décidé de vous confier une mission visant à :

- objectiver les besoins de ré-investissement et leurs coûts en fonction de schémas de développement et de scénarios d'exploitation que vous définirez (navigation de plaisance ou de commerce) ;
- faire émerger des pistes de cofinancements (Europe, Etat, collectivités locales, agences de l'eau...) et nouer les premiers contacts nécessaires ;
- outre le transfert, formuler des propositions sur le devenir de cette voie ;
- mener cette même démarche pour la section Saint-Simon / Voyennes.

Compte-tenu du souhait du conseil général de la Somme, en cas de demande de transfert, de voir celui-ci se concrétiser pour le début de la prochaine saison touristique, soit avril 2010, nous vous remercions par avance de bien vouloir nous transmettre les conclusions de cette mission pour début février 2010.

En cas de difficulté à respecter cette contrainte calendaire, la partie de votre mission qui portera sur la section Saint-Simon / Voyennes pourra faire l'objet d'une remise de conclusions postérieure à cette date.

Pour le ministre d'Etat et par délégation,
Le Préfet, Secrétaire général

Didier LALLEMENT

Pour le ministre d'Etat et par délégation,
Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Daniel BURSAUX

2. Personnalités rencontrées

Date	Nom	service
25 janvier 2010	DREAL Jean-Marie Demagny Luc Dauchez Carlo Fernandes Dos Reis Frédéric Bince	Directeur adjoint DREAL Picardie Chef service déplacements infrastructures transport Unité maîtrise d'ouvrage/assistance opérationnelle Politique de la nature, des sites et des paysages
25 janvier 2010	Département de la Somme Alain Petitjean Roland Caron Fabien Potier François Bury	DGA CG 80 Pôle modernisation Pôle exploitation maintenance Responsable de l'agence fluviale et maritime
29 janvier 2010	VNF Patrick Lambert Isabelle Andrivon	DGA Directrice des infrastructures
29 janvier 2010	DIT Marc Papinutti Fabienne Trombert Éric Vergne	Directeur des infrastructures de transport RFP4 RFP4
9 février 2010	SNS Yves Brygo	Chef de l'arrondissement Picardie

3. Extrait de la carte du réseau



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33)01 40 81 68 12/45