

Canal Seine Nord Europe : Peut-on parler d'un "investissement vert" ?

Alors que la région doit déjà faire face aux retombées économiques de Covid-19 et que nous pouvons sentir que le changement climatique commence à affecter nos moyens de subsistance, Volt Hauts-de-France se demande si un investissement public de l'ampleur de celui du CSNE ne devrait pas être un "investissement vert" ? Une intervention dans un écosystème fragile de cette ampleur doit être accompagnée de mesures complémentaires qui garantissent que ses objectifs en termes d'utilisation future sont atteints, notamment la réduction du trafic routier et qu'il y a un effet positif net à long terme sur l'environnement. Tant que cela n'est pas fait, l'avis de Volt Hauts-de-France sur le projet est négatif.

Avec la planification approuvée en 2009 et la construction en cours, Volt Hauts-de-France se demande quel sera l'impact des enquêtes publiques à ce stade, avec tous les faits accomplis. Nous voudrions également souligner que, comme c'est le cas dans de nombreuses enquêtes, une présentation du projet au format vulgarisé, avec des chiffres compréhensibles et l'impact attendu en plus du matériel fourni, favoriserait probablement la participation et les contributions du grand public.

Pour notre avis sur l'enquête publique environnementale¹, nous avons examiné deux facteurs qui, de notre point de vue, ont le plus d'impact sur l'environnement :

- La réduction des émissions liées au transfert du trafic routier vers la CSNE
- Équilibrer l'intégration de la CSNE dans un écosystème fragile

Notre avis et nos recommandations sont fondés sur l'idée qu'un projet de cette ampleur mené aujourd'hui doit être un projet guidé par des lignes directrices et des politiques "vertes".

Impact environnemental du transfert du trafic des routes vers les canaux fluviaux

L'objectif du projet est de développer les flux commerciaux d'une manière économique en matière de carburant et écologique entre le bassin de la Seine, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas tout en réduisant la saturation de l'autoroute A1

¹ [Le Canal de Compiègne à Passel : enquête publique environnementale](#)

ainsi que l'émission globale de CO2 dans le secteur des transports au sein de ce corridor.

Cependant, en juin 2020, la cour des comptes européens² a critiqué les perspectives de trafic peu réalistes : la liaison fluviale Seine-Escaut a été approuvée sur la base du fait que le niveau de trafic sur le Canal Seine Nord Europe d'ici 2060 serait quatre fois plus élevé que la situation de référence en 2030 sans le Canal. Pour y parvenir, une augmentation significative des volumes de fret sur l'axe à travers la France et l'Europe est nécessaire. Cependant, les statistiques de la dernière décennie n'indiquent pas une telle évolution. En outre, deux conditions spécifiques sont nécessaires, dont aucune ne semble particulièrement crédible au regard de l'évolution industrielle dans le temps :

1. Une multiplication par quatre - de 2,3 millions de tonnes par an à 8,1 millions de tonnes par an - des flux traditionnels de matériaux de construction transportés par les voies navigables qu'utilisent le Canal Seine Nord Europe au cours des 30 années suivant l'entrée en service. Pour qu'un transfert modal aussi substantiel se produise, il faudrait mettre en place diverses conditions d'accompagnement (par exemple, des péages).
2. un transfert massif du trafic routier de conteneurs vers les voies navigables, ce qui a entraîné le déplacement de 36 % du fret sur l'ensemble de l'axe de trafic vers le canal, soit trois fois le niveau actuel du trafic de conteneurs transporté sur le Rhin.

Si l'on ajoute à ces chiffres l'impact probable de Covid et de ses conséquences sur l'économie, qui favorisent la relocalisation d'industries clés sur les territoires français et européens, et si l'on considère comment le changement climatique nous obligera à repenser les longs itinéraires de transport au profit d'une production et d'une consommation plus locales, le volume de trafic estimé semble encore plus irréaliste. Le canal dans ce cas semble suivre les voies d'autres projets d'infrastructure à grande échelle, comme le port de Jade-Weser en Allemagne³. Avec plus de 1 milliard d'euros dépensés pour sa construction, il a ouvert en 2013 avec une capacité de traitement de 2,7 millions d'EVP (Équivalent vingt pieds) et l'ambition de reprendre le trafic d'autres grands ports européens. En 2019, il ne parvient à traiter que 640 000 EVP de conteneurs, ce qui reste inférieur au volume prévu de 700 000 EVP pour sa première année d'exploitation.

En outre, de nombreuses études ont souligné que les réductions envisagées des émissions de CO2 sont négligeables et pourraient également être atteintes en achetant des certificats de pollution au CO2 d'une valeur de 60 millions d'euros et en les retirant de la circulation.⁴

² [\(en\) Cour des comptes européenne - Infrastructures de transport de l'UE](#)

³ [\(de\) Wikipédia - Jade Weser Port : Utilisation des capacités](#)

⁴ [Le Canal Seine-Nord Europe : Étude exploratoire Rapport Final](#)

Notre avis :

- Le projet semble avoir été basé sur des hypothèses trop optimistes quant à son potentiel économique et environnemental. Pour multiplier par 40 le trafic fluvial, il faudra que le volume de marchandises transportées double au moins tous les 6 ans jusqu'en 2050. Avec les horizons de 2030 et 2050 et l'exigence de parvenir également à un modèle économique neutre, voire négatif en carbone, Volt Hauts-de-France se demande si des mesures de soutien permettraient de faciliter la transition modale de la route vers le fleuve pour au moins assurer le transfert du trafic vers la route.

Nos recommandations :

- Avec l'objectif de transférer des parts substantielles du trafic de marchandises de la route vers le CSNE, la région devrait permettre au projet de se transformer en succès en déclarant au moins le corridor A1 ou toute la région directement une zone à faibles émissions. Pour encourager le transfert vers le transport fluvial (et aussi le transport ferroviaire), cette déclaration devrait être accompagnée par l'introduction d'une charge par entrée basée sur la classe d'émission d'un véhicule (par exemple Londres : 100€ par camion pour chaque entrée⁵), en faisant du transport par train ou par voie fluviale une alternative viable en termes de coût. Ne pas le faire reviendrait à dépenser une part significative du budget annuel de la région pour un projet et à ne pas permettre sa réussite - alors joignez la parole à l'acte.

Équilibrer l'intégration de la CSNE dans un écosystème fragile

Selon l'avis de l'Autorité environnementale⁶, le CSNE consomme plus de 1200 ha de terres agricoles ainsi que 50 hectares de zones humides. De plus, toute consommation d'espace pour les constructions liées au CSNE ainsi qu'aux sites multimodaux adjacents a également été exclue du SRADDET, qui, bien au-delà d'un "artificialisation net zéro" idéal, prévoit une consommation de 750 ha par an jusqu'en 2030 et de 500 ha par an jusqu'en 2050 dans la région⁷. En outre, l'alimentation en eau nécessaire pour le canal permettra de drainer l'Oise, la Deûle et la Lys qui entourent le canal. Il faut tenir compte du fait que la réduction des précipitations, les périodes prolongées de canicule et les sécheresses qui en découlent dans la région ne feront que s'intensifier dans les années à venir. Les nappes phréatiques étant déjà épuisées, il faut donc se demander si l'eau sera disponible en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population locale et de l'agriculture ainsi qu'à ceux du CSNE. En termes d'impact

⁵ [\(en\) Londres - Zone à faibles émissions - prix d'entrée](#)

⁶ [CSNE - Dossier - Avis de l'Autorité environnementale](#)

⁷ [SRADDET - Facsiule p46](#)

durable sur le paysage, le Canal Nord joue un rôle clé dans le maintien du trafic pendant la construction du CSNE. Cependant, une fois le CSNE achevé, le Canal Nord n'est plus considéré comme faisant partie intégrante de la planification à long terme et deviendra la plus longue friche industrielle d'Europe..

Notre avis :

- L'étude d'impact réalisée en 2006⁸ est fortement contestée non seulement en termes de rentabilité, mais aussi en termes d'impact environnemental. De baser un projet de cette ampleur sur une étude d'impact douteuse et ne pas tenir compte des effets du changement climatique au cours des 15 dernières années est irresponsable et peut être considéré comme de la négligence. Une étude d'impact complète devrait non seulement tenir compte de ces effets, mais aussi faire l'inventaire de la biodiversité dans les zones touchées afin de fixer le minimum de ce qui doit être compensé en raison de l'intervention prévue;
- Si le Canal Nord doit être maintenu pour ne pas perturber le trafic pendant la construction du CSNE, le projet devrait inclure et financer son utilisation future. L'exploitation minière industrielle comprend la réglementation relative à la reconquête du territoire minier^{9,10} et une approche similaire devrait être utilisée pour les sections du Canal Nord qui ne seront plus nécessaires lorsque le CSNE entrera en service. Il ne faut pas laisser à l'initiative privée le soin de proposer des scénarios pour l'utilisation future¹¹. Au contraire, l'avenir du Canal Nord devrait être activement géré par la Société du Canal Seine Nord Europe, en consultation avec les municipalités concernées et en gardant à l'idée de la préservation de l'écosystème. Il ne suffit pas de mentionner que "la consultation se poursuivra avec les communautés concernées dans le cadre de la finalisation du projet". La déconstruction doit faire partie du projet et du budget de la CSNE.

Nos recommandations :

- Nous demandons qu'une étude d'impact environnementale nouvelle ou actualisée soit réalisée, qui tient compte des effets du changement climatique sur la région et en particulier sur la disponibilité des sols et de l'eau potable, afin de garantir que le CSNE ne se transforme pas en un accélérateur d'effondrement écologique ;
- Exiger que la déconstruction (de certaines parties) du Canal Nord et la restauration du paysage soient budgétisées dans le cadre du projet du CSNE qui est entrepris avec les communes concernées ;

⁸ [Le Canal Seine-Nord Europe : Étude exploratoire Rapport Final](#)

⁹ [\(en\) Wikipédia - La récupération des mines](#)

¹⁰ [\(de\) Wikipédia - Le paysage post-minier](#)

¹¹ [Urbanistes HdF - Le Canal Seine-Nord Europe enterrera-t-il le Canal du Nord ?](#)

- Mandater que le CSNE et tous les sites multimodaux adjacents à construire soient neutres en termes de consommation d'espace. S'il n'était pas possible d'intégrer le CSNE dans l'estimation du terrain à artificialiser par an dans le SRADDET, le projet ne devrait pas non plus affecter les objectifs et les règles qui y sont définies. Cela signifie qu'en suivant le principe "éviter, réduire, compenser", l'espace consommé par le CSNE sera restitué en quantités équivalentes - à proximité ou au sein des départements respectifs.
- Lors des interventions, nous exigeons que les zones humides abritant des espèces menacées ou des populations et des écosystèmes fragiles ne soient pas détruites et que les habitats en question soient respectés et protégés.

Créé par Volt Hauts-de-France

Contact : info@volthdf.fr

Responsable d'équipe : Sven FRANCK

Contact : sven.franck@volteuropa.org