



Avis de la Maison Régionale de
l'Environnement et des Solidarités
Sur le projet Plan Canal Seine Nord

En préambule,

Cet avis est le fruit du travail de la commission « Aménagement du territoire » animée par la MRES. Rédacteurs principaux sont issus des associations : Entreliares, EDA et Wasquehal en Transition.

La Commission d'Aménagement du Territoire (CAT) de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités remet un avis négatif à l'enquête publique portant sur le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) du 5 octobre au 5 novembre 2020.

En effet, aux yeux de la CAT, le choix de percer un nouveau canal parallèle au Canal du Nord sur une grande partie du CSNE, est un choix inadapté, motivé par des problématiques de court terme (ne pas perturber le trafic fluvial pendant les travaux), ayant de très forts impacts sur le long terme, et ne prenant pas en compte l'accélération du dérèglement climatique et la perte irréversible de terres agricoles.

L'avis de l'Autorité Environnementale est un élément de référence majeur pour la construction d'une opinion dans le cadre d'une enquête publique car il synthétise notamment les différents impacts d'un projet. Nous tenons à souligner que dans le cadre de cette enquête, il n'est accessible que comme « annexe du mémoire en réponse » et non directement téléchargeable sous son propre intitulé. Il est probable qu'un certain nombre de contributeurs qui l'ont cherché sur le site, ne l'ont pas trouvé.

C'est donc sur ce document, ainsi que sur l'Avis de l'AE de 2015, que nous nous appuyons pour acter des impacts suivants du projet sur le territoire :

- la disparition de 1210 hectares de terres agricoles
- la disparition de 50 hectares de zones humides.
- des impacts indirects importants sur les zones humides attenantes à la vallée de l'Oise (qui souffriront des prélèvements faits dans la rivière pour alimenter le Canal). Certaines de ces zones sont pourtant classées Natura 2000. C'est également le cas pour certaines ZNIEFF de la Somme, en amont du Canal, qui seront fragilisées par l'ouvrage.
- la mise au gabarit européen d'une partie de l'Oise, de la Deûle et de la Lys.

Nous présentons ci-dessous les arguments qui nous amènent à formuler un avis négatif et les demandes qui en sont issues.

1) Refaire l'étude d'impact pour envisager un redimensionnement du projet dans le contexte de l'accélération du dérèglement climatique

2) Approfondir la question de l'avenir du Canal du Nord

3) Améliorer la perméabilité écologique de l'ouvrage

1 - La nécessité de refaire l'étude d'impact pour envisager un redimensionnement du projet dans le contexte de l'accélération du dérèglement climatique

Globalement, nous tenons à souligner que la Déclaration d'Utilité Publique du Canal Seine-Nord-Europe date de 2006. Or, pendant ces 14 dernières années, l'expression du dérèglement climatique au travers de nombreux épisodes de pluie diluvienne, de canicule et au travers d'une sécheresse chronique, n'a cessé de croître sur les Haut-de-France.

Pour autant, l'accélération du dérèglement climatique n'est pas prise en compte dans les éléments de contexte de l'étude d'impact, ce que nous dénonçons. C'est un risque supplémentaire qui n'est pas traité et qui atteint des éléments de sécurité des territoires relatifs à la ressource en eau et à l'autonomie alimentaire.

Il nous apparaît que cet élément de contexte impose de revoir les options techniques du projet car son impact est bien trop important sur des caractéristiques du territoire déjà extrêmement fragilisées par le dérèglement climatique : **son impact sur les terres agricoles est inacceptable.**

"Les effets sur l'agriculture du CSNE sont les plus importants de la liaison Seine-Escault en termes d'emprise (environ 1 210 ha) avec d'importants terrassements en site neuf. Les effets seront atténués par les aménagements fonciers [AFAF] et la remise en culture des sites de dépôts (provisaires et définitifs)" (page 16 de l'Avis de l'AE 2015)

Nous ne comprenons pas que la signification de ce chiffre fasse l'objet de si peu de prise en considération. 1200 hectares de terres agricoles fertiles, voire de champs captants quand la couche géologique de la craie est affleurante, tout au long du parcours du futur CSNE, c'est une décision lourde de conséquences : disparition de l'outil agricole, atteinte à la sécurité alimentaire, atteinte à la capacité de recharge de la nappe de la craie. Nulle part, il n'est possible de trouver une caractérisation des terres qui seront ainsi détruites : sont-elles des champs captants, de quelles filières agricoles relèvent-elles, combien d'exploitations seront ainsi amputées voire détruites, à combien d'hectares se monteront les aménagements fonciers compensatoires (AFAF)... ? Cet aspect du dossier nous semble tout à fait insuffisant en termes d'informations disponibles et d'application du principe

d'évitement dans le contexte du dérèglement climatique et de la nécessité de préserver des sols fertiles. Ce sont des éléments d'information qui nous semblent indispensables et que nous demandons. Nous souhaiterions également connaître des estimations quant au foncier agricole appelé à disparaître par l'aménagement de zones portuaires logistiques attenantes. Enfin, nous souhaitons souligner que les terres agricoles qui seraient consommées pour l'aménagement du CSNE dans ses options techniques actuelles n'ont à ce jour pas été prises en compte dans le volet foncier du SRADDET des Hauts-de-France et que cet oubli doit être corrigé pour une évaluation réelle de la consommation des terres, dont l'objectif de 0 artificialisation se profile à 2050.

- **son impact sur l'hydrologie du secteur est trop important.** Les prélèvements sur l'Oise sont autant de volumes d'eau dont on privera les terres que traverse cette rivière, dont les berges présentant une certaine perméabilité (zones humides attenantes) permettent à ce jour des échanges avec le territoire et offrant des zones de grande naturalité (dont certaines classées Natura 2000). Le risque de sécheresse sera accru sur les terres traversées par l'Oise, qui ne pourra plus contribuer à la même hauteur qu'aujourd'hui à la recharge des nappes phréatiques attenantes à son lit.

- **l'impact sur la recharge de la nappe de la craie** par les déblais-remblais (en plus de la disparition annoncée des 1210 hectares de terres agricoles) n'est plus envisageable avec l'installation de la sécheresse chronique sur la région.

- **l'impact sur la biodiversité n'est pas soutenable par des espèces déjà particulièrement fragilisée.** La disparition annoncée de certaines zones humides attenantes au Canal du Nord (50 hectares selon l'AE) fragilisera en effet des espèces qui ont vu leur territoire se réduire drastiquement au cours du XXème siècle, et qui sont aujourd'hui, pour certaines, menacées. La crise de la biodiversité est une crise majeure à laquelle il est prioritaire de répondre, pour consolider notamment les services rendus par la nature.

Par ailleurs, si la part de la filière fluviale doit effectivement retrouver un niveau beaucoup plus important dans les transports de marchandises, permettant de lutter contre le tout camion, nous ne soutenons pas une vision qui procède de la facilitation des échanges de très grandes distances, en articulation avec les échanges maritimes mondiaux.

Ce scénario n'est par ailleurs que peu pourvoyeur d'emploi et risque de mettre en difficulté des ports industriels français comme le Havre ou Dunkerque.

C'est à une relocalisation de la production qu'il est nécessaire de s'atteler aujourd'hui, pour faire face à la crise environnementale et au problème de l'énergie. Ainsi, stratégiquement, il apparaît nécessaire aujourd'hui d'envisager plutôt un redéploiement des petits gabarits comme une alternative au tout camion, que le passage de porte-containers.

Ce sont les conditions de « vivabilité » des territoires qu'il s'agit de définir passant notamment :

- **par la sécurisation des approvisionnements alimentaires et matériels qui nécessite une production locale.** L'exemple de la crise des masques médicaux pendant le récent confinement (COVID 19) en est une parfaite illustration.

- **par la protection des terres agricoles** dont il n'est plus possible de programmer encore la disparition. En optant pour l'amélioration de la navigation sur le Canal du Nord, ce sont 1210 hectares de terres agricoles qui auraient dû être protégées.

- **par la sécurisation des espaces naturels existants :** boisements et zones humides participant du cycle de l'air et de l'eau, représentant des habitats indispensables pour une faune et une flore particulièrement fragilisés dans la Région. Les éventuelles mesures compensatoires ne remplacent jamais les milieux détruits, c'est un pis aller très contestable.

- **par le renforcement du petit chevelu hydrographique** traversant le territoire et non son assèchement pour alimenter le futur CNSE.

- **par la sécurisation de la ressource en eau**, évitant des déblais-remblais de très grande importance ainsi qu'une nouvelle déstructuration et artificialisation du sol sur une très grande surface.

Il y a donc à arbitrer entre plusieurs enjeux : reconquête de la biodiversité, diversification des modes de transports, préservation de la ressource en eau... La multiplicité des difficultés à résoudre incite à adopter des solutions multi-modales à impact modéré sur le territoire d'une part et d'autre part à ne pas favoriser la croissance inconsidérée des échanges internationaux.

Le Canal Seine-Nord Europe s'inscrit dans le scénario inverse : fort impact sur les zones humides, les terres agricoles, la ressource en eau pour essentiellement répondre à un projet de croissance des échanges mondiaux qui risquent pourtant de diminuer au cours du XXIème siècle.

En conclusion, nous demandons à ce que l'étude d'impact présentée à l'enquête publique soit refaite afin d'envisager les risques cumulés du projet dans le contexte de dérèglement climatique actuel, avec une comparaison des impacts entre deux scénarios afin de permettre à la population de construire un avis éclairé sur les choix stratégiques et techniques à privilégier pour ce projet :

- **scénario 1** : le tracé actuel du CSNE,
- **scénario 2** : un tracé reprenant intégralement le Canal du Nord (pas de doublement de Canal).

C'est en effet la seconde hypothèse que nous appelons de nos vœux considérant que son étude, qui relèverait d'un redimensionnement à la baisse du projet, s'avère toujours indispensable à ce jour.

2 - Approfondir la question de l'avenir du Canal du-Nord

Si le CNSE voyait le jour conformément au projet présenté, nous demandons à ce que les sections du Canal du Nord qui seraient ainsi maintenues en eau, soient d'ores et déjà sanctuarisées comme des zones humides à reconquérir, dont les qualités écologiques sont à restaurer. Nous demandons à ce que ce coût d'aménagement soit pris en charge par le projet du Canal Seine Nord et que les coûts ultérieurs de gestion de ces espaces soient également affectés au futur budget de fonctionnement du Canal Seine Nord.

3 - Améliorer la perméabilité écologique et d'usage de l'ouvrage

Si le CNSE voyait le jour conformément au projet présenté, nous demandons plus de précisions et d'améliorations sur la question de la perméabilité de l'ouvrage. Nous demandons à avoir accès aux documents caractérisant ces données, qu'ils ne nous a pas été possible de trouver sur le site de l'enquête publique. Nous demandons enfin le classement en corridor écologique des futures berges du CNSE, avec aménagements adaptés pour création d'habitats naturels et passage des piétons et cyclistes, même en zones ou ports industriels.

Il ne nous a pas été possible d'accéder aux informations concernant les passages à faune du futur CNSE. Le premier avis de l'Autorité Environnementale de 2006 fait état de seulement 4 passages et demande à ce qu'ils soient plus nombreux. Sur ce point, nous demandons également un renforcement marqué du nombre de ces passages ainsi que l'implantation régulière dans le canal-même de petits enrochements et autres dépôts ponctuels de matériaux permettant à des animaux de sortir de l'eau s'ils y étaient entrés par accident (c'est également recommandé dans l'avis de l'AE 2006). Par ailleurs, la nécessaire étanchéité de l'ouvrage ne favorisera pas l'implantation de végétaux de zones humides sur ces bords. Nous demandons à ce que les berges hautes soient alors envisagées comme des espaces en capacité d'accueillir cette végétation, avec des fossés et des noues. Ponctuellement, il est certainement possible de faire valoir des espaces plus adaptés à la faune et à la flore des milieux aquatiques. Ci-dessous deux photographies d'aménagement de berges du Canal à grand gabarit de la Deûle, qu'il est également souhaitable de voir apparaître en bordure du Canal Seine Nord.



Enfin, la question du partage des usages est un point très important. Il n'est plus possible que les zones d'activités implantées en bord de canal constituent des obstacles aussi bien pour des déplacements faunistiques et floristiques que pour les cyclistes ou promeneurs. Dans les pays du Nord, les aménagements sont adaptés pour permettre la coexistence de ces fonctions et usages.