



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
pour le cadrage préalable
des quatre ports intérieurs du canal
Seine-Nord Europe (59-60-62-80)**

n°Ae : 2021-147

Avis délibéré n° 2021-147 adopté lors de la séance du 23 juin 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 juin 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable des quatre ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe (59-60-62-80).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Virginie Dumoulin, Michel Pascal

* *

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement, l'Ae a été saisie d'une demande de cadrage préalable par la préfète de la Somme, l'ensemble des pièces nécessaires à l'instruction du dossier ayant été reçues le 30 mars 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 13 avril 2022 :

- les préfets du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France, qui a transmis une contribution le 6 mai 2022.

Sur le rapport de Nathalie Bertrand et Philippe Ledenvic, qui se sont rendus sur site le 7 juin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Si le maître d'ouvrage le requiert, avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122 -1-2 du code de l'environnement). Cette dernière autorité consulte l'Autorité environnementale.

Le présent document expose l'avis de l'Autorité environnementale sur les réponses à apporter à cette demande.

Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. Le présent avis de l'Ae pour ce nouveau cadrage préalable du canal Seine-Nord Europe, ciblé sur ses ports intérieurs, résulte d'une analyse du projet tel qu'il lui a été présenté et de la question qui lui a été posée. Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent à une étude d'impact. Cet avis présente le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae à la question posée et ajoute d'autres éléments de cadrage qui lui sont apparus utiles.

1. Contexte et présentation du projet des ports intérieurs

1.1 Rappel du Canal Seine- Nord Europe

Le projet de canal « Seine-Nord Europe » (CSNE) reliera l'Oise près de Compiègne (60) au canal Dunkerque-Escaut à Aubencheul-au-Bac (59) près de Cambrai. Il permettra une connexion entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut et, au-delà, avec les pays voisins (Belgique et Pays-Bas). Il s'inscrit ainsi dans un programme plus large dit "Seine-Escaut" de liaison fluviale à grand gabarit (2 500 tonnes), dans une logique multimodale intégrant les autres modes de transport, les ports maritimes et les ports intérieurs du nord de la France, du Benelux et du reste de l'Europe. De nombreux travaux déjà réalisés ou à venir seront nécessaires pour disposer d'un réseau de voies navigables intégralement au grand gabarit. D'une longueur de 107 kilomètres, le CSNE traverse quatre départements, l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord. Le projet est porté par la Société du CSNE (SCSNE)².



Figure 1 : Canal Seine-Nord Europe au sein du réseau fluvial Seine-Escaut (Source : [avis Ae n°2019-61](#))

² Établissement public de l'État à caractère industriel et commercial institué par l'ordonnance n° 2016-489 et le décret n° 2017-427. Après sa mise en service, l'ouvrage sera remis en gestion à Voies navigables de France.

Le CSNE a été déclaré d'utilité publique le 12 septembre 2008. À la suite du rapport Pauvros de 2014³, une modification importante du bief de partage (entre les bassins de la Somme et de l'Escaut) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) modificative le 20 avril 2017⁴, puis la DUP a été prorogée le 25 juillet 2018 jusqu'en 2027.

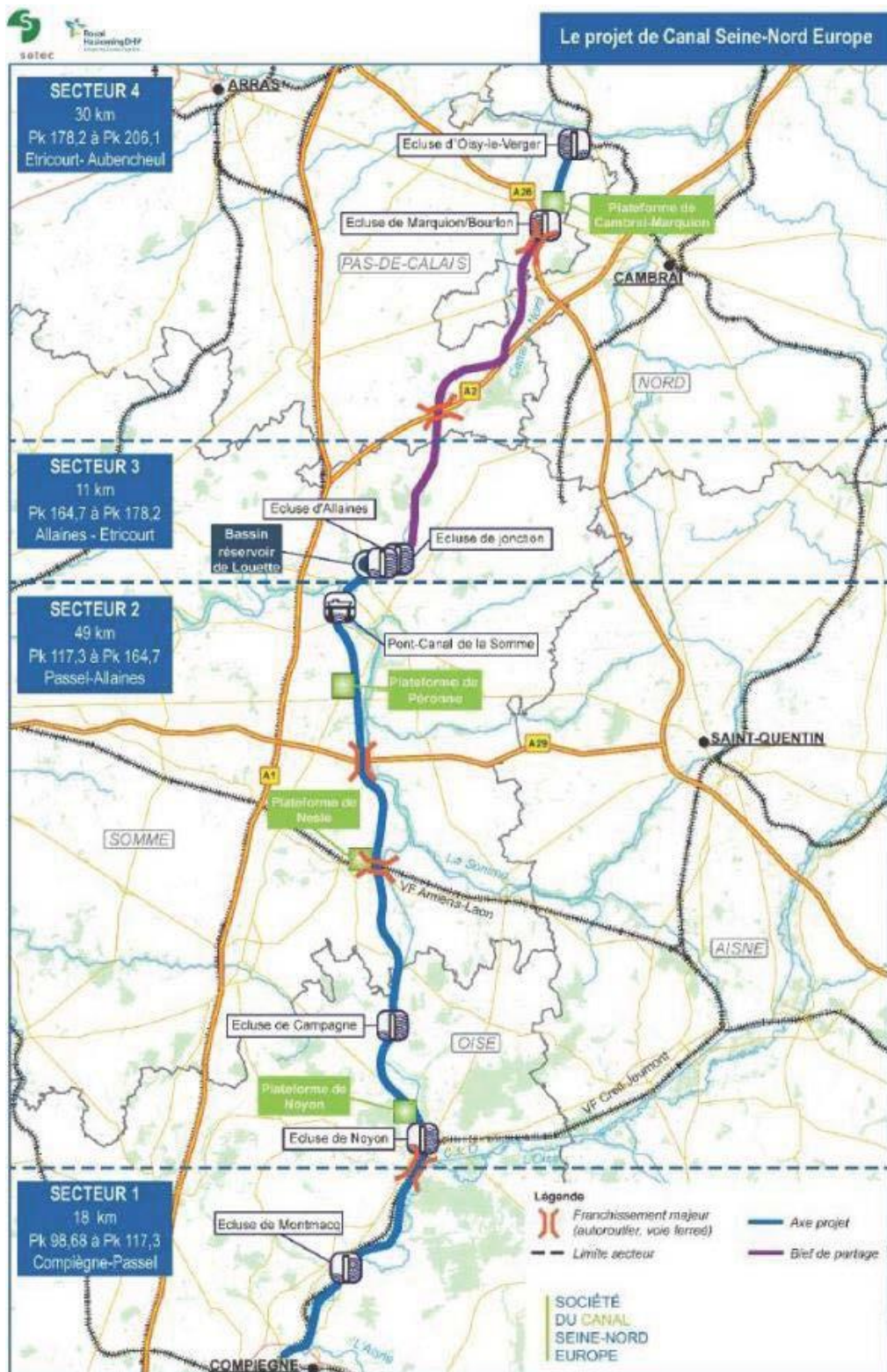


Figure 2 : Découpage du canal Seine-Nord Europe en 4 secteurs. (Source : [avis Ae n°2019-61](#))

³ Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe - Un projet pour la relance de la croissance, Rapport au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, <http://www.cnba-transportfluvial.fr/cnba-news/359-remise-du-rapport-du-depute-remi-pauvros-sur-la-mission-de-reconfiguration-du-canal-seine-nord-europe> .

⁴ Voir [avis Ae n°2015-48 du 26 août 2015](#)

Selon les informations reprises de l'avis Ae n°2019-61 du 18 décembre 2019 sur le secteur 1 du Canal Seine-Nord Europe, les principales composantes du projet sont :

- le canal structuré autour de six écluses délimitant sept biefs, y compris des bassins d'épargne pour pouvoir récupérer l'eau des éclusées et des bassins de virement pour permettre aux bateaux de faire demi-tour. Un chemin de service de six mètres de large est prévu sur une des berges du canal ;
- l'alimentation en eau, assurée, en période normale, par un prélèvement dans l'Oise et, durant les périodes critiques d'étiages prononcés, par un bassin réservoir dédié exclusivement au soutien du niveau du canal, à aménager à Louette sur la commune d'Allaines (80). Les alimentations du canal latéral à l'Oise et du canal du Nord, via la prise d'eau de Chauny dans l'Oise et le canal de la Somme, devaient être conservées ;
- quatre plateformes désignées « ports intérieurs »⁵, objets de ce présent cadrage. Elles constituent des interfaces logistiques entre le canal et les territoires, d'une surface totale de 330 ha⁶ et ont été déclarées d'utilité publique en 2008 au titre des aménagements connexes du canal ;
- les sites de dépôts des matériaux extraits pendant les travaux. Les volumes de déblais et de remblais sont respectivement de 57 millions de m³ et 21 millions de m³, soit un excédent de matériaux de 36 millions de m³. La plupart des emprises de ces dépôts sont incluses dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique. Des discussions se poursuivent sur leur géométrie, voire sur leur positionnement. Il a été précisé aux rapporteurs que ces emprises concerneraient les ports intérieurs ;
- le rétablissement de nombreux franchissements autoroutiers, routiers, dont certains réservés aux circulations agricoles, et ferroviaires. Des travaux préparatoires ou préliminaires ont déjà été engagés.

L'étude d'impact du CSNE a été actualisée en 2019 lors de la demande d'autorisation environnementale (DAE) du secteur 1 du canal⁷ ; la DAE du secteur 1 a fait l'objet d'un arrêté de la préfète de l'Oise en date du 8 avril 2021. L'étude d'impact du CSNE est en cours d'actualisation pour la DAE des secteurs 2 à 4 ; elle pourrait faire l'objet d'un avis de l'Ae à l'automne 2022.

L'Ae a émis le 21 juillet 2021 un [avis \(n°2021-48\)](#) de cadrage préalable relatif à la prise en compte des aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe) induits par le projet dans l'étude d'impact du CSNE.

1.2 Présentation des ports intérieurs

Les quatre ports intérieurs (Noyon, Nesle, Péronne, Marquion-Cambrai) initialement prévus pour être des aménagements multimodaux connexes au CSNE s'échelonnent le long des 107 km de canal, à une distance respective d'environ 25 km. Inscrits dans la DUP de 2008, ils sont intrinsèquement liés au caractère opérationnel du projet.

⁵ Les deux termes seront indifféremment utilisés dans cet avis.

⁶ Les 360 ha initialement prévus ont été revus à la baisse.

⁷ [Avis Ae n°2019-61 du 18 décembre 2019](#)

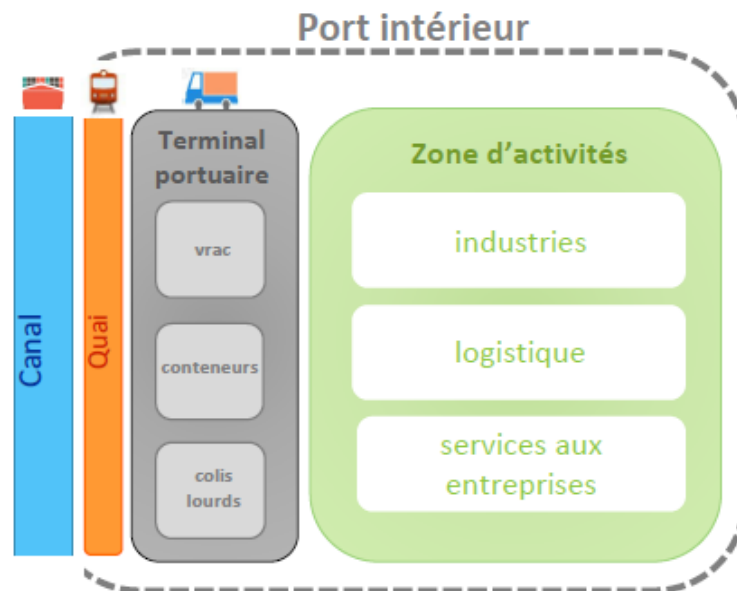


Figure 3 : Schéma de principe d'un port intérieur (Source : dossier)

Chaque port est composé de trois entités : un quai de transbordement des marchandises, un terminal portuaire de stockage et de manutention et une zone accueillant des activités économiques utilisant les services du terminal portuaire, des activités logistiques et des services aux entreprises. Cette zone est divisée en parcelles cessibles aux entreprises qui s'y installeront et en espaces publics (voir figure 3). La SCSNE prend financièrement en charge, conformément à la convention de financement du CSNE du 22 novembre 2019, les quais, une partie des terrassements et des arrières-quais des ports.

La maîtrise d'ouvrage des ports devait initialement être portée par l'opérateur du canal, dans le cadre d'un partenariat public-privé, traduisant ainsi leur caractère indissociable dans la DUP. La reconfiguration proposée dans le rapport Pauvros a conduit à confier cette maîtrise d'ouvrage à la Région Hauts-de-France. L'aménagement, hors ce qui incombe à la SCSNE ou la SNCF (voir ci-après), puis la gestion des quatre ports intérieurs sera déléguée par la Région à un syndicat mixte unique, dont la création est prévue en 2022 et les statuts encore en discussion entre la Région et les cinq établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par les emprises foncières⁸. Dans les pièces fournies aux rapporteurs après leur visite, il est précisé que ce syndicat mixte sera chargé « de conduire les procédures de création de Zones d'Aménagement Concerté au 2^{ème} semestre 2022, ainsi que les demandes d'autorisations environnementales des projets à compter de 2023 ».

La Région Hauts-de-France a fait évoluer les projets de ports intérieurs portés dans la DUP de 2008 en fonction de plusieurs facteurs : concertations menées avec la profession agricole, intégration au tissu urbain, évolution des contextes socioéconomiques locaux, élaboration des schémas de cohérence territoriale (Scot)... Ces évolutions ont concerné la localisation de trois ports sur quatre : Noyon (évitement du site patrimonial remarquable – SPR), Péronne (relocalisé en lisière urbaine pour éviter le mitage agricole) et Marquion-Cambrai (limité à la seule rive est du CSNE en proximité de la zone logistique existante). Elles ont touché les périmètres de tous les ports dont les dimensions ont été légèrement revues à la baisse ; ces périmètres sont désormais majoritairement en dehors de

⁸ Communautés de communes Osartis-Marquion, de l'Est de la Somme, du Pays noyonnais, Haute-Somme et communauté d'agglomération de Cambrai

l'enveloppe de la DUP. Enfin, sur la base d'études de faisabilité des raccordements ferroviaires, les élus ont décidé en comité de pilotage en 2020 que seuls les ports de Marquion-Cambrai (raccordement sur la ligne Douai-Cambrai) et de Nesle (à proximité immédiate⁹ de la ligne ferroviaire de contournement de l'Île-de-France Le Havre-Amiens-Tergnier) bénéficieront d'un accès au réseau ferroviaire. Le raccordement des deux autres ports au réseau ferré n'est pas aujourd'hui retenu (contraintes techniques, éloignement du réseau...) et « fera l'objet de réflexions à plus long terme »¹⁰ ; ces deux ports seront dès lors seulement accessibles par le réseau routier.

Ports intérieurs	Noyon	Nesle	Péronne	Marquion -Cambrai
Commune de localisation	Sermaize, Catigny (60)	Nesle, Mesnil-Saint-Nicaise, Rouy-le-Grand (80)	Péronne, Barleux (80)	Sauchy-Lestree (62) Haynecourt (59)
Superficies	45 ha	86,7 ha	41,4 ha	156 ha
Évolution ha	Initialement 59 ha	Initialement 90 ha	Initialement 60 ha	Idem
Évolution de localisation	Oui (SPR)	Non	Oui, en proximité d'un secteur d'activité en friche	Oui, reconfiguration en L le long des quais et d'un autre projet
Superficie incluse dans la DUP de 2008	27 %	95 %	43 %	26 %
Lien avec d'autres projets	-	-	Reconversion de la friche Flodor	E-Valley (pôle logistique), reconversion ancienne base aérienne de Cambrai
Activités pressenties	Logistique (stockage conteneurs ou vrac) ; silo à grains (2 ha)	Logistique liée à l'agroalimentaire, la biomasse, la chimie (stockage conteneurs ou vrac)	Logistique, stockage d'hydrocarbures (11 ha)	Activité industrielle et portuaire, une aire logistique (stockage conteneurs ou vrac)
Fonctionnement multimodal	-	oui	-	oui
Enjeux environnementaux spécifiques	Insertion paysagère	Biodiversité, eaux superficielles	Insertion paysagère dans la vallée de la Somme	Artificialisation d'une surface importante de terres agricoles

Figure 4 : Éléments de comparaison des quatre ports intérieurs du CSNE (Source - rapporteurs à partir d'éléments fournis lors de la visite de terrain)

La plateforme de Marquion-Cambrai à l'intersection des flux nord-sud et est-ouest du nord de l'Europe est présentée comme stratégique pour la Région dans l'économie de la logistique : les trois autres ports intérieurs présentent des enjeux de développement local, le canal pouvant être utilisé pour l'approvisionnement en matières premières ou pour l'exportation des productions.

⁹ Mais à une altitude inférieure à la ligne ferroviaire d'environ 10 m

¹⁰ Annexe10 - Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine - Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés, Version C, DGITM, rapport novembre 2013

2. Questions de la préfète du département de la Somme

2.1 Liste des questions

Par un courrier en date du 19 novembre 2021, la Région Hauts-de-France chargée du programme d'études des quatre ports intérieurs du CSNE a saisi le préfet de région d'une demande de cadrage préalable pour le port intérieur Marquion-Cambrai. Le courrier de saisine ne formulait aucune question émanant du maître d'ouvrage, alors que c'est précisément l'objet d'un cadrage préalable de répondre aux questions que se posent les maîtres d'ouvrage d'un projet).

L'Ae a *in fine* été formellement saisie le 23 mars 2022 d'une demande de cadrage préalable par la préfète de la Somme, coordinatrice de l'autorisation environnementale du CSNE, précisant que les quatre préfets de département concernés s'étaient accordés pour traiter cette demande pour tous les ports intérieurs.

Les questions formulées à l'Ae sont :

- « Confirmez-vous le principe d'état initial proposé dans le rapport pour les ports intérieurs ?
- Confirmez-vous le mode opératoire proposé dans le rapport, qui consiste à procéder par réactualisations successives de l'étude d'impact initiale du CSNE ? Est-il souhaité une première approche des impacts des raccordements ferroviaires au DAE des ports Marquion-Cambrai et Nesle qui seront déposés en décembre 2022 ?
- Les études d'impacts des ports intérieurs de Péronne et Noyons devront-elles justifier la décision de ne pas réaliser leurs raccordements ferroviaires ? (dans la mesure où les raccordements ne font pas partie du projet CSNE et où le trafic ferroviaire des ports n'a pas été mesuré à l'évaluation socio-économique du CSNE).
- Quels périmètres géographiques sont à prendre en compte pour l'impact des trafics routiers des ports intérieurs ? Quelles phases sont également à prendre en compte (phase chantier, phase exploitation) ?
- Quelles données sont attendues sur l'impact du trafic ferroviaire pour les ports de Marquion-Cambrai et Nesle ? »

2.2 Enjeux et questions préalables identifiés par l'Ae

2.2.1 Maîtrise foncière des ports intérieurs

La DUP initiale du canal intégrait les « plateformes d'activités du Noyonnais, de Nesle, de Péronne Haute-Picardie et de Cambrai-Marquion » ; selon le dossier initial, ces plateformes étaient multimodales, à vocation industrielle et logistique. Le rapport Pauvros a proposé de confier le développement de ces plateformes aux collectivités territoriales, sans remettre en cause le principe de leur multimodalité. Tous les ports intérieurs sauf celui de Nesle ayant vu leur localisation évoluer, la SCSNE ne dispose pas de la maîtrise foncière de l'ensemble des surfaces nécessaires à leur réalisation.

Ainsi, selon le service juridique de la Dreal des Hauts-de-France, 177 ha¹¹ (soit 53,8 % de la superficie totale des ports intérieurs) sont en dehors de la bande de DUP ; les emprises à l'intérieur

¹¹ 116 ha sur 156 à Marquion-Cambrai, 33 ha sur 45 à Noyon, 24 ha sur 42 à Péronne. Quatre hectares feraient également défaut pour le port de Nesle.

de cette bande ont vocation à être utilisées comme « base travaux » pour le canal, puis à être rétrocédées au syndicat mixte concédant des ports intérieurs. À la lumière de la jurisprudence, ce service considère que, s'agissant d'ouvrages importants du projet (et non accessoires), « *les caractéristiques principales ainsi que la localisation suffisamment précise* [de ces plateformes] [doivent] *apparaître dans les documents soumis à l'enquête publique à laquelle il a été procédé en vue de la déclaration d'utilité publique* », ce qui n'a donc pas encore été le cas pour Marquion-Cambrai, Péronne et Noyon¹² dans les demandes de DUP successives¹³. Au regard du caractère substantiel des modifications pour ces trois ports, de leur localisation hors DUP existante, de la remise en cause partielle du fonctionnement multimodal (deux d'entre eux ne bénéficieront pas d'un raccordement ferroviaire) et de leur lien fonctionnel avec le canal, une révision de la DUP existante semble s'imposer.

Une question de même nature se posera également pour le raccordement ferroviaire de Marquion-Cambrai, pour lequel une DUP spécifique est pour l'instant envisagée – celui de Nesle étant déjà à l'intérieur de la bande de DUP.

2.2.2 Dérogation « espèces protégées »

Le secteur 1 du CSNE a fait l'objet d'une [autorisation environnementale le 15 juillet 2021](#)¹⁴, qui inclut une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats relative à l'ensemble de ce secteur. L'autorisation environnementale pour les autres secteurs devrait être prochainement déposée et instruite d'ici à l'automne 2023. Conformément à l'article R. 181-13 du code de l'environnement, la demande doit comprendre « *un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit* ». À ce stade, l'interprétation des maîtres d'ouvrage est que les procédures d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental portés par les Départements auraient un tel effet, ce qui semble discutable.

La question du périmètre de la demande de dérogation est à la fois d'ordre juridique (en lien avec la maîtrise foncière des opérations) et écologique, les écosystèmes de chaque port intérieur ayant vocation à être analysés du point de vue de leur fonctionnalité et au regard de la sensibilité des espèces présentes, soit à une échelle susceptible de dépasser le périmètre des ports. Des premiers éléments d'inventaire ont été transmis aux rapporteurs ; les aires d'études sont pour l'instant peu justifiées.

Pour l'Ae, il est important que cette question, qui concerne plusieurs composantes interdépendantes et plusieurs échelles, soit analysée à la lumière des conditions nécessaires pour l'obtention d'une dérogation, notamment la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur et la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante.

¹² Les quatre ha manquants pour le port de Nesle pouvant être considérés comme accessoires

¹³ La Région Hauts-de-France dans une note de synthèse du 1^{er} mars 2022 soutient cependant une autre position rappelant que VNF avait étudié cette possibilité de dépassement de périmètre en 2015 lors de la reconfiguration du projet CSNE et concluait que « *les modifications de localisation ne seraient pas à considérer comme substantielles (notamment en considérant l'objet CSNE dans son ensemble) dès lors que les caractéristiques portuaires ne seraient pas modifiées (notamment en termes de surface) ou que les impacts vis-à-vis de l'environnement ne seraient pas augmentés* ».

¹⁴ Arrêté préfectoral n° 2021/DRIEAT/SPPE/001 portant autorisation au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement de construire et exploiter le canal Seine-Nord Europe secteur 1 (CSNE S1) Dossier n°60-2019-0003

Dans un avis de cadrage préalable du 10 juin 2015¹⁵, interrogée sur le périmètre du programme de travaux incluant la gare nouvelle de Nîmes, l'Ae avait considéré que le respect de ces conditions apportait des réponses nécessaires¹⁶. En particulier, l'avis avait analysé que *« Par ailleurs, si la gare nouvelle [pôle d'échange multimodal] et le [projet urbain multimodal] entraînent la destruction d'habitats ou d'individus d'espèces protégées, l'Ae rappelle qu'ils devront, soit simultanément soit de façon disjointe, dans le cadre d'une éventuelle demande de dérogation à leur interdiction de destruction répondre aux trois conditions cumulatives tirées de l'article L.411-2-4° du code de l'environnement, à savoir :*

- l'absence d'autre solution satisfaisante ;*
- le fait que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;*
- le fait que la dérogation à l'interdiction de destruction est prise ... « pour (des) raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ».*

La jurisprudence du Conseil d'État a, depuis, conforté cette analyse. Les ports intérieurs étant, depuis la première DUP, une composante essentielle du projet, le choix de leur périmètre doit ainsi être soigneusement justifié pour pouvoir remplir ces différentes conditions. Pour l'Ae :

- La justification des raisons impératives d'intérêt public majeur impose d'établir un lien fort – voire une conditionnalité – entre les activités accueillies sur ces plateformes et la fonction du canal (trafic fluvial). Elle semble remplie pour les ports intérieurs disposant de raccordement ferroviaire. Le respect de cette condition ne semble en revanche pas garanti pour les ports intérieurs ne disposant pas de desserte ferroviaire ;
- Pour le canal dans son ensemble, la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante ne pourra être considérée comme acquise qu'à l'issue de la procédure d'autorisation environnementale des tronçons 2 à 4.

Les études d'opportunité des raccordements ferroviaires de chaque port, établies en novembre 2020, précisent que *« c'est le seul caractère d'opportunité de la réalisation du raccordement qui est recherché en regard du potentiel ferroviaire envisageable associé. Dans ce cadre, les études environnementales n'ont pas été menées même si les contraintes d'insertion les plus évidentes ont été prises en compte »*. L'autre affirmation selon laquelle *« l'intégration des contraintes environnementales dans la conception du projet de raccordement peut nécessiter des mesures d'atténuation ou de compensation, s'additionnant au coût d'investissement et est même susceptible de remettre en cause certains scénarios de raccordement »* pourrait s'avérer

¹⁵ [N°2015-25 relatif à la gare nouvelle de Nîmes-Manduel \(30\)](#)

¹⁶ *« À titre d'exemple pour ce qui concerne les incidences sur le site Natura 2000 et les espèces protégées, l'actualisation de l'étude d'impact devrait permettre de connaître l'impact du [contournement Nîmes-Montpellier] sur l'ensemble de son tracé susceptible d'affecter l'état de conservation des espèces concernés, puis de préciser les impacts cumulés liés au projet de gare nouvelle de Nîmes sur la zone d'étude correspondant au périmètre du projet »*

« L'analyse des variantes doit donc également permettre de pouvoir comparer les incidences des différentes variantes vis-à-vis de ce site, au besoin pour démontrer, s'il y a lieu, l'absence d'alternative à la variante proposée, y compris pour ce qui concerne les aménagements urbains proposés ».

« Le périmètre à retenir pour l'état initial concernant les milieux naturels et la biodiversité doit permettre une analyse pertinente des impacts cumulés du programme de travaux, tout particulièrement au regard de la ZPS des « Costières nîmoises » et de l'état de conservation des espèces qui ont motivé sa désignation. Cette analyse, et donc la détermination du périmètre étudié, devront notamment prendre en compte l'éventuelle remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques des espèces protégées, qui doit être analysé à la fois en terme de perte nette définitive de site de reproduction ou d'aire de repos et de fonctionnalité de ceux-ci, mais également en terme de sensibilité d'une espèce eu égard à sa rareté et aux menaces la concernant à différentes échelles ».

insuffisante en cas d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats.

C'est bien sur l'ensemble des emprises des ports intérieurs (DUP et hors DUP) et des raccordements ferroviaires et routiers que devra porter la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante, donnant tout son sens à la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC). En cas de nouvelle DUP modificative, il serait d'autant plus important de conduire cette démarche en amont de la demande correspondante¹⁷.

2.2.3 Volumes de trafic

La demande de cadrage préalable comporte peu d'informations concernant les trafics liés au projet. Deux documents comportent des informations à l'échelle de l'ensemble : l'évaluation socioéconomique de la DUP initiale et une étude de novembre 2013 commandée par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en amont du rapport Pauvros¹⁸. C'est notamment ce qui avait conduit l'Ae, dans son [avis n°2019-61 du 18 novembre 2019](#), à relever que *« l'étude d'impact [...] traite de façon plus succincte certaines composantes du projet (plateformes, évolution des canaux et de l'urbanisation...) dont les effets sur les autres enjeux seront importants : la consommation d'espace, l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et nuisances, le paysage. En particulier, la multimodalité est affirmée sans être démontrée alors que les plateformes ont été déclarées d'utilité publique, ce qui pourrait conduire à s'interroger sur les effets positifs attendus de ce grand projet, sur les développements induits sur l'urbanisation et sur l'évaluation des impacts associés. L'Ae recommande donc de prendre en compte l'ensemble des composantes du projet dans les actualisations successives de l'étude d'impact »*.

Les documents transmis pour l'instruction de cet avis de cadrage, notamment les synthèses d'évaluation environnementale, éclairent peu cette question alors que la nature et le volume des activités seront déterminants pour la justification des raisons impérieuses d'intérêt public majeur. De surcroît, elles dimensionneront plusieurs impacts.

Selon les informations extraites de l'évaluation socioéconomique (ESE) initiale, les flux de transit devraient représenter les deux tiers du trafic, le reste étant généré par l'économie des territoires (en grande majorité constitué par les produits et coproduits agricoles). Les volumes les plus importants concerneraient les céréales (principalement pour l'export), les granulats (notamment compte tenu du déficit francilien), la logistique et les conteneurs à l'interface entre deux régions densément peuplées (Île-de-France, Hauts-de-France)¹⁹.

¹⁷ L'exemple des habitats de la Linotte mélodieuse du port de Nesle illustre l'importance de disposer des inventaires dans les meilleurs délais pour faire évoluer, en tant que de besoin, la programmation présentée aux rapporteurs lors de leur visite sur site. Cet exemple est bien évidemment transposable à tous les sites.

¹⁸ « Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine - Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés »

¹⁹ Selon l'étude de novembre 2013, « les activités logistiques représentent 43 % des demandes d'implantation ».

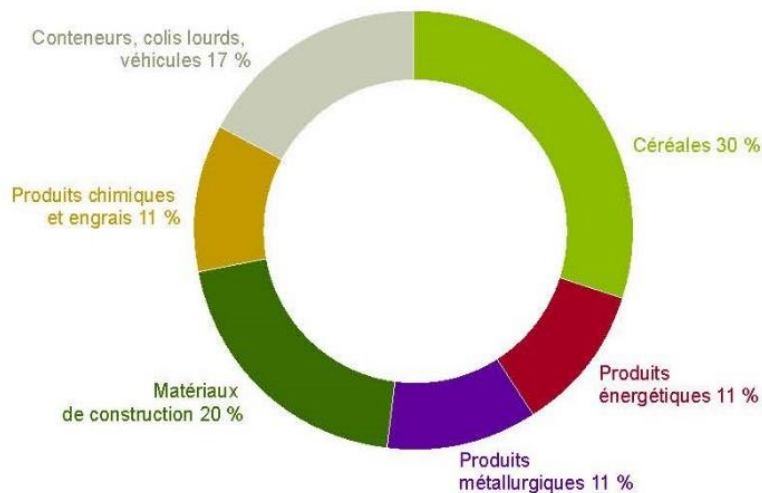


Figure 5 : Nature des marchandises transportées par voie fluviale sur l'axe nord-sud empruntant le canal en situation de projet à l'horizon 2020 (en t-km) – Scénario central (Source : ESE initiale de décembre 2006)

L'étude de novembre 2013 recense l'ensemble des conditions de réussite pour chaque plateforme, qui constituent autant de conditions de réussite pour l'ensemble du projet.

Les futures actualisations de l'étude d'impact devraient donc désormais mettre à jour ces données, pour certaines obsolètes²⁰, présenter des trajectoires affinées des trafics prévus sur le canal dans son ensemble avec leurs incertitudes, à un horizon au moins au-delà de 2050, et les décliner pour chacun des ports intérieurs. Elles devraient notamment intégrer l'ensemble des hypothèses retenues en 2008 pour le programme Seine – Escaut, sous réserve qu'elles soient encore d'actualité. Le dimensionnement de la desserte de chaque port en dépend, ainsi que les incidences liées (nuisances, pollution de l'air, gaz à effet de serre). Une telle mise à jour est d'autant plus nécessaire que l'abandon de la multimodalité sur deux plateformes peut à la fois avoir des conséquences pour les trafics sur le canal comme en termes de transport routier pour y accéder. L'analyse des incidences de chaque port intérieur requiert donc de disposer d'une vision d'ensemble actualisée des volumes de trafic et des déplacements.

2.3 Réponse aux questions de la préfète de la Somme

2.3.1 Question 1 : Principe d'état initial proposé dans le rapport pour les ports intérieurs

Le rapport de présentation des ports intérieurs du CSNE mentionne : « *L'état initial pour les ports intérieurs correspond à l'état modifié suite au repli de chantier CSNE : terrains en partie artificialisés avec mise en place d'un assainissement provisoire. La maîtrise d'ouvrage des ports intérieurs attendra la clôture de l'enquête publique de l'autorisation environnementale du CSNE pour le dépôt des DAE des ports intérieurs qui permettra : de confirmer la prise en compte par les services instructeurs de l'état initial proposé, d'intégrer d'éventuelles prescriptions dans le DAE des ports intérieurs* ». Comme le souligne le dossier par ailleurs « *dans le cadre de ce projet [CSNE], il est prévu la création de 4 ports intérieurs localisés le long du canal* », ces ports étant des « *aménagements connexes* » (DUP 2008) liés au CSNE. Dès lors, ports intérieurs et canal font donc partie d'un même et seul projet.

²⁰ Par exemple, cf. les marchés liés au charbon, voire ceux liés aux produits pétroliers

En conséquence, l'état initial pour les ports intérieurs n'est pas, comme le propose le dossier, un état modifié par le chantier du CSNE mais bien celui de l'étude d'impact du CSNE. Il revient donc au maître d'ouvrage de reprendre l'état initial de l'étude d'impact actualisée du CSNE dans l'étude d'impact des quatre ports intérieurs, complétée de façon proportionnée pour les dimensions environnementales qui concernent plus spécifiquement chaque site. Ces compléments doivent notamment intégrer toutes les composantes du projet, notamment les ports intérieurs et leurs raccordements ferroviaires ainsi que les Afafe. De même, l'évolution de l'environnement en l'absence de projet doit exclure tout aménagement lié au canal.

En outre, selon l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, l'actualisation de l'étude d'impact doit procéder « à une évaluation [des] incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ». Par exemple, le dossier fourni pour la plateforme de Marquion-Cambrai se concentre sur le périmètre de l'opération. Selon le raisonnement développé au § 2.2.3, son volet relatif aux transports est pour l'instant incomplet, car il ne présente pas les données du projet d'ensemble qui doivent permettre de conduire l'analyse des incidences induites par la modification des volumes de transport. Ce raisonnement doit ainsi être transposé à toutes les incidences dont l'analyse pour l'opération requiert des données à l'échelle globale du projet.

2.3.2 Question 2 : actualisations de l'étude d'impact

Dans le rapport de présentation des ports intérieurs du CSNE, les maîtres d'ouvrage font l'hypothèse que l'actualisation de l'évaluation environnementale présentée pour la DAE du projet de canal sur les sections 2 à 4 (DAE S234) déposée en 2022²¹ prendrait en compte « les dernières évolutions de localisations [des ports] ainsi que leurs effets associés », l'hypothèse étant faite qu'elle ne serait pas significativement modifiée dans le cadre des études d'avant-projet conduites par la Région Hauts-de-France et que l'étude d'impact accompagnant la DAE de chaque port intérieur serait celle de la DAE S234, amendée d'éventuelles actualisations.

L'Ae ne partage pas cette hypothèse optimiste au vu des éléments présentés et des échanges sur site. Si ce mode opératoire semble possible pour le port intérieur de Nesle, selon l'analyse développée au § 2.2.1, le défaut de maîtrise foncière pour au moins trois des quatre ports intérieurs requiert une modification de la DUP.

Les évolutions significatives apportées au projet en matière de multimodalité requièrent en outre des modifications significatives, dont l'analyse ne présente pas la maturité suffisante pour être intégrée dans la prochaine actualisation de l'étude d'impact :

- la plateforme de Marquion-Cambrai repose sur la réalisation d'un raccordement ferroviaire d'environ 6 km qui, selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, devra faire l'objet d'une demande de DUP portée par la SNCF. Il s'agit d'une composante du même projet sans laquelle il semble difficile de procéder à une évaluation des incidences de chaque opération et à l'échelle globale du projet ;
- les évaluations d'incidences des ports intérieurs de Noyon et de Péronne sont encore très peu avancées.

²¹ L'instruction d'une demande de compléments étant en cours, l'Ae n'en a pas encore été saisie formellement.

La contribution des plateformes au développement de l'intermodalité n'est pas démontrée, alors que ce facteur est présenté dans l'évaluation socioéconomique²² comme central à une offre attractive pour le développement local et régional. Toutes ces évolutions induiront des modifications significatives sur les volumes de transport ainsi que sur le développement de l'urbanisation.

Si la prochaine actualisation de l'étude d'impact, attendue pour la DAE S234 semble ainsi pouvoir apporter les analyses attendues pour le port de Nesle, d'autres actualisations seront probablement nécessaires, au moins pour la modification de DUP du projet mais aussi pour analyser les incidences de ces modifications sur les trafics routiers et ferroviaires et leurs incidences positives ou négatives en termes de bruit et de pollution (y compris émissions de gaz à effet de serre) ou encore sur l'artificialisation des sols.

2.3.3 Question 3 : Justification de l'absence des raccordements ferroviaires de Péronne et de Noyon

Au regard du contenu de la DUP et du dossier qui l'a fondée, l'abandon des raccordements ferroviaires de Péronne et de Noyon constitue une modification notable du projet. La Région a transmis aux rapporteurs les deux études d'opportunité et de faisabilité relatives à ces raccordements ferroviaires, réalisées en novembre 2020. L'analyse y est principalement qualitative ; des études sur les activités qui pourraient s'y installer ont été conduites plus récemment. Au vu de ces différents éléments, le type d'activités et les transports qu'elles induiront restent incertains ; *a fortiori*, aucune comparaison avec les éléments fournis dans le dossier de DUP n'est disponible. L'argument selon lequel « *le trafic ferroviaire des ports n'a pas été mesuré à l'évaluation socio-économique du CSNE* » paraît insuffisant pour s'en affranchir : par défaut, le dossier devrait procéder à cette évaluation à l'échelle de l'ensemble des trafics anticipés dans l'évaluation socioéconomique, l'absence de raccordement ferroviaire ne permettant pas une massification équivalente alors que le trafic des ports intérieurs est attendu pour contribuer au tiers des volumes totaux de trafic du canal.

Les deux principales conséquences du rapport Pavros étaient, d'une part, de modifier significativement le tracé du canal sur le bief de partage et, d'autre part, de modifier le financement et la maîtrise d'ouvrage des composantes du CSNE, sans reprise de l'évaluation socioéconomique. La première modification a fait l'objet d'une modification de la DUP. L'Ae n'exclut pas que l'abandon des raccordements ferroviaires requière elle aussi une modification de la DUP. Selon la même logique que celle explicitée ci-avant, il ne s'agit pas pour « *les études d'impacts des ports intérieurs de Péronne et Noyons [de] justifier la décision de ne pas réaliser leurs raccordements ferroviaires* » : c'est l'étude d'impact actualisée du canal qui doit apporter cette justification à l'échelle globale du projet.

2.3.4 Question 4 : Périmètre géographique de l'impact des trafics routiers

Les volumes de trafic sont mal connus à l'échelle du projet d'ensemble (cf. § 2.2.3). Par conséquent, peu d'information est disponible aujourd'hui sur les trafics routiers : trafics existants actuellement en l'absence de projet, trafics routiers « avec projet », pendant les travaux, à la mise en service du canal (sans ou avec raccordement ferroviaire) puis au fur et à mesure de l'implantation des activités dans les ports intérieurs. Il a été précisé aux rapporteurs, lors de leur visite et dans les contributions

²² VNF, 2015, Enquête préalable à la DUP modificative du 20 avril 2017, liaison fluviale Seine-Escaut, CSNE et aménagements connexes, mai, 102p.

écrites transmises après la visite, qu'une étude sur le trafic routier et la circulation est prévue d'ici l'été 2022 pour estimer la répartition des trafics sur les axes routiers entre les ports intérieurs et les diffuseurs autoroutiers.

Le périmètre des trafics routiers inclura au moins la desserte routière des ports intérieurs de proximité jusqu'aux accès aux autoroutes les plus proches, qui devraient être les secteurs les plus affectés par les flux ajoutés. L'Ae rappelle par ailleurs que l'analyse des incidences sur la qualité de l'air doit porter sur tous les axes susceptibles de connaître une évolution de circulation supérieure à 10 % (en plus ou en moins) : l'ensemble des axes concernés doit ainsi être recensé.

Il est également nécessaire, pour cette analyse, de conduire une démarche cohérente avec l'évaluation socioéconomique du projet qui comportait un chapitre sur « *l'effet du projet sur le réseau routier français : près de 500 000 camions en moins en 2020 et jusqu'à 2 000 000 en 2050* », l'étude déclinant cette réduction pour les autoroutes A1 et A13. Les modifications sur l'A13 dépendront probablement des reports de trafic à grande échelle. En revanche, les choix pour les ports intérieurs concerneront probablement l'ensemble du réseau autoroutier des Hauts-de-France, et en premier lieu l'autoroute A1 dans son ensemble, l'autoroute A29 pour les ports de Nesle et de Péronne et les autoroutes A2 et A26 pour Marquion-Cambrai. L'analyse pour la plateforme de Noyon concernera également le réseau départemental de façon plus diffuse, avec des incidences probablement importantes pour Noyon et toutes les communes voisines, faute de raccordement ferroviaire et d'entrée d'autoroute à proximité.

Une approche différenciée sera nécessaire pour les phases de chantier et d'exploitation du projet au fil de la création des différentes activités. Elle devrait porter sur les principales étapes de développement de chaque port intérieur : mise en service du canal, création (ou non) des raccordements ferroviaires et routiers, urbanisation de la totalité du port intérieur et des activités associées.

2.3.5 Question 5 : Impact du trafic ferroviaire des ports de Marquion-Cambrai et de Nesle

Les deux rapports d'opportunité et de faisabilité relatifs au raccordement ferroviaire des ports de Nesle et de Marquion-Cambrai donnent des premières estimations de leur trafic ferroviaire.

Pour Nesle, cette estimation est faite au regard de l'évaluation des besoins potentiels des futurs projets d'implantations d'activités économiques déjà pressentis et du potentiel de trafic fluvial des ports. Le potentiel ferroviaire du port de Nesle est qualifié « *de probablement faible mais indéniable et pourrait aller jusqu'à plusieurs trains par jour (< 5)* ».

Pour Marquion-Cambrai, le dossier précise qu'il ne dispose pas de « *suffisamment d'éléments pour qualifier et surtout quantifier les besoins en transport ferroviaire de marchandises issus de la plateforme multimodale* ». Toutefois, « *l'ampleur du site et sa proximité avec le parc E-Valley, le projet porté par le territoire et sa localisation en marge d'un bassin économique dynamique permet d'envisager un potentiel de trafic ferroviaire dans le bas d'une fourchette comprise entre 5 et 10 trains par jour* ».

Dans les deux cas les rapports concluent sur l'intérêt de confirmer le volume de trafic ferroviaire à attendre pour chacun des ports.

Le trafic ferroviaire peut avoir différents types d'effets, positifs ou négatifs : les deux ont vocation à être présentés et quantifiés dans l'étude d'impact.

Ainsi, il est important de caractériser les effets directs de la liaison ferroviaire sur l'attractivité de chaque port et ses conséquences en termes de trafics fluvial et terrestre (dont quelques premiers éléments sont déjà présents dans les rapports d'opportunité des deux ports et l'analyse socio-économique initiale du projet d'ensemble) jusqu'à l'urbanisation complète des ports intérieurs. En corollaire, il est nécessaire de préciser le partage du trafic terrestre entre mode ferroviaire et mode routier. Le cas échéant, plusieurs scénarios pourront être envisagés en fonction des activités économiques accueillies et selon le phasage retenu pour chaque port.

Sur cette base, les incidences pour les différents compartiments de l'environnement tels qu'attendus dans l'étude d'impact (bruit et vibrations, qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre, artificialisation des sols et fragmentation des milieux...) seront développées. Le scénario « en l'absence de projet » sera rappelé et les incidences du projet seront analysées pour les scénarios et variantes envisagés.

Chaque analyse doit être conduite sur un périmètre adapté :

- pour le bruit et les vibrations, il conviendra de s'assurer du respect de la réglementation sur l'ensemble du périmètre pouvant connaître des augmentations de bruit significative (> 2 dB(A) ou augmentation à proximité de points noirs de bruit existants, par exemple) ;
- pour la qualité de l'air, l'analyse concernera tous les axes susceptibles de connaître une évolution de circulation supérieure à 10 % (en plus ou en moins) (cf. § 2.3.4) ;
- pour les gaz à effet de serre, il sera utile de distinguer l'effet de chaque raccordement de l'effet global du projet ;
- les incidences pour les milieux naturels et les continuités écologiques pourraient être plus importants à Marquion–Cambrai vu la longueur de voie nouvelle.