

# Directive Régionale d'Aménagement Canal Seine-Nord Europe *volet 1*



## SOMMAIRE

### INTRODUCTION AU *Volet 1*

- > La Directive Régionale d'Aménagement (DRA), un référentiel pour l'aménagement des abords du Canal Seine-Nord Europe
- > *Volet 1*, mode d'emploi
- > Le Canal Seine-Nord Europe dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Équilibre des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France
- > Le projet de Canal Seine-Nord Europe en quelques chiffres
- > Le territoire d'étude de la DRA en quelques chiffres

### FICHES THÉMATIQUES

<b>Clé d'entrée n° 1</b> .....	15
<b>Développement économique et industriel</b> .....	15
Filière Batellerie.....	17
Filière Céréales .....	25
Filière agro-alimentaire .....	31
Filière Chimie-Engrais.....	39
Filière Matériaux et Granulats.....	45
Filière automobile .....	53
Filière Conteneurs .....	59
Filière déchets .....	67
Énergies Renouvelables.....	77
Carburants alternatifs.....	82
Zones d'activités économiques .....	89
<b>Clé d'entrée n° 2</b> .....	97
<b>Transport et logistique</b> .....	97
Transport fluvial .....	99
Infrastructures et multimodalité.....	105
Activités et sites logistiques .....	113
Réseau viaire .....	121
Itinéraires cyclables structurants .....	131
<b>Clé d'entrée n° 3</b> .....	137
<b>Aménités</b> .....	137
Mobilités actives.....	139
Tourisme équestre et équitation .....	149

Plaisance fluviale .....	159
Autres loisirs nautiques et pêche de loisirs.....	167
Espaces publics de loisirs.....	173
Équipements d'accueil des touristes.....	181
Hébergement touristique.....	187
Paysages traversés par le Canal Seine-Nord Europe.....	197
Points de vue remarquables.....	209
Patrimoines bâtis et paysagers.....	215
Enjeux paysagers autour du Canal Seine-Nord Europe.....	229
Points d'intérêt du Canal Seine-Nord Europe .....	237
Les friches d'activités et délaissés.....	240

# La Directive Régionale d'Aménagement Canal Seine-Nord Europe

Qu'est-ce qu'une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) ?

*Imaginée pour la mise en œuvre des anciens SRADDT<sup>1</sup> non prescriptifs, en Nord-Pas-De-Calais et en Picardie, la DRA est une démarche volontaire qui peut se concrétiser de différentes manières, du document partenarial posant des objectifs et une ambition commune, de type charte ou manifeste, à celui établissant un cadre de référence et des recommandations, de type référentiel ou schéma.*

*La DRA n'a pas pour finalité de produire de la règle, elle n'est donc pas opposable aux documents d'urbanisme. Elle a plutôt vocation à fédérer des partenaires autour d'une vision d'aménagement partagée. Sa finalité est bien l'appropriation de principes d'aménagement par le plus grand nombre.*

*Identifiée au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'équilibre des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France approuvé le 30 juin 2020, la DRA Canal Seine-Nord Europe se place dans la catégorie des « référentiels ».*

## Un référentiel pour l'aménagement des abords du Canal Seine-Nord Europe

La mise à grand gabarit de la liaison fluviale Seine-Escaut, en particulier par la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, son maillon central, constitue un défi de développement et d'aménagement pour les Hauts-de-France.

Afin d'assurer au travers du chantier la valorisation de l'emploi local, et de réussir l'ancrage territorial du canal, l'État a mis en place depuis 2015 une Démarche Grand chantier, copilotée avec la Région depuis 2019.

En complément de cette démarche, il est apparu nécessaire de déterminer les lignes directrices d'un projet territorial de développement et d'aménagement à horizon post chantier, afin :

- d'établir une vision stratégique partagée et cohérente de développement le long du Canal Seine-Nord Europe (cibles : EPCI, aménageurs, établissements industriels, transporteurs...) ; il s'agit d'assurer la cohérence des aménagements bord à canal et leurs continuités ;
- de mettre en évidence des chaînes de valeur (articulations industrie / logistique pour développer la desserte des marchés, articulation tourisme/cadre de vie pour en faire un canal vivant...) ;
- de favoriser l'inter-territorialité et les synergies entre territoires ;
- d'alimenter les Contrats Territoriaux de Développement<sup>2</sup> et faciliter la priorisation des actions/projets locaux ;
- de sécuriser l'usage du foncier bord à canal.

Pour atteindre ces objectifs, la Région Hauts-de-France s'appuie d'une part sur le SRADDET, prescriptif, afin de créer les conditions favorables aux aménagements et implantations industrielles en bord à canal – notamment sur les aspects fonciers - et structurer l'armature du

---

<sup>1</sup> SRADDT : Schéma régional d'Aménagement et de Développement durable du Territoire

<sup>2</sup> Contrats prévus par l'ordonnance du 21 avril 2016 créant la Société du Canal Seine-Nord Europe

hub logistique Hauts-de-France (cf Objectifs et règles du SRADDET en lien avec le CSNE énoncés ci-après).

Par délibération du 12 décembre 2019, la Région a d'autre part pris l'initiative de lancer une démarche prospective sur l'aménagement des espaces attenants au CSNE au sein d'une Directive régionale d'aménagement (DRA), distincte du SRADDET.

Compte tenu des questions d'aménagement soulevées dès aujourd'hui par la maîtrise d'œuvre des différentes sections du canal, il est en effet nécessaire de pouvoir disposer d'un document cadre, notamment pour se prononcer sur l'opportunité de projets connexes qui émergent dans le cadre des Contrats Territoriaux de Développement, et pour guider les aménagements au-delà de la mise en service du canal.

La DRA Canal Seine-Nord Europe se positionne donc comme un instrument de connaissance et de prospective, qui pourra guider les démarches de projet des territoires du CSNE ou, a contrario, fournir un cadre à l'examen de projets déjà programmés.

Un grand nombre de travaux ont déjà été effectués depuis plus d'une quinzaine d'années sur le Canal Seine-Nord Europe. La DRA s'inscrit dans l'esprit de l'Atlas proposé en 2008 par la DRE Picardie, visant à fournir un socle commun de connaissances pour alimenter ou approfondir les réflexions de tous les acteurs locaux.

L'objectif n'est pas de mener une consultation supplémentaire des acteurs économiques et territoriaux, qui ont déjà eu l'occasion de s'exprimer au moment des enquêtes publiques et concertations mises en place depuis 2006. Les travaux de la DRA intègrent les conclusions de ces principales démarches, en particulier celles des études filières commandées par VNF et des deux Livres blancs conduits par l'association Seine-Nord Europe en 2009 et 2012.

La DRA se nourrit également des analyses paysagères produites dans le cadre du Schéma d'orientations architecturales et paysagères (SOAP) et de l'Observatoire de l'Environnement du CSNE.

Elle intègre par ailleurs les résultats des études en cours sur les 4 ports intérieurs, en particulier ceux du *Sourcing*, et de l'étude TRI/définition des sujets innovants.

Il est admis que les enjeux liés au Canal Seine-Nord Europe, dans son inscription territoriale, sont multiples. Les questions d'aménagement et de logistique qu'il pose peuvent être examinées à différentes échelles, depuis l'espace de proximité du bord à canal jusqu'à l'espace transfrontalier nord européen.

Pour répondre aux questions immédiates d'aménagement local et de cohérence interterritoriale qui se posent, en lien avec les Contrats territoriaux de développement (CTD) initiés par VNF depuis 2016, le choix a été fait de centrer la Directive Régionale d'Aménagement sur le tracé du Canal Seine-Nord Europe, en prenant en compte ses effets de bord sur les voies d'eau et territoires adjacents.

Trois clés d'entrées ont été ciblées, correspondant aux principales catégories d'enjeux d'aménagement ou de développement du canal :

- développement économique & industriel,
- transport & logistique,
- aménités.

Ces catégories sont décomposées en une trentaine de thématiques dans le 1<sup>er</sup> volet de la DRA.

# Volet 1 mode d'emploi

La Directive Régionale d'Aménagement Canal Seine-Nord Europe (CSNE) est composée de deux volets :

- Volet 1- volet état de référence/diagnostic territorial du CSNE
- Volet 2- volet projet : le masterplan du CSNE

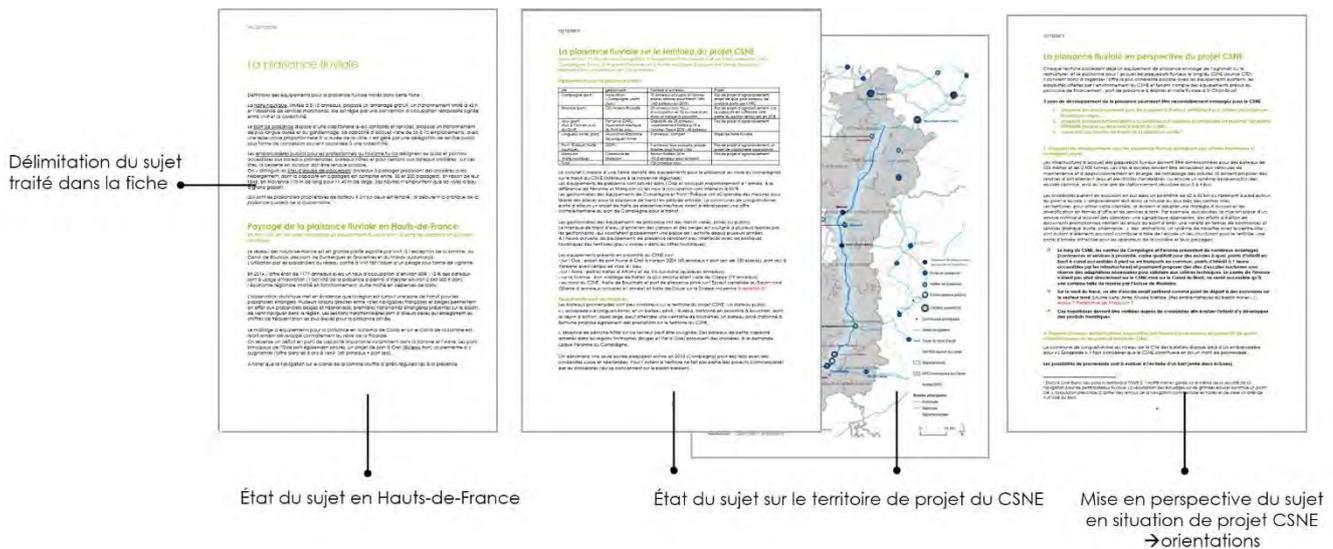
Ce premier volet vise à dresser l'état initial du territoire du canal selon 29 thématiques, restituées sous la forme de 29 fiches. Ces thématiques ont été identifiées pour partie via les consultations du volet 1 des Contrats territoriaux de développement menées en 2016 et 2017 auprès des EPCI, et enrichies des données nécessaires à la présentation d'un diagnostic territorial.

Il est restitué sous la forme d'un atlas thématique et cartographique, amendé des analyses correspondantes. Il permet de visualiser le déploiement actuel des activités, aménagements et équipements dans les territoires traversés par le canal, et plus spécifiquement en proximité de la future voie d'eau, par un va et vient entre deux échelles de lecture :

- 1 périmètre correspondant à l'épaisseur territoriale de rayonnement du CSNE (12 EPCI en gris sur la carte ci-contre), désigné comme « territoire de projet du CSNE » ou « périmètre retenu pour la DRA ;
- 1 périmètre de proximité, celui du « bord à canal » dilaté correspondant à 2,5 km de part et d'autre de la voie d'eau. Les cartographies sont proposées pour des facilités de lecture sous la forme de zooms par secteurs au 1/150 000ème (correspondant à chaque périmètre de CTD) : Compiégnois/Noyonnais, Santerre/Haute-Somme et Artois/Cambrésis.

En fonction des thématiques, les périmètres de réflexions ont parfois été élargis pour bien appréhender le diagnostic territorial et les enjeux.

Lorsque cela est possible, les thématiques sont analysées en situation de projet et des orientations d'aménagement et perspectives de développement sont formulées.



En annexe au Volet 1, un Atlas cartographique reprend les cartes et les principales données quantitatives extraites des fiches.

Une synthèse du volet 1 propose enfin un récapitulatif des **éléments d'analyse saillants**, ainsi qu'une **identification des secteurs à enjeux d'aménagement**, sous forme de tiré à part.

#### *Methodologie de réalisation*

Les travaux de la DRA sont réalisés par les services de la Région Hauts-de-France sous la **conduite de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040** et de la Mission Canal Seine-Nord Europe.

Ont ainsi coordonné et contribué à la production du volet 1 :

Mission Canal Seine-Nord Europe : Nathalie Gal, Virginie Anger

Agence Hauts-de-France 2020-2040

*Service Observation et Prospective* : Karen Maloingne, Marie-Elodie Maecker

*Service Aménagement régional* : Sophie Guidez, Lucie Hazebrouck

*Service Système d'information géographique et appui à la connaissance* : Céline Pinon

Direction des Transports

*Service Infrastructures logistiques* : Xavier Ryndak

*Service Appui et mobilité* : Jimmy Boryczko

Deux temps de partage et de concertation sont intégrés à la réalisation du volet 1 :

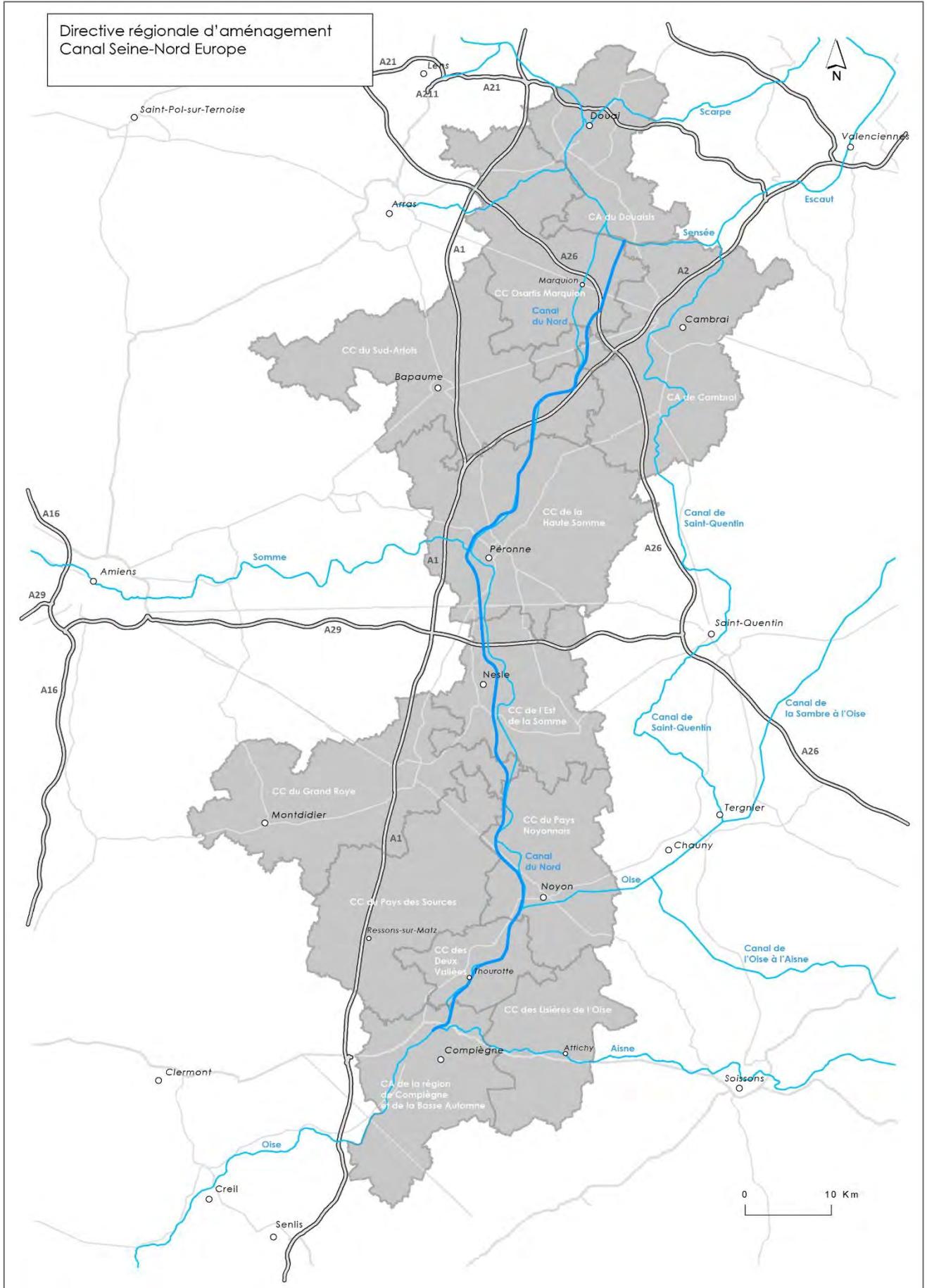
- un 1<sup>er</sup> temps de partage au moment de l'élaboration des contenus, entre septembre 2019 et août 2020, mobilisant des expertises sur les différentes thématiques ; ont ainsi été consultés pour la **fourniture de données d'entrée ou des relectures** : Voies Navigables de France, la SCSNE, la DREAL Hauts-de-France, des organisations représentant les filières ou les branches professionnelles, les Départements, **des gestionnaires d'équipements...**

-un 2<sup>nd</sup> temps d'information des acteurs territoriaux à l'automne 2021, en prévision des ateliers prospectifs du volet 2 prévus pour 2022.

#### *Précautions de lecture*

Les cartes du volet 1 sont établies sur la base du tracé du CSNE issu de l'Avant-projet Sommaire Modificatif (2014) ; **des composantes du projet sont susceptibles d'avoir varié depuis**, notamment dans le cadre des **études d'Avant-projet** puis de **Projet**, démarrées en 2018 sur le secteur 1 et en 2019 sur les secteurs 2, 3 et 4. Ces variations ne seront néanmoins pas ou que **très peu perceptibles à l'échelle des cartes de la DRA (1/500 000ème et 1/150 000ème)**.

Les fiches filières ont été réalisées sur la base de données antérieures à 2020, **elles n'intègrent donc pas les effets de la crise sanitaire (COVID) sur l'activité des entreprises recensées et le dynamisme des filières.**





# Le Canal Seine-Nord Europe dans le Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'équilibre des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France

> OBJECTIFS du SRADDET pour le Canal Seine-Nord Europe : dans sa dimension « Atouts inter-territoires », le SRADDET propose 4 objectifs pour « faire du CSNE un moteur de développement et un vecteur d'aménités »

Le choix d'objectifs spécifiques au Canal Seine-Nord Europe (CSNE), élevé au statut de grand projet régional, tient à ses dimensions transnationale et transdisciplinaire. Transnational, il connecte les Hauts-de-France au réseau fluvial à grand gabarit des bassins de la Seine et de l'Escaut, et se positionne naturellement au sein du parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée ». Transdisciplinaire, il irrigue l'aménagement du territoire régional par ses enjeux en matière de tourisme, de mobilité, d'intermodalité, d'environnement et surtout en matière d'économie (logistique fluviale).

Les objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables au projet d'aménagement et de développement du CSNE. En concordance avec l'orientation 1 du PP1 «développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales», le défi régional affiché pour le CSNE au travers de l'objectif stratégique est celui du développement endogène. Il s'agit, à partir de ce grand projet d'infrastructure européenne, de faire du CSNE un vecteur de développement **économique, industriel et un support d'aménités** pour les Hauts-de-France et les territoires traversés par le canal, ainsi qu'un laboratoire de bonnes pratiques pour l'ensemble du réseau fluvial régional.

Cet objectif stratégique est décliné en 4 objectifs opérationnels qui posent les fondements du projet (maillage des infrastructures et équipements, développement économique, mobilités, aménités) :

Objectif opérationnel 1 : Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures

Objectif opérationnel 2 : Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal

Objectif opérationnel 3 : Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais

Objectif opérationnel 4 : Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du CSNE

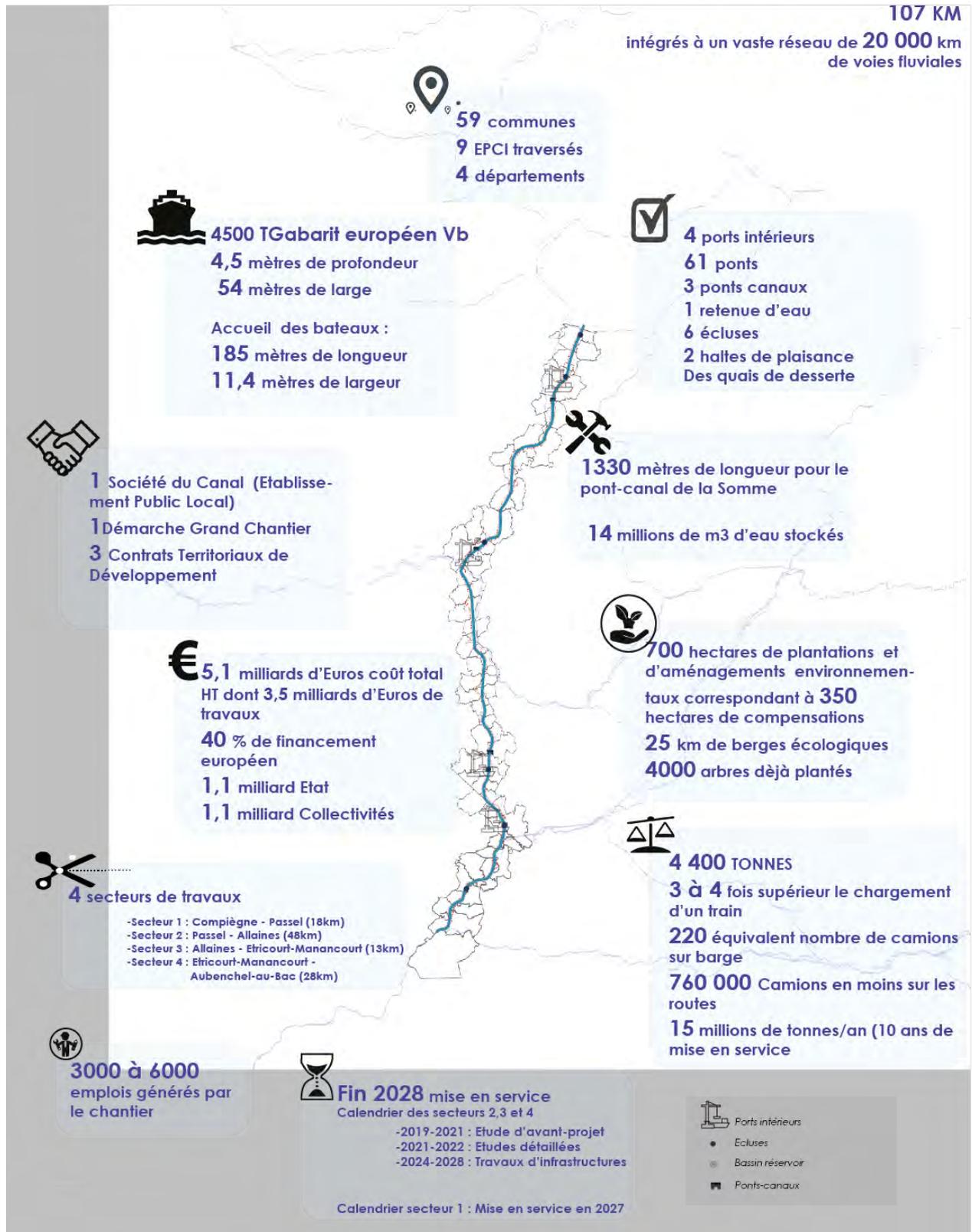
> RÈGLES du SRADDET rattachées aux objectifs CSNE (intitulés)

N° de règle	Mot clé	Intitulé de la règle générale	Objectif CSNE concerné
CAE 19	Stratégie foncière	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.	OO2
TIM-GEE 1	Optimisation logistique	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : - veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante, - privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.	OO1
TIM-GEE 2		Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains en fonction d'un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.	OO2

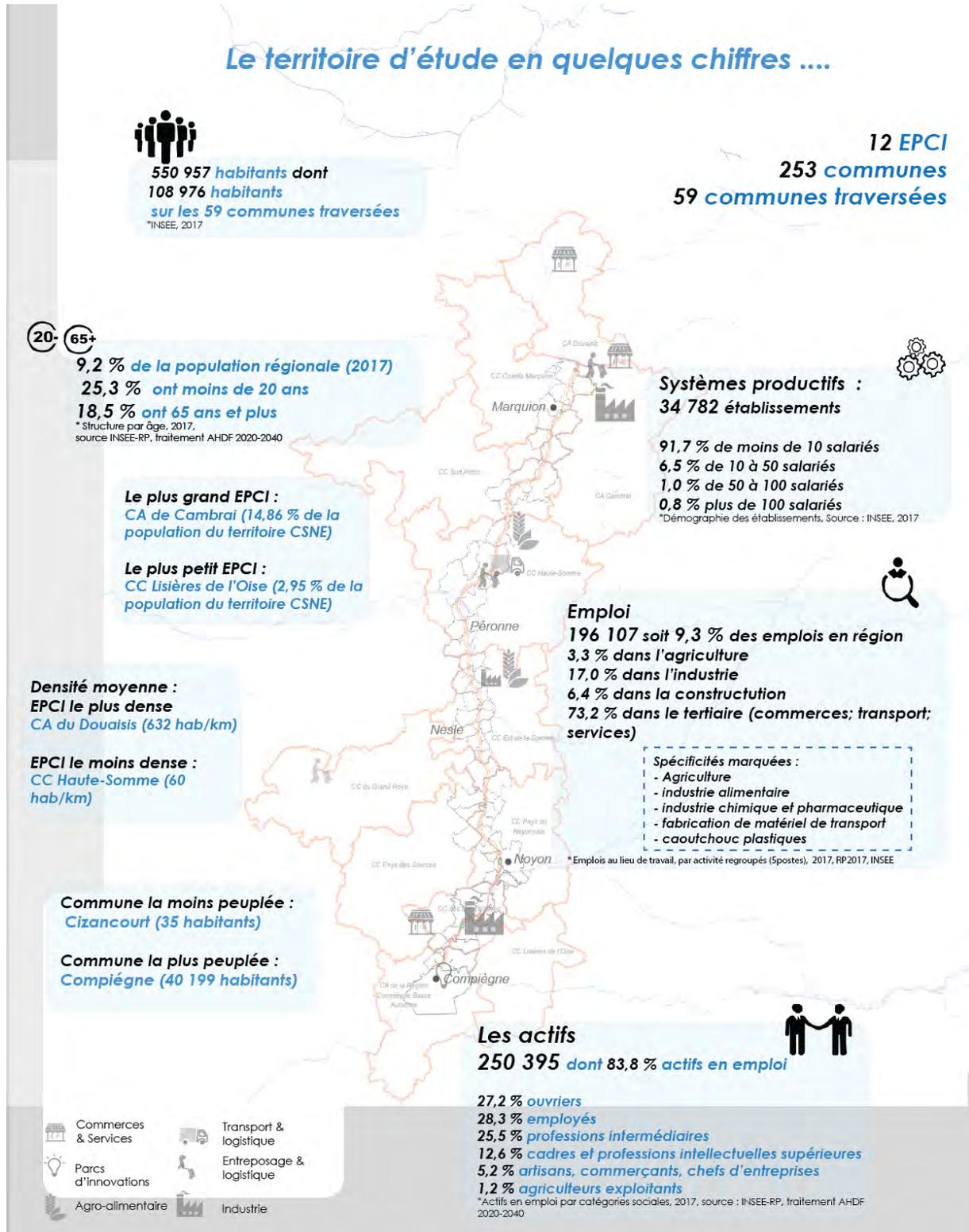
BIO 4		Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.	OO4
BIO 5	Renaturation	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique: - des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe, - des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.	OO4
GEE-BIO-CAE 24	Aménagements innovants	Les SCoT et PLUI doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : - la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale - la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; - l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur ; - des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ; - un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.	OO4
CAE-30	Intermodalité et offres de transports améliorées	Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.	OO3



# Le Canal Seine-Nord Europe en quelques chiffres



# Le territoire d'étude en quelques chiffres





## **Clé d'entrée n° 1**

*Développement économique et industriel*



Chantier Rousseaux Debacker à Pont-l'Evêque (60)

## Filière Batellerie

Note préalable : la filière batellerie est une très petite filière représentée dans la Nomenclature d'Activité Française de l'INSEE par un code APE principal (5040Z) auquel ont été ajoutées les activités de construction et de réparation de la filière.

Nomenclature de la filière batellerie

5040Z	<i>Transport fluviaux de fret</i>
3011Z	<i>Construction de navires et de structures flottantes</i>
3315Z	<i>Réparation et maintenance navale</i>

Cette fiche traite principalement de la batellerie sous l'angle de la logistique fluviale par les entreprises et les artisans bateliers, et de la construction-réparation de la flotte. Concernant les artisans bateliers, majoritaires sur le territoire d'étude, les données disponibles sur les effectifs en emploi type base de données ACOSS (effectifs salariés) sont très partielles.

## La batellerie, une filière qui cherche à se renouveler

Avec 8 500 km de voies navigables, la France possède le plus grand réseau d'Europe (38 000 km au total). Malgré ce constat, entre 8 et 9 % des marchandises sont transportées par bateaux (là où le transport fluvial est possible) contre 43 % aux Pays-Bas par exemple.

Si le territoire français est largement couvert par des voies navigables, l'essentiel des transports ont lieu dans le Bassin de la Seine, dans le Nord-Pas-de-Calais, sur le Rhin, sur la Moselle et sur le Rhône. L'axe Nord-Sud est également vecteur de flux important, il traverse les Hauts-de-France, la Champagne-Ardenne et Champagne-Bourgogne.

Avec près de 7,4 milliards de t-km, le trafic fluvial enregistre une croissance à deux chiffres en 2019 par rapport à 2018 (+10%). Dans le même temps, le trafic, exprimé en volume, atteint un peu plus de 56,3 millions de tonnes, soit une augmentation de 9%. L'utilisation du transport fluvial permet d'éviter le rejet de 500 000 tonnes de CO2 chaque année dans notre pays, soit 3 millions de camions évités sur les routes.

Sur 8 500 kilomètres, seuls 1 800 kilomètres sont accessibles aux bateaux de grande taille (plus de 1500 tonnes). De ce fait et par la composition de sa flotte (souvent des bateaux type Freycinet de moins de 400 tonnes), la batellerie artisanale occupe une place importante dans le paysage français : environ 60 % du transport fluvial est réalisé par des artisans. La flotte de fret fluvial est stable en offre de cale mais baisse en nombre d'unités (1 042 bateaux en 2019 contre 1792 en 2000). Cette évolution met en évidence un phénomène d'augmentation de la taille unitaire des bateaux. Les opérateurs fluviaux français disposent d'une capacité de cale disponible de 1,09 million de tonnes de port en lourd.

Structure de la flotte fluviale		Part des trafics 2020-2050 (en % des bateaux)				
Type de cale	Cat.	2015	2020	2030	2040	2050
Freycinet	XS	25%	22%	17%	14%	10%
Freycinet en flèche, canal du Nord, DEK, Campinois	S	32%	31%	26%	26%	25%
RHK	M	25%	25%	25%	25%	25%
Grand rhénan 110m	L	17%	18%	23%	23%	25%
Grand rhénan 135m et grands convois poussés	XL	1%	4%	9%	12%	15%
		100%	100%	100%	100%	100%

Source : VNF

Jusqu'au 30 juin 2019, deux instances existaient : la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) qui représentait les artisans bateliers et le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) qui regroupait les armateurs de transport fluvial et les opérateurs de transport de passagers.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2019, Entreprises Fluviales de France - E2F, organisation professionnelle nationale représentative de la navigation intérieure, regroupe tous les types d'opérateurs fluviaux : artisans bateliers, armateurs, transporteurs de passagers, opérateurs en compte propre, croisiéristes et péniches hôtels.

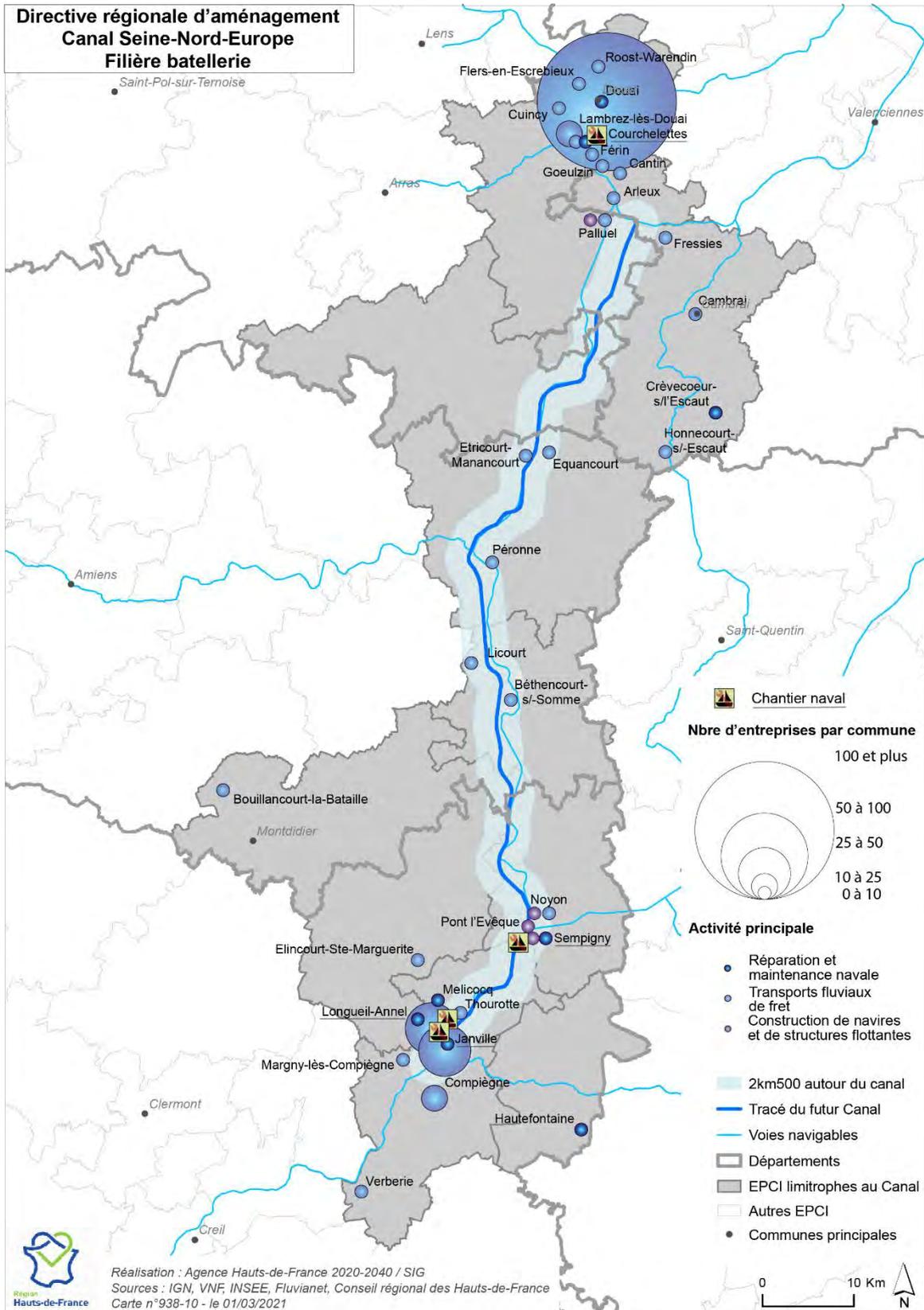
Au-delà de la taille des bateaux, les deux modèles de structure se répartissent également les marchés selon leur régularité : marché « spot » pour les artisans qui peuvent faire preuve de plus de flexibilité et marché régulier pour les armateurs. Les artisans peuvent se regrouper en coopératives (Nautalia, SCAT...) et accéder ainsi à des marchés plus réguliers.

La baisse des effectifs et le vieillissement de la population batelière (en 2010, l'âge moyen des artisans bateliers est évalué à 49 ans) sont des problématiques bien présentes. Pour permettre le développement de la filière et l'utilisation des nouvelles technologies embarquées sur les bateaux, la formation continue est un levier à prendre en compte. La filière peine également à recruter des professionnels des métiers dits annexes (mécaniciens, électricien, menuisiers, plongeurs, etc.).

Concernant la formation initiale peu présente sur le territoire national (3 établissements dans les Yvelines, la Drôme et le Bas-Rhin) et absente en région, les établissements de formation ont du mal à fonctionner en voie scolaire. L'apprentissage pourrait être une réponse dans le cadre du Canal Seine-Nord.

Un projet d'installation d'un centre de formation pour les métiers du fluvial (par apprentissage) est actuellement porté par les élus de la Communauté de Communes des Deux Vallées. Ce centre de formation serait situé dans les locaux actuels de la Cité des bateliers de Longueil-Annel, musée consacré à l'histoire de batellerie, et à quelques centaines de mètres de l'accès Sud du Canal Seine-Nord Europe. En effet, le musée fait l'objet d'un projet d'extension et de déménagement dans un plus grand bâtiment (l'ancienne Poste de Longueil-Annel) afin de créer un Tiers Lieu Fluvial. Ce dernier comprendra les nouveaux locaux du musée, un étage dédié au chantier du Canal Seine-Nord Europe et une agence postale communale.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Propos recueillis auprès du directeur de la Cité des bateliers, Rémy Delmet



## La filière batellerie sur le périmètre de projet CSNE

Un peu plus de 1 200 personnes travaillent dans la filière en Hauts-de-France dont environ 40% sur le périmètre intercommunal du projet Canal Seine-Nord Europe

Avec le recensement, on estime que 1 204 personnes travaillent dans la filière en 2017. 25 % de ces personnes sont non-salariées (indépendant, employeur ou aide familiale). Ce taux grimpe à 35 % pour le transport fluvial de marchandises.

EPCI	Nombre de salariés	Nombre de non-salariés	Estimation basse du nombre d'emploi dans la filière Batellerie
CC du Pays Noyonnais	5	S*	5
CC du Sud-Artois	6	6	12
CC de la Haute-Somme	11	7	18
CA de Cambrai	16	6	22
CC Osartis Marquion	17	11	28
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	30	24	54
CC des Deux Vallées	31	44	75
CA du Douaisis (C.A.D.)	175	93	268
CC du Grand Roye	s	5	5
CC de l'Est de la Somme	s	6	6
CC des Lisières de l'Oise	0	0	0
CC du Pays des Sources	0	0	0
Total EPCI du périmètre CSNE	291	202	493

\*s : secret statistique, les totaux sont donc des estimations basses

Source : INSEE – traitement Agence Hauts-de-France 2020-2040

Sur le périmètre du tracé, la part des non-salariés est très élevée par rapport à l'ensemble de la région : environ 40 % des emplois.

Les emplois de la filière sont concentrés sur la Communauté d'Agglomération du Douaisis : l'EPCI regroupe environ 23 % des effectifs régionaux et plus de la moitié des effectifs des EPCI du tracé. Avec 16% des effectifs, la Communauté Urbaine de Dunkerque arrive en 2<sup>e</sup> position.

Sur le périmètre du tracé, la part des non-salariés est très élevée par rapport à l'ensemble de la région : environ 40 % des emplois.

La carte présente les implantations des établissements de la filière (3 NAF), dans les EPCI autour du canal Seine-Nord Europe (source SIRENE). Environ 290 établissements sont répertoriés sur le périmètre dont plus de la moitié (52 %) sont des établissements sans salarié.

Les établissements de la filière se concentrent autour de Douai et de Compiègne. C'est d'ailleurs à Longueil-Annel au nord de Compiègne que se situe la Cité des Bateliers, musée de la batellerie. Historiquement, avec la construction du canal latéral à l'Oise dans les années 1820, ce village devient un port fluvial important, étape incontournable pour les bateliers avant d'arriver en région parisienne.

Les chantiers navals positionnés le long du canal n'ont plus d'activités de construction. Tous sont spécialisés dans la réparation (Chantiers de Janville près de Compiègne et de Pont l'Evêque près de Noyon...), la maintenance et la transformation (exemple : bateau de commerce en bateau logement).

Commune	Nom de l'établissement	Voie d'eau à proximité	Activités	Matériel
---------	------------------------	------------------------	-----------	----------

Sempigny	Rousseaux-Debacker	Canal Latéral à l'Oise	Réparation /vente équipement/entretien	
Janville	Pruvost	Oise	Réparation /vente équipement/entretien	
Longueil-Annel	Delhay	Oise	Construction en série, sur-mesure, Aménagement réparation et entretiens, vente de bateaux	Matériel de levage (5 Tonnes)
Courchelette	Despinoy	Scarpe supérieur	Construction en série, sur-mesure, Aménagement réparation et entretiens, vente de bateaux	Matériel de Levage (+15 Tonnes) Calle sèche (60m)

Source : Fluvianet.fr

Des grands armateurs nationaux ou européens opèrent sur le périmètre de la DRA, mais ne sont pas recensés ici. En effet leurs sièges sociaux se situent au niveau des grands ports maritimes (Le Havre) ou aux Pays-Bas.

## Enjeux et leviers de développement sur le périmètre de projet

Renouveler la flotte et diffuser les innovations sur les bateaux

En région, une diversification des chantiers navals maritimes existants (Dunkerque par exemple) vers le fluvial **permettrait de relancer** l'activité de construction (conception et équipement de coques pré-construites à l'étranger) être redéployée. Ces nouveaux bateaux seraient rentabilisés dès le début du lancement des travaux du canal par le transport de matériaux de construction.

Par ailleurs, les modèles d'embarcations innovants peuvent apporter une réponse à la multiplicité des types de marchandises transportées (chargement mixte conteneurs/vrac, lourd/volumineux) bateaux auto-déchargeants (Zulu), autonomes, (Savannah) ou encore adaptés transport de colis lourds sur des canaux de petit gabarit (Fortitudo) ;,

De même, de nouveaux modèles de motorisation, peu consommateurs en énergie et limitant les émissions de gaz à effet de serre peuvent redynamiser le transport fluvial. Ces innovations sont déjà en cours pour certaines (motorisation au G.N.L. - Gaz Naturel Liquéfié ou au GTL Gaz To Liquid de Schell qui ne nécessite pas de transformation des bateaux pour ce dernier) et en expérimentation pour d'autres (péniche de fret électrique, barge fluviale autonome) essentiellement dans les pays du Nord de l'Europe (Pays-Bas, Norvège).

Des exemples de projets permettant le développement du transport fluvial

Le projet de création d'une offre logistique intégrée et multimodale « Multirégio » initié par VNF vise à augmenter le potentiel de report modal vers le transport fluvial, grand et moyen gabarit, dans une démarche d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial. Porté par les filières de la Construction et de l'Agriculture, il est destiné à l'ensemble des filières industrielles. 20 unités fluviales (12 automoteurs et 8 barges non motorisées) seront ainsi construites et livrées entre le printemps et la fin 2022. sur le bassin de la Seine et du Nord de la France,.. Une motorisation « zero émission » sera mise en œuvre sur tout ou partie de ces unités.<sup>4</sup>

Le projet Watertruck est un système de bateaux-pousseurs qui permet de pallier la réduction du nombre de petits bateaux de fret et la difficulté de trouver des capitaines pour les piloter. Il offre ainsi la possibilité d'utiliser les voies navigables à petit gabarit pour le transport de marchandises. Sa réussite a permis le lancement d'un nouveau projet (Watertruck+ RTE-T/MIE) dont « l'objectif est de fournir au marché les

<sup>4</sup> Présentation du Schéma Directeur National du Fret – Intercéreales- octobre 2020

*outils nécessaires pour la construction d'une flotte de 500 navires, en déployant le concept Watertruck dans différentes régions européennes ».*<sup>5</sup>

### De nouveaux usages pour un renouveau du transport fluvial

L'intégration du Canal Seine-Nord Europe dans de nouvelles chaînes logistiques pourrait permettre le développement de certaines filières : transport de déchets spécifiques, logistique urbaine (messagerie express, distribution finale dans le domaine de la grande distribution...), espaces de stockage flottant...

---

<sup>5</sup> Source : Commission européenne - [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/fr/projects/belgium/watertruck-opens-up-europes-small-waterways-to-freight-transport](https://ec.europa.eu/regional_policy/fr/projects/belgium/watertruck-opens-up-europes-small-waterways-to-freight-transport)

Crédit photographique : Filière Batellerie – Chantier Naval de Pont l'Évêque/ Région - DRA





URAP à Moislains (80)

## Filière Céréales

Nomenclature des activités de la filière Céréales traitées dans cette fiche regroupent (codes NAF) :

0111Z	Culture de céréales (sauf riz), de légumineuse et de graines oléagineuses
1061A	Meunerie
1062B	Autres activités du travail des grains
1062Z	Fabrication de produits amylacés
4621Z	Commerce de gros céréales, tabac non manufacturé, de semences et aliments pour bétail

Elles comprennent des activités industrielles de 1<sup>ère</sup> transformation (NAF 1062Z) qui peuvent être redondantes avec celles composant la filière industrie agroalimentaire (cf Fiche Filière Agro-alimentaire).

### La filière Céréales, une filière exportatrice et bien organisée

La France est le premier producteur et premier exportateur céréalier européen. Le pays se classe à la 8<sup>e</sup> place mondiale pour la production. En moyenne, sur les 5 dernières campagnes (2014/15 à 2018/19), plus de 72 millions de tonnes de céréales (66 MT pour les céréales et 6,9 MT pour les oléagineux) ont été produites.

17 millions de tonnes de céréales ont été embarquées sur les ports français : Rouen est le 1<sup>er</sup> port français en céréales avec 39 % des embarquements, suivi des ports de La Pallice (22 %) et Dunkerque (10 %). Les exportations se font majoritairement vers les pays de l'Union Européenne. Les pays du Maghreb sont la 2<sup>e</sup> zone importante d'exportation des céréales françaises.

Les grands fleuves navigables français (axes Rhin-Rhône et Escaut) disposent d'une bonne connexion au réseau navigable d'Europe du Nord et permettent d'assurer ainsi la majorité des livraisons vers l'Allemagne et le Benelux.

Sur le territoire national, 250 sites de stockage sont reliés à la voie d'eau pour permettre le chargement de bateaux de taille très variées allant de la péniche de type Freycinet (entre 250 et 300 tonnes de marchandises), jusqu'à des unités plus importantes (de 1 200 à 3 500t) ou des unités fluvio-maritimes.

La filière se compose de 3 types d'acteurs : les producteurs, les collecteurs et les transformateurs.

## Les Hauts-de-France, 2<sup>e</sup> région de production de céréales

*Avec plus de 10 millions de tonnes de céréales récoltées en 2017, la Région Hauts-de-France se place au second rang national derrière la région Grand Est.*

La culture des céréales couvre la moitié de la surface agricole et occupe 80 % des exploitations de la région. Par ailleurs, deux groupes coopératifs régionaux, Advitam-Unéal et Noriap sont classés parmi les 10 premiers collecteurs de céréales français en termes de tonnes collectées<sup>6</sup>. Sont implantés également en région et dans la zone d'attractivité du Canal, Soufflet, Axereal et Vivescia qui font partie des plus gros collecteurs français

La première transformation occupe une place importante : la fabrication d'amylacés en région représente 75 % de la production nationale.

Ces atouts ont favorisé le développement d'une filière céréale régionale importante, bien organisée et diversifiée allant de la production, à la collecte et au négoce jusqu'à la transformation. La filière bénéficie également de la présence en région du pôle de compétitivité Industries Agro-Ressources (IAR) et de nombreux centres de recherche : ARVALIS-Institut du végétal, le Centre Technique de la Conservation des Produits Agricoles (CTCPA), le Centre de Valorisation des Glucides (CVG)...

<sup>6</sup> Source : Service Affaires économiques et Prospective – Chambre d'Agriculture Hauts-de-France – Septembre 2017

## La filière Céréales sur le territoire de projet du CSNE

Près de 25 400 personnes travaillent dans la filière en Hauts-de-France dont 15 % sur le périmètre intercommunal du projet Canal Seine Nord Europe

Avec le recensement, on estime que 25 378 personnes travaillent dans la filière en 2016 dont 3 685 dans le périmètre retenu pour la DRA.

Les emplois de production et de commerce de gros sont bien repartis sur l'ensemble du périmètre alors que la Communauté de Communes du Grand Roye et celle de l'Est de la Somme concentrent respectivement les emplois du travail du grain et de la fabrication de produits amylacés.

EPCI	0111Z - Culture céréales légumineuses graines	1061A - Meunerie	1061B - Autres activités du travail des grains	1062Z - Fabrication de produits amylacés	4621Z - Commerce gros céréales tabac semences	Estimation basse du nombre d'emplois dans la filière céréales
CC du Sud-Artois	455	0	0	5	30	490
CC de la Haute Somme (Combles - Péronne - Roisel)	336	0	0	0	25	361
CC Osartis Marquion	276	20	0	0	80	377
CA du Douaisis (CAD)	257	8	0	8	71	343
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	60	5	9	6	31	111
CA de Cambrai	366	s*	0	0	47	413
CC du Grand Roye	363	5	192	10	66	636
CC de l'Est de la Somme	282	0	10	105	30	428
CC des Lisières de l'Oise	70	0	0	36	0	106
CC du Pays Noyonnais	94	0	13	13	11	130
CC des Deux Vallées	10	0	0	0	20	30
CC du Pays des Sources	191	0	20	5	45	261
Total EPCI du périmètre CSNE	2 760	37	244	188	456	3 685

\*s : secret statistique, les totaux sont donc des estimations basses

Source : INSEE – traitement Agence Hauts-de-France 2020-2040

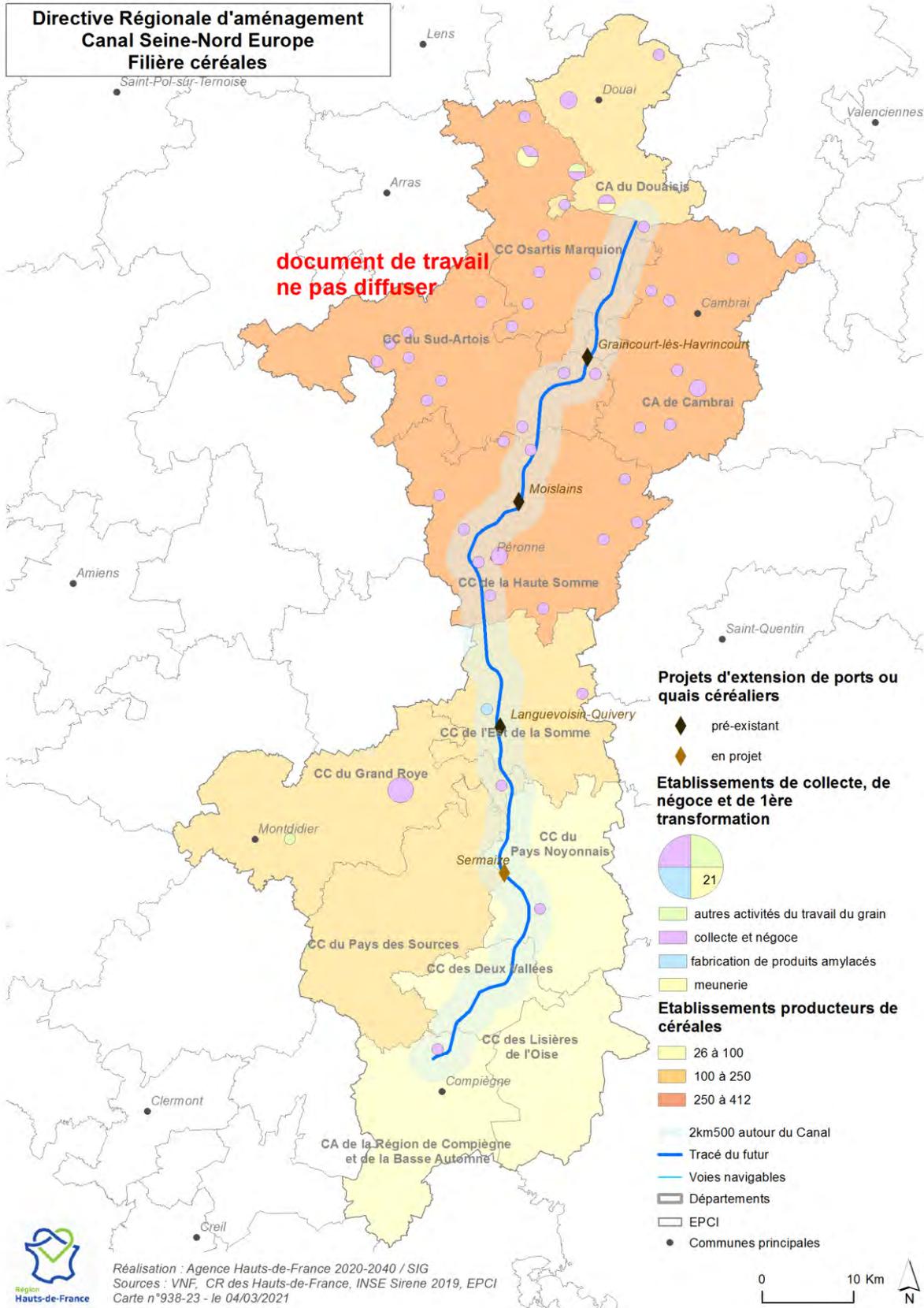
Environ 2 400 établissements producteurs de céréales et plus d'une centaine d'établissements de commerce de gros sont implantés dans la zone du tracé. Une grande majorité de ces établissements n'emploient pas de salariés.

Ces établissements se concentrent sur les territoires situés sur la partie Nord du tracé du CSNE. Du Cambrésis à la Haute-Somme, les établissements producteurs de céréales sont en nombre (entre 250 et 412 établissements par EPCI). Cette implantation est liée à la présence de vastes plateaux agricoles.

### Les infrastructures permettant le transport de céréales par voie d'eau : les quais céréaliers

Sur le territoire retenu pour la DRA, 7 quais à exploitation céréalrière sont recensés le long du Canal du Nord. Parmi ces quais, la coopérative Noriap, située sur la commune de Languevoisin-Quiquery, est un des collecteurs les plus importants à l'échelle nationale en termes de tonnes collectées.

Commune d'implantation	Capacité	Nb de silos	Entreprise exploitante
Clairoix			Coopérative Agora
Noyon	41 700 T	5	Coopérative Agora
Languevoisin-Quiquery	100 000 T	19	Coopérative Noriap
Biaches	**	**	Coopérative CERENA
Cléry-sur-Somme	50 000 T	4	Coopérative UNEAL
Moislains	85 000 T	4	Coopérative UNEAL
Marquion	58 800 T	2	Coopérative UNEAL



### Plus d'une centaine d'établissements de commerce de gros sont implantés dans la zone du tracé

Les établissements de commerce de gros céréaliers présents sur le territoire retenu pour la DRA sont principalement des établissements de collecte et de négoce céréalier. Ils sont principalement concentrés sur la partie Nord du tracé (du Cambrésis à la Haute-Somme). 10 établissements sont recensés dans le périmètre de proximité CSNE sur cette partie Nord, Cette implantation est notamment liée à la présence importante d'activités agricoles céréalières sur le territoire. 4 de ces 10 établissements se concentrent sur le secteur de Péronne, 3 sur le secteur d'Étrécourt-Manancourt, 2 sur le secteur de Graincourt-les-Havrincourt.

Au Sud du tracé du CSNE, **de l'Est de la Somme au Compiégnois**, les établissements de collecte céréaliers sont largement moins représentés, 3 établissements sont recensés sur le périmètre de proximité du CSNE dont la vocation principale est la collecte et le négoce.

### Les établissements de première transformation

Les meuneries, activités du travail du grain et les établissements fabricant des produits amylacés sont peu nombreux. On recense un établissement de fabrication des produits amylacés, présent dans le périmètre de proximité, sur la commune de Mesnil-St-Niçaise (Groupe Tereos, dont la vocation principale est la transformation de blé (900 000 Tonnes de blés par an)).

## La filière Céréales en perspective du projet CSNE

### Une filière adaptée au transport fluvial

Les caractéristiques de la logistique de la filière céréales en font le 1<sup>er</sup> client de la voie fluviale en Hauts-de-France : elle représente 36 % du trafic dans la région (près de 46 % pour l'ensemble de la filière agro-alimentaire).<sup>7</sup>

L'ouverture du canal est une réelle opportunité pour la filière mais également un grand bouleversement pour son organisation logistique. Elle intègre depuis plusieurs années le canal dans son développement : les opérateurs céréaliers régionaux se sont déjà pré-positionnés sur des infrastructures « bord à canal » et misent fortement sur les retombées de cet investissement.

En parallèle, la filière doit également faire face à des changements qui menacent sa dynamique : les contraintes environnementales, économiques, la stabilisation des rendements...

Pour faire face à ces menaces, un plan de transformation de la filière a été travaillé en 2017 au sein de son organisation interprofessionnelle, Intercéréales. Dans ce plan (en annexe) figurent, parmi d'autres, des propositions pour assurer et développer le transport de céréales par la voie fluviale.

Entre 2015 et 2016, les EPCI bordant le futur canal ont estimé les besoins de différentes filières (qu'ils ont interrogées) au sein des futurs ports intérieurs du CSNE<sup>8</sup>.

Pour la filière céréales, plusieurs projets sont ressortis :

- l'extension du quai de Moislains (coopérative UNEAL) permettrait une augmentation de son trafic de 40 % (250 Kt)
- le projet de port de Languevoisin (union Euroseine), à l'emplacement de l'actuel quai Noriap, avec la construction d'un silo pourrait générer un trafic jusqu'à 2Mt
- l'implantation d'un quai céréalier à Graincourt-lès-Havrincourt avec la construction d'un silo est également envisagée
- un terminal céréalier comprenant la construction d'un silo (coopérative AGORA) et un quai à Sermaize (Noyon) permettrait un trafic de 80 Kt (sous réserve de la relocalisation de la coopérative qui est pour l'instant sur le canal du Nord).

Ces infrastructures, bien que principalement dédiées aux céréales, pourront être utilisées pour d'autres produits agricoles dont les engrais.

Les enjeux sont considérables pour la filière : l'utilisation de bateaux plus grands et l'augmentation de capacité de stockage au plus près du canal pourraient réduire les coûts logistiques fluviaux de 20 %.

<sup>7</sup> Note de conjoncture DT Nord-Pas-de-Calais et DT Bassin de la Seine (NST 0 +1) au 1<sup>er</sup> janvier 2020

<sup>8</sup> Etudes EUROTRANS auprès des Communautés de communes de Haute-Somme, du Pays Noyonnais, du Pays Neslois, du Pays d'Osartis Marquion

## Annexe

Extrait du plan de transformation filière céréales - Intercéréales - Décembre 2017

### **1. Moderniser la flotte et l'offre logistique fluviale**

Cette modernisation doit passer par l'investissement dans des bateaux plus performants (innovation, énergie, émission), mais également par une intégration logistique plus forte et multimodale, ainsi qu'un engagement vers la mutualisation et la massification de cette logistique fluviale.

### **2. Disposer d'un réseau fluvial H24 maillé à grand gabarit**

Un réseau fluvial H24 favoriserait le maintien des transformations primaires et secondaires sur le territoire national, car il permettrait les échanges par modes massifiés entre les zones de production, de transformation et de consommation et améliorerait la compétitivité nationale par rapport aux autres pays européens (notamment le Benelux).

La liaison Seine-Escaut est une priorité pour le secteur, car elle se situe au cœur des zones de production et de transformation (Somme, Aisne, Marne, Oise, Seine-et-Marne, Eure, etc.).

3. Développer des solutions multimodales pour mieux choisir et sécuriser les portes d'entrée et de sortie des matières premières ou des produits

Ces solutions sont tout particulièrement nécessaires entre le Nord (Dunkerque), l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris), la façade Atlantique (Nantes, La Pallice,) et le Sud (Marseille, Sète).

### **4. Concentrer les unités de transformation et de stockage bord à voie d'eau**

Réunir sur un même site plusieurs unités de transformation et qu'elles soient situées au bord de l'eau permettrait de baisser les coûts de la chaîne logistique et de développer la mutualisation des coûts d'installations.

5. Augmenter le nombre et le niveau européen des terminaux à conteneurs

Cela permettrait un meilleur maillage territorial, d'une part pour les échanges européens, et d'autre part pour des solutions plus massifiées et économiques (mutualisation) depuis et vers les Grands Ports maritimes.

6. Etudier et développer des chaînes intégrées Fleuve/Mer pour les échanges intra-européens et vers le Bassin méditerranéen, et pour les échanges internationaux

Une telle étude pourrait permettre la réduction des ruptures de charge et amoindrir la manutention des produits.

**7. Valoriser le réseau capillaire sur l'ensemble des 3 bassins Seine-Escaut, Rhin-Moselle et Saône-Rhône quand il dispose d'installations embranchées**

**8. Préserver, en 2018, le dispositif d'aide au « coup de pince » pour soutenir le transport fluvial de containers**

En 2014, la Commission européenne a autorisé le régime français d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné pour la période 2013-2017. Ce programme de soutien a favorisé la mise en place et le développement de services de transport combiné pour contribuer aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Il est nécessaire de reconduire ce dispositif afin de poursuivre l'effort engagé vers le développement du transport combiné.

9. Assurer la mutualisation des Terminal Handling Charges (THC) dans les ports français

A l'instar de la décision prise par le GPM de Dunkerque, cette mutualisation des THC permet de ne plus faire peser de surcoûts sur le transport fluvial de containers.



Usine Tereos à Mesnil-Saint-Nicaise (80)

## Filière agro-alimentaire

La filière agroalimentaire regroupe l'ensemble des activités industrielles qui transforment des productions alimentaires issues de l'agriculture ou de la pêche en aliments industriels destinés principalement à la consommation humaine.

Note préalable : Le détail des activités agro-alimentaires traitées dans cette fiche figure en Annexe. Il **s'agit** de :

- transformation et conservation de la viande et préparation de produits à base de viande
- transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques
- transformation et conservation de fruits et légumes
- fabrication d'huiles et graisses végétales et animales
- fabrication de produits laitiers
- travail des grains ; fabrication de produits amylacés
- fabrication de produits de boulangerie-pâtisserie et de pâtes alimentaires
- fabrication d'autres produits alimentaires
- fabrication d'aliments pour animaux
- fabrication de boissons.

Ne sont pas abordés dans cette fiche les activités dérivées de l'activité agricole qui ne sont pas destinés à l'alimentation (ex : méthanisation, fabrication de matériaux...).

## La filière agro-alimentaire en Hauts-de-France

*Chiffres clés : 35 647 salariés travaillent en 2018 dans l'industrie agroalimentaire au niveau régional (source ACOSS ; 2018). Cette industrie se positionne comme la première industrie employeuse en Hauts de France.*

*Ce chiffre a connu une baisse relative depuis 2008 où elle comptait 38 115 salariés (-6,5%) bien que l'on note une hausse depuis 2015 (+1,8%).*

S'appuyant sur les ressources agricoles, halieutiques et aquacoles de la région, l'industrie agroalimentaire est fortement ancrée en Hauts-de-France. Elle s'appuie notamment sur des productions agricoles pour lesquelles la région est leader (pomme de terre, betterave par exemple). Son imprégnation locale explique sa diversité puisqu'elle peut être amenée à transformer autant les produits de la mer, de l'élevage ou issus des cultures.

Les infrastructures de transports maillant le territoire ainsi que la présence d'un bassin de consommation important à proximité contribuent à sa performance notamment à l'export.

Première industrie en termes d'emplois au niveau régional, la filière est caractérisée par son ouverture à l'international, de grands groupes internationaux y sont d'ailleurs présents.

Plusieurs grands secteurs sont identifiables : la fabrication de produits amylacés (à base d'amidon issu de blé, de maïs, de fécule **de pomme de terre...**) et la fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîches représentent chacune plus de 10% des effectifs. La transformation de viandes, de poissons et de légumes vient ensuite (6 à 7% des effectifs chacune).

Enfin, la région compte des secteurs pour lesquels sa production est reconnue au niveau national même si les effectifs salariés sont plus modestes : transformation et conservation des pommes de terre, fabrication de lait, de bière et de cacao, chocolats et confiseries.

Secteur	effectifs	%
Fabrication de produits amylacés	3 830	11%
Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche	3 730	10%
Autre transformation et conservation de légumes	2 598	7%
Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques	2 351	7%
Transformation et conservation de la viande de boucherie	2 228	6%
Préparation industrielle de produits à base de viande	1 773	5%
Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.	1 490	4%
Fabrication de cacao, chocolat et de produits de confiserie	1 460	4%
Fabrication d'aliments pour animaux de compagnie	1 190	3%
Fabrication de biscuits, biscottes et pâtisseries de conservation	1 168	3%
Fabrication de bière	1 084	3%
Fabrication de lait liquide et de produits frais	1 083	3%
Fabrication d'aliments homogénéisés et diététiques	1 047	3%
Transformation et conservation de pommes de terre	1 046	3%
<b>Autres secteurs</b>	<b>9 569</b>	<b>27%</b>

Source : ACOSS 2018, traitement AHDF

Sur la période 2007-2018, les activités suivantes connaissent une hausse de leurs effectifs salariés : la transformation et conservation de fruits (+69%), la production de boissons rafraichissantes (+35%), la fabrication industrielle de pain (+33%) alors que d'autres secteurs sont en baisse parmi lesquels la fabrication de cacao, chocolat et de produits de confiserie (-30%), celle d'aliments pour animaux de ferme (-42%) ainsi que la fabrication de sucre (-37%).

### Une répartition équilibrée de l'activité agroalimentaire sur le territoire régional

Les territoires (EPCI) accueillant des activités agroalimentaires sont répartis dans l'ensemble du territoire régional comme le montre le tableau ci-dessous reprenant les 10 premiers territoires en termes d'emplois dans le secteur :

Territoire (EPCI)	effectifs salariés
Métropole Européenne de Lille	4 282
CC Flandre Lys	2 986
CA du Boulonnais	2 763
CC de Flandre Intérieure	1 516
CC de la Haute Somme (Comblès - Péronne - Roisel)	1 311
CU d'Arras	1 266
CC du Ternois	1 198
CC de la Thiérache du Centre	1 193
CA Maubeuge Val de Sambre	1 129
CU de Dunkerque	1 088

Source : ACOSS 2018, traitement AHDF

Cette répartition peut être liée à des spécialisations. Par exemple, la CA du Boulonnais regroupe près de 9 emplois sur 10 du secteur Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques.

En comparaison avec les autres régions françaises, l'industrie agroalimentaire dans les Hauts-de-France se compose d'une part plus importante de grands établissements (36 établissements comptent plus de 250 salariés) et de plusieurs sièges sociaux : Bonduelle, Roquette, Lesaffre, Holder (boulangeries Paul) ou Tereos.

À l'échelle nationale, la région Hauts-de-France est leader à l'international pour les produits de biens alimentaires (hors boissons). Elle représente en valeur, 18,5% des exportations françaises pour un montant total de plus de 5,4 milliards d'euros en 2016. Les pays proches (Belgique, Royaume Uni, Allemagne) sont ses principaux débouchés.<sup>9</sup>

En 2017, on recense dans l'industrie agro-alimentaire 97 établissements à capitaux étrangers qui emploient plus de 13 700 salariés. Preuve de la forte internationalisation de ce secteur d'activité, ces entreprises représentent 11% des industries régionales et concentrent 1 emploi sur 3 du secteur.

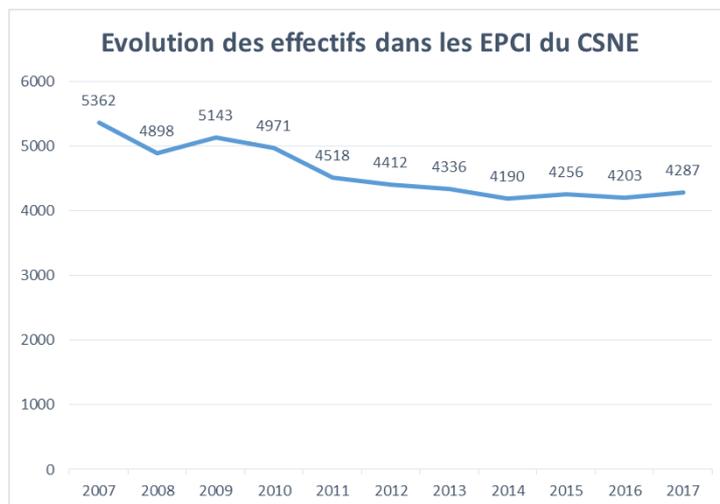
<sup>9</sup> Source : CCI, Douanes 2016

## La filière agro-alimentaire sur le territoire de projet CSNE

*Un poids relatif mais une spécialisation forte dans certains domaines*

Les 12 EPCI du périmètre d'étude de la DRA regroupent 4 287 emplois salariés appartenant au secteur agroalimentaire soit 12% des emplois régionaux.

À l'image de la tendance régionale, l'emploi a baissé depuis 2008 (-20%) plus fortement qu'au niveau régional mais connaît depuis 2015 une hausse (2%) légèrement plus marquée.

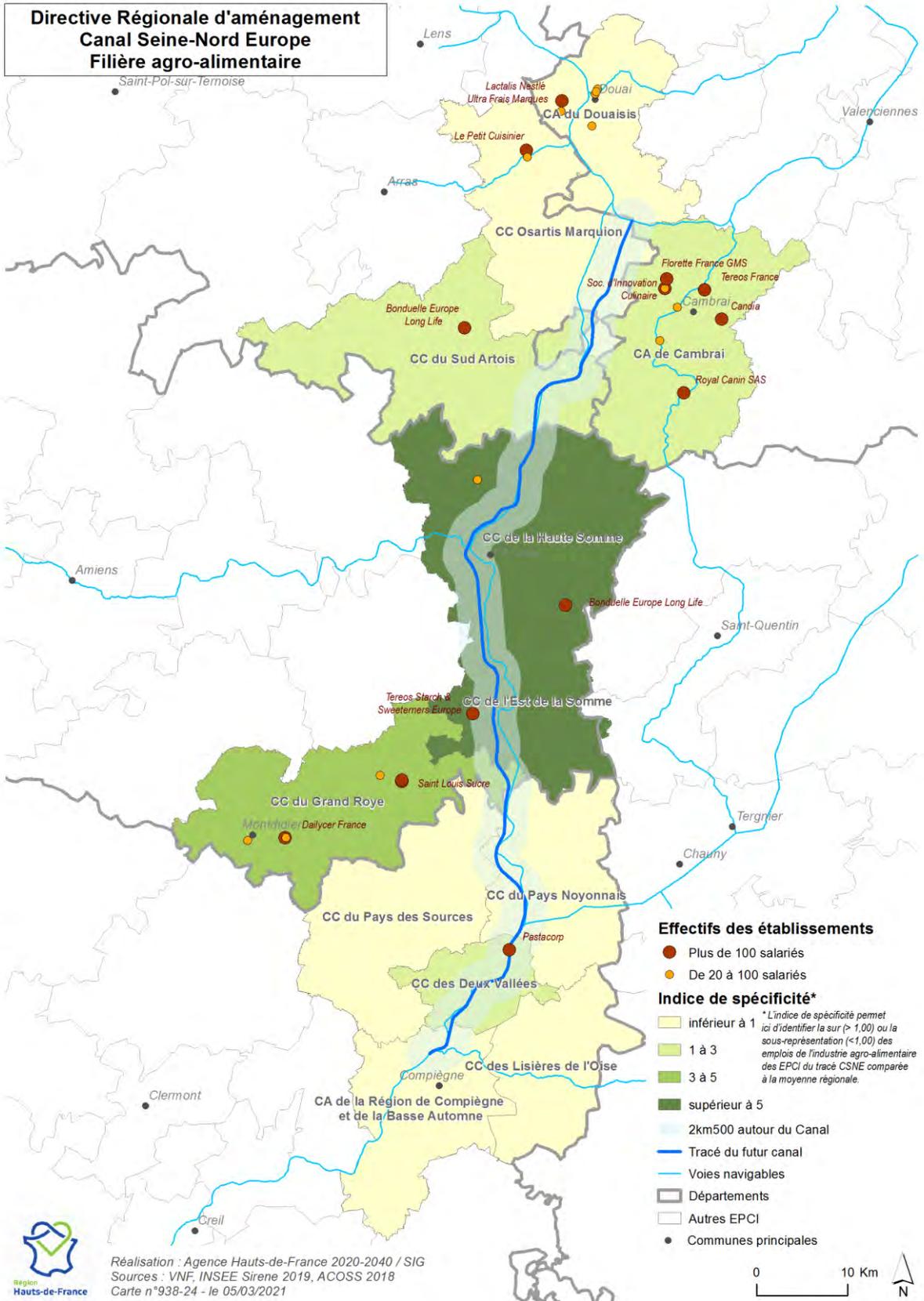


Parmi ces 12 EPCI, certains comptent un nombre important d'emplois du secteur, c'est notamment le cas des Communautés de Communes de la Haute-Somme et du Grand Roye qui concentrent près de la moitié des effectifs. Si l'on ajoute les communautés d'Agglomération du Douaisis et du Cambrésis et la Communauté de Communes de l'Est de la Somme ce taux s'approche des 90%.

EPCI	Effectifs salariés du secteur agroalimentaire (2018)	Part du total des emplois agroalimentaire des 12 EPCI
CA du Douaisis (CAD)	549	12,8%
CA de Cambrai	610	14,2%
CC de la Haute Somme (Combles - Péronne - Roisel)	1311	30,6%
CC du Grand Roye	744	17,4%
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	74	1,7%
CC de l'Est de la Somme	535	12,5%
CC Osartis Marquion	121	2,8%
CC du Pays Noyonnais	74	1,7%
CC des Deux Vallées	128	3,0%
CC des Lisières de l'Oise	3	0,1%
CC du Pays des Sources	2	0,0%
CC du Sud-Artois	136	3,2%

Source : ACOSS 2018, traitement AHDF

Cette lecture se retrouve également dans l'indice de spécialité des EPCI repris dans la carte suivante.



Dans le périmètre du projet de Canal Seine-Nord Europe, la filière agroalimentaire se caractérise par des spécificités dans 3 secteurs :

- La transformation et conservation de légumes y est très dominante (34% des effectifs salariés contre 7% au niveau régional), marquée par le groupe Bonduelle, installé dans la Haute-Somme (Estrées-Mons) et l'Artois.
- La fabrication de sucre est le second secteur, regroupant 12% des effectifs (moins de 2% au niveau régional). Elle est principalement située sur le secteur de Roye et l'Est de la Somme, en lien avec la présence de St Louis entre autres. Elle est structurée par des établissements de grande taille dispersés sur le territoire.
- Le travail des grains, la fabrication de produits amylacés, de lait et la préparation de viande, occupent également une place importante (7% contre 2,4% au niveau régional) illustrée notamment par l'implantation de Tereos installé à Mesnil-St-Nicaise (à 900 m du tracé du CSNE et en proximité immédiate avec le futur port intérieur de Nesle).

On relève par ailleurs à proximité du canal la présence d'établissements de production de protéines alternatives, issues de l'élevage d'insectes, destinées à l'alimentation animale et à l'aquaculture. Le site d'InnovaFeed est localisé à Gouzeaucourt, près de Cambrai ; une autre unité du même groupe est co-localisée à Nesle, près de l'amidonnerie Tereos. Ces implantations en région permettent à InnovaFeed à la fois de se doter d'une matière première, et de valoriser la production localement. Un autre projet de production de protéines d'insectes est en cours d'étude pour l'établissement Ynsect (commune de Poulainville, près d'Amiens).

Le secteur du Noyonnais-Compiégnois accueille très peu d'établissements relevant de l'industrie agroalimentaire. On recense néanmoins une entreprise de taille conséquente dans le périmètre de proximité du CSNE : le fabricant de pâtes alimentaires Pastacorp à Chiry-Ourscamp.

Le Nord du Cambrésis et le Nord du Douaisis regroupent quant à eux quelques grappes d'industries agroalimentaires, composées de petits et de grands établissements.

Secteur	Effectifs 2018	%
Autre transformation et conservation de légumes	1 466	34%
Fabrication de sucre	507	12%
Autres activités du travail des grains	314	7%
Fabrication de produits amylacés	311	7%
Fabrication de lait liquide et de produits frais	292	7%
Préparation industrielle de produits à base de viande	236	6%
Fabrication d'aliments pour animaux de compagnie	194	5%
Transformation et conservation de la viande de boucherie	183	4%
Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.	160	4%
Autres secteurs	624	15%

Source : ACOSS 2018, traitement AHDF

Cette répartition par secteur, se retrouve dans la liste des grands établissements présents sur le territoire concerné (voir également carte précédente). Source : INSEE SIRENE – effectifs 2017, traitement AHDF

Tranche d'effectifs	Activité	Entreprise	Commune	EPCI
100 à 199 salariés	Préparation industrielle de produits à base de viande	SOCIETE D'INNOVATION CULINAIRE	TILLOY-LEZ-CAMBRAI	CA de Cambrai
100 à 199 salariés	Autre transformation et conservation de légumes	FLORETTE FRANCE GMS	RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE	CA de Cambrai
500 à 999 salariés	Autre transformation et conservation de légumes	BONDUELLE EUROPE LONG LIFE	ESTREES-MONS	CC de la Haute-Somme
100 à 199 salariés	Autre transformation et conservation de légumes	BONDUELLE EUROPE LONG LIFE	VAULX-VRAUCOURT	CC sud Artois
250 à 499 salariés	Fabrication de lait liquide et de produits frais	LACTAUS NESTLE ULTRA-FRAIS MARQUES	CUINCY	CA du Douaisis
200 à 249 salariés	Fabrication de lait liquide et de produits frais	CANDIA	AWOINGT	CA de Cambrai
250 à 499 salariés	Autres activités du travail des grains	DAILYCER FRANCE	FAVEROLLES	CC du Grand Roye
250 à 499 salariés	Fabrication de produits amylacés	TEREOS STARCH & SWEETENERS EUROPE	MESNIL-SAINT-NICAISE	CC de l'Est de la Somme
100 à 199 salariés	Fabrication de pâtes alimentaires	PASTACORP	CHIRY-OURS CAMP	CC des Deux Vallées
100 à 199 salariés	Fabrication de sucre	TEREOS FRANCE	ESCAUDOEUVRES	CA de Cambrai
250 à 499 salariés	Fabrication de sucre	SAINT LOUIS SUCRE (établissement fermé en fev. 2020)	EPPEVILLE	CC de l'Est de la Somme
100 à 199 salariés	Fabrication de sucre	SAINT LOUIS SUCRE	ROYE	CC du Grand Roye
100 à 199 salariés	Fabrication de plats préparés	LE PETIT CUISINIER	VITRY-EN-ARTOIS	CC Osartis Marquion
100 à 199 salariés	Fabrication d'aliments pour animaux de compagnie	ROYAL CANIN SAS	LES RUES-DES-VIGNES	CA de Cambrai

## La filière agro-alimentaire en perspective du projet CSNE

### Les défis de l'agroalimentaire

L'industrie agroalimentaire en France constitue une industrie performante, connectée à la fois aux sources de productions et aux débouchés commerciaux et compétitive à l'exportation.

Elle doit cependant répondre à plusieurs défis :

- maintenir sa compétitivité spécialement dans le cadre d'un environnement concurrentiel et ouvert à l'échelle européenne et internationale. En effet, la France est passée du 2<sup>ème</sup> au 4<sup>ème</sup> rang en matière d'exportation agricoles alors que la valeur ajoutée du secteur est en baisse.
- s'adapter à la demande évolutive de la clientèle afin de rester sur des segments à forte valeur ajoutée : l'exigence des consommateurs s'accroît au fur et à mesure que se développent de nouvelles tendances de consommation (bio, labels, respect des animaux, nouvelles protéines,...)
- s'adapter aux exigences sociétales (transparence, sécurité alimentaire...) renforcées par la digitalisation
- trouver et maintenir les débouchés dans un contexte incertain (Brexit) et dans une relation complexe avec les acheteurs de la grande distribution. Cela passe aussi par l'innovation-produits
- Renforcer l'attractivité des métiers : un travail de valorisation est nécessaire afin d'attirer des personnes vers les métiers de l'agroalimentaire souvent appréhendés comme difficiles et peu rémunérateurs. Actuellement, un tiers des recrutements sont considérés comme compliqués. Les mutations du secteur impliquent par ailleurs l'intégration de nouvelles compétences.

En région, l'ensemble de ces défis se retrouvent dans les filières locales. Certaines sont davantage impactées du fait de la spécificité régionale. C'est le cas de l'industrie sucrière qui subit depuis plusieurs années de profondes évolutions avec la fin des quotas betteraviers et le fort développement des surfaces cultivées. Le marché a connu un effondrement des prix en raison d'une production mondiale record et d'une interdépendance plus grande des marchés européens et mondiaux<sup>10</sup>. Cette crise a notamment conduit à l'arrêt récent de la sucrerie Saint-Louis (Epeville – Somme).

A l'inverse, on notera des taux d'investissement particulièrement élevés dans certains secteurs (plus de 20%) : alimentation pour animaux, produits de la boulangerie, industrie laitière et corps gras<sup>11</sup>.

### Perspectives

Suite notamment aux travaux des Etats Généraux de l'alimentation (2017-2018), un contrat de filière agroalimentaire a été signé entre l'Etat et les représentants de la filière le 16 novembre 2018. Les axes de travail retenus sont :

- La transition numérique (numériser et rendre accessible l'information produits)
- L'innovation produit (exemple : le développement des protéines du futur, la valorisation des ferments)
- Le développement durable (pratiques de RSE, économie circulaire, efficacité énergétique)
- Le maintien des exportations françaises
- Le développement des compétences et emploi

En région Hauts-de-France, la filière dispose d'outils pour son développement :

- 4 pôles de compétitivités concernant l'agroalimentaire : Nutrition-Santé-Longévité, Industrie et Agro-Ressources, Aquimer, Matikem
- des centres de transfert technique (ADRIANOR, CERTIA)
- des structures de développement dédiées : Agrosphère, Agroé

En termes de modes de distribution, le Canal Seine-Nord Europe vient compléter une offre d'infrastructures qui est un facteur important de compétitivité de la filière.

Actuellement, les contraintes liées à la fourniture de la grande distribution ainsi que les caractéristiques de conservation des produits ont imposé une forte utilisation de la route. L'utilisation en aval de la production doit donc être envisagée avec l'implication et l'engagement de la grande distribution<sup>12</sup>.

L'utilisation de la voie fluviale semble plus adaptée en amont (apport de volumes de matières premières) voire dans le transport de déchets issus de la transformation des produits.

<sup>10</sup> Agreste 2018

<sup>11</sup> Panorama des industries agroalimentaire 2018, Ministère de l'Agriculture

<sup>12</sup> VNF Analyse de filières clés et réflexions sur les solutions de réorganisation des flux logistiques et le positionnement des plateformes multimodales - 2010

## Annexe

### Détail des activités agroalimentaire (NAF 732)

Les activités reprises ci-dessous sont celles correspondant à une activité de transformation de ressources agricoles ou halieutiques. Les activités correspondant davantage à une activité de vente en magasin ont été retirées (boulangeries, pâtisseries, charcuteries).

#### Transformation et conservation de la viande et préparation de produits à base de viande

- 10.11Z Transformation et conservation de la viande de boucherie
- 10.12Z Transformation et conservation de la viande de volaille
- 10.13A Préparation industrielle de produits à base de viande

#### Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques

- 10.20Z Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques

#### Transformation et conservation de fruits et légumes

- 10.31Z Transformation et conservation de pommes de terre
- 10.32Z Préparation de jus de fruits et légumes
- 10.39A Autre transformation et conservation de légumes
- 10.39B Transformation et conservation de fruits

#### Fabrication d'huiles et graisses végétales et animales

- 10.41 Fabrication d'huiles et graisses
- 10.41A Fabrication d'huiles et graisses brutes
- 10.41B Fabrication d'huiles et graisses raffinées
- 10.42 Fabrication de margarine et graisses comestibles similaires
- 10.42Z Fabrication de margarine et graisses comestibles similaires

#### Fabrication de produits laitiers

- 10.51A Fabrication de lait liquide et de produits frais
- 10.51B Fabrication de beurre
- 10.51C Fabrication de fromage
- 10.51D Fabrication d'autres produits laitiers
- 10.52Z Fabrication de glaces et sorbets

#### Travail des grains : fabrication de produits amylacés

- 10.61A Meunerie
- 10.61B Autres activités du travail des grains
- 10.62Z Fabrication de produits amylacés

#### Fabrication de produits de boulangerie-pâtisserie et de pâtes alimentaires

- 10.71A Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche
- 10.72Z Fabrication de biscuits, biscottes et pâtisseries de conservation
- 10.73Z Fabrication de pâtes alimentaires

#### Fabrication d'autres produits alimentaires

- 10.81Z Fabrication de sucre
- 10.82Z Fabrication de cacao, chocolat et de produits de confiserie
- 10.83Z Transformation du thé et du café
- 10.84Z Fabrication de condiments et assaisonnements
- 10.85Z Fabrication de plats préparés
- 10.86Z Fabrication d'aliments homogénéisés et diététiques
- 10.89Z Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.

#### Fabrication d'aliments pour animaux

- 10.91Z Fabrication d'aliments pour animaux de ferme
- 10.92Z Fabrication d'aliments pour animaux de compagnie

#### Fabrication de boissons

- 11.01Z Production de boissons alcooliques distillées
- 11.02A Fabrication de vins effervescents
- 11.02B Vinification
- 11.03Z Fabrication de cidre et de vins de fruits
- 11.04Z Production d'autres boissons fermentées non distillées
- 11.05Z Fabrication de bière
- 11.06Z Fabrication de malt
- 11.07A Industrie des eaux de table
- 11.07B Production de boissons rafraichissantes



Synthomer à Ribécourt-Dreslincourt, (60)

# Filière Chimie-Engrais

Note préalable : l'étude des transports de marchandises se fait à partir d'une Nomenclature Statistique des Transports (NST) dont la correspondance n'est pas étroitement liée à celle de la Nomenclature d'Activité Française de l'Insee, principalement élaborée pour faciliter l'organisation de l'information économique et sociale. L'utilisation de la NAF a ici été privilégiée pour décrire l'activité économique le plus précisément possible. Le champ retenu inclut ainsi davantage les activités de chimie et de pharmacie, spécifiques à la région, et moins celle de la production d'engrais, ce dernier étant généralement importé.

## Périmètre retenu pour l'analyse

Les activités retenues pour définir les activités centrales de la chimie et de la pharmacie sont les suivantes (sélectionnées à partir de la nomenclature d'activités françaises)

### Chimie minérale et organique\*

2011Z : Fab. de gaz industriels  
2012Z : Fab. de colorants et de pigments  
2013B : Fab. d'autres produits chimiques inorganiques de base n.c.a.  
2014Z : Fab d'autres prdts chimiq. organiq. de base  
2015Z : Fab. de produits azotés et d'engrais  
2017Z : Fab. caoutchouc synthétique

### Spécialités chimiques

2020Z : Fab. pesticides et autres prdts agrochimiques  
2030Z : Fab. peintures, vernis, encres et mastics  
2051Z : Fab. prdts explosifs  
2052Z : Fab. de colles  
2053Z : Fab. d'huiles essentielles  
2059Z : Fab. d'autres prdts chimiq. n.c.a  
2060Z : Fab. fibres artificielles ou synthétiq.

### Pharmacie

2110Z : Fabrication de produits pharmaceutiques de base  
2120Z : Fabrication de préparations pharmaceutiques

### Savons, parfums et prdts d'entretien

2041Z : Fab. savons, détergents et prdts d'entretien  
2042Z : Fab. parfums, prdts pour la toilette

Nb : Ce périmètre ne prend pas en compte certaines activités telles que la recherche et le développement dont les activités ne sont pas uniquement spécifiques à la chimie ou à la pharmacie (bien qu'elles soient localement bien représentées et constituant un facteur d'attractivité supplémentaire). Les activités relatives à la plasturgie n'ont pas été prises en compte (2016Z).

\* La chimie minérale, ou chimie inorganique, est la branche de la chimie qui s'intéresse à tous les composés non organiques, Elle étudie plusieurs familles de molécules : les métaux, les minéraux, les complexes métalliques... La chimie organique concerne les molécules à base de carbone : les composés organiques, matière carbonée produite en général par des êtres vivants : végétaux, animaux ou micro-organismes.

## La chimie : un secteur clé de l'industrie française

La chimie européenne se place au 2<sup>ème</sup> rang mondial derrière la Chine. Au sein de l'Union Européenne, l'Allemagne, la France, l'Italie et les Pays-Bas réalisent ensemble près de 62% des ventes de produits chimiques de l'UE en 2017 (source : CEFIC).

La chimie constitue l'un des principaux acteurs industriels en France : elle est un exportateur important (premier secteur industriel exportateur en 2018 selon France Chimie). Elle constitue le 4<sup>ème</sup> secteur industriel en dépenses de recherche et développement.

Liée à la présence de l'eau (employée comme solvant pour laver, dissoudre, extraire, synthétiser un grand nombre de molécules), cette industrie est présente sur l'ensemble du territoire, mais trois régions concentrent plus de 56%<sup>13</sup> de l'emploi : Ile-de-France, Auvergne Rhône-Alpes (Vallée de la Chimie) ainsi que les Hauts-de-France.

<sup>13</sup> À partir des données de l'Observatoire de la Chimie

## La filière chimie-engrais sur le territoire de projet du CSNE

4 644 emplois salariés privés, dont 42,9% sur la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne  
Le périmètre EPCI du tracé concentre :

- 21,5% des emplois régionaux des activités de la chimie-pharmacie,
- 40 établissements employeurs
- Des sites de production de taille importante sur le segment des savons, parfums, produits d'entretien, et sur celui de la pharmacie.

Les secteurs de la chimie et la pharmacie, à l'échelle des 12 EPCI retenus pour la DRA, concentrent 4 644 emplois salariés privés en 2017, représentant 3,4% des emplois de la zone. Ces secteurs englobent près de 21,5% des emplois régionaux de la chimie et de la pharmacie et offrent une riche palette d'activités, intervenant à la fois dans la production de matières premières (chimie de base pouvant alimenter d'autres activités) jusqu'à la production de substances élaborées (parfums, peintures...). À ces chiffres viennent se greffer les emplois indirects (verrerie, emballage,...) et induits. Près de 70 emplois sont recensés dans le commerce de gros de produits chimiques – une vingtaine d'établissements est comptabilisée sur la zone d'observation.

CHIMIE-PHARMACIE	Emplois salariés privé en 2017 - tracé CSNE	Structure	Part du segment par rapport à la région	Evo. Emploi 2007/2017 tracé CSNE	Evo. Emplois Région 2007/2017
CHIMIE	3 881	83,6%	25,3%	-16,3%	-17,7%
dont chimie minérale et organique	953	20,5%	25,7%	-20,7%	-13,6%
dont Spécialités chimiques	1 105	23,8%	18,9%	-12,4%	-27,3%
dont Savons, parfums et produits d'entretien	1 823	39,3%	31,4%	-16,1%	-8,3%
PHARMACIE	763	16,4%	12,2%	+18,1%	+24,0%
<b>TOTAL CHIMIE-PHARMACIE</b>	<b>4 644</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,5%</b>	<b>-12,1%</b>	<b>-8,8%</b>

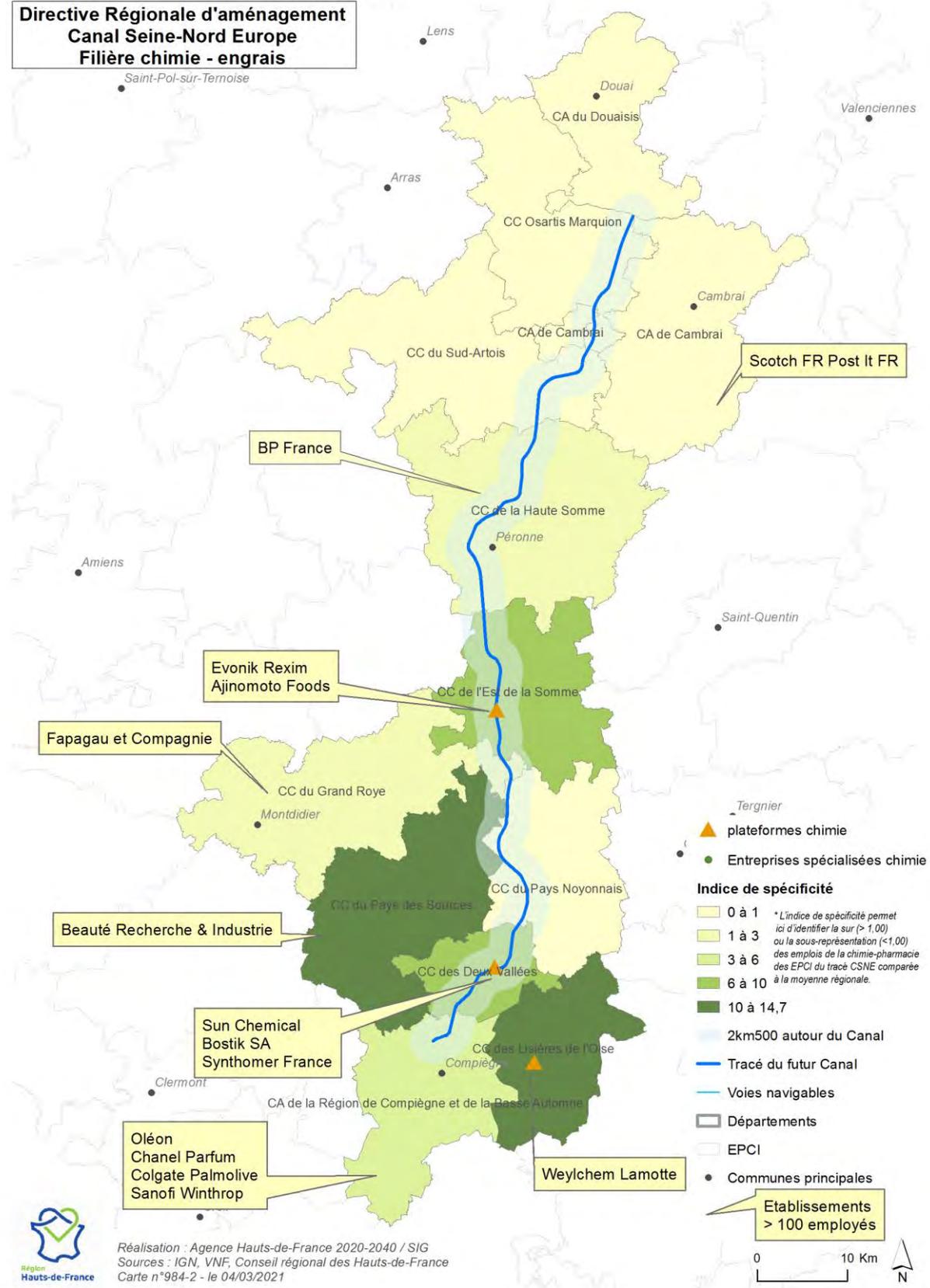
Source : ACOSS – traitement SOP – Région Hauts-de-France

La chimie constitue la filière la plus développée avec 3 881 emplois salariés privés sur le périmètre d'étude. La zone concentre un emploi régional de la chimie sur quatre. Plus limitées en emplois, les activités pharmaceutiques englobent 763 emplois, et ne sont représentées que sur deux EPCI (CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, CC de l'Est de la Somme) sur les douze qui sont pris en compte.

Historiquement, l'industrie de la chimie a débuté en Picardie sous le premier empire avec un atelier d'acide sulfurique à Chauny, industrie qui s'est étendue dans les Vallées de l'Oise, de l'Aisne et du Thérain. Ces localisations répondaient à des besoins en eau. Aujourd'hui, cette industrie bénéficie d'une position stratégique au sein de l'Espace Nord-Ouest européen. Elle profite également d'un territoire aux ressources agricoles conséquentes (biomasse mobilisable), et d'un écosystème local riche : pôle de compétitivité Industrie et Agro-ressources, plateformes d'innovation à l'image de l'institut Pivert - spécialisé dans l'industrialisation de procédés de valorisation des agro-ressources par fermentation ou transformation chimique - de différents acteurs de la formation dont l'ESCOM, école supérieure de chimie, implantée à Compiègne, et membre de la Fédération Gay Lussac, de différents acteurs universitaires majeurs etc.

Aujourd'hui, plus que la présence de l'eau, c'est la logique de flux et de services partagés qui est déterminante, ce qui amène à une certaine concentration de l'activité sur des plateformes chimiques industrielles : plateformes de Lamotte (Weylchem, PQ France, Merck Performance Materials, Archroma...), de Nesle-Ham (Ajinomoto Foods Europe, Tereos Starch and Sweeteners, Evonik Rexim...), de Ribécourt Dreslincourt (Bostik, Synthomer, Synthos), auxquelles il faut ajouter les plateformes ou zones d'activités hors périmètre d'étude (Villers Saint-Paul, Chaunois, Amiénois, Wingles, Dunkerque, Mazingarbe...).

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Filière chimie - engrais**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°984-2 - le 04/03/2021

Les plateformes permettent une mutualisation des moyens **autour de points d'intérêts** communs comme l'énergie/les utilités (vapeur, électricité, gaz industriels, traitement des eaux usées via une station d'épuration...), la logistique (équilibre des flux entrants et sortants, accès facilités à la route, au rail, au fluvial,...), les échanges de matières ou de sous-produits facilitant le développement des démarches d'écologie industrielle territoriale (les sous-produits des uns devenant les matières premières/ressources des autres acteurs de la plateforme...) etc.

Deux segments de la chimie sont particulièrement représentés en volume d'emplois sur le zonage d'étude :

- la fabrication de savons, parfums et produits **d'entretien**, avec 1 823 emplois, soit près de 40% des effectifs de la chimie-pharmacie de la zone observée, et plus de 31% des emplois régionaux de ce segment. Les emplois se concentrent sur Compiègne (Chanel ; Colgate Palmolive : Groupe LVMH), la CC du Pays des Sources (Beauté, Recherche et Industries), et le Grand Roye (Clarins, Fagapau : Groupe L'Oréal),
- les spécialités chimiques englobent 1 105 emplois, mais ne représentent que 18,9% des emplois régionaux du segment ; la fabrication de colle (Bostik ; Scotch) ou encore celle de peintures, vernis, encres et mastics (Sun Chemical, BASF...) sont les plus répandues. Ce segment est moins localisé que d'autres spécialités, ses activités sont présentes sur de nombreux EPCI.

La chimie organique et minérale, avec 953 emplois, est moins représentée en termes d'emplois. Elle concentre néanmoins 25,7% des effectifs régionaux de cette activité. 55% des effectifs du zonage d'étude se concentrent sur la CC des Lisières de l'Oise. 70% de l'activité concerne la fabrication de produits chimiques organiques de base (production oléochimique, intermédiaires, détergents...) : les plus importants établissements recensés sont Oléon à Venette, Evonik Rexim situé à Ham, ou encore Wylchem Lamotte à Trosly Breuil.

Concernant plus spécifiquement la filière de l'engrais, la région est plutôt importatrice pour les cultures du grand bassin parisien. La production dans le zonage du tracé de CSNE est plutôt modeste ; on ne recense que 89 emplois salariés privés en 2017, localisés dans la CC des Deux Vallées. Toutefois, le principal site concerné (Seco Fertilisants – implanté à Ribécourt) a fermé en 2018. Quelques établissements, à l'instar de Noriap, situé à Languevoisin, prévoient un développement de cette activité si le projet du CSNE se concrétise.

Une concentration **de l'emploi dans la partie sud** du tracé

Le périmètre des EPCI du CSNE englobe 21,5% des emplois régionaux des activités de la chimie pharmacie. Ce ratio atteint 25,3% pour les seules activités de la chimie, soit un emploi sur quatre (contre 12,2% pour la pharmacie).

84,5% de l'emploi de la chimie-pharmacie de la zone étudiée se concentrent sur cinq EPCI : CA de Compiègne et de la Basse Automne (42,9%), CC des Lisières de l'Oise (12,8%), CC de l'Est de la Somme (10,0%), CC du Pays des Sources (9,8%), CC des Deux Vallées (9,0%). La chimie pharmacie est ainsi une activité assez spécifique au sud du tracé du CSNE. Cet espace accueille par ailleurs différents sites de formation et de recherche (UTC, ESCOM, ESC Compiègne), des centres de R&D privés (Bostik, STC), des plateformes industrielles (Lamotte : site SEVESO couvert par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), plateforme chimique de Ribécourt, site logistique PKM...), et différentes infrastructures, à l'image du port fluvial de Longueil Sainte-Marie, connecté aux ports du Havre, de Rouen et de Paris, ainsi que sa plateforme multimodale.

## Enjeux et leviers de développement pour le territoire de projet du CSNE

Il est difficile d'effectuer une analyse globale du secteur de la chimie tant celui-ci est diversifié. Les industries chimiques et pharmaceutiques couvrent des marchés allant de la pétrochimie aux spécialités, et font face à des problématiques diverses : accès aux matières premières, coût de l'énergie, fiabilité de la logistique, évolutions des technologies, attractivité du territoire, réservoir de compétences locales, évolutions technologiques et organisationnelles etc. Le zonage d'étude du tracé CSNE fait apparaître une activité comptant de grands acteurs mondiaux, mais dont les usines principales et sièges sociaux sont souvent situés hors région (à l'exemple de BASF à Anvers), et qui est soumise aux aléas conjoncturels des industries qu'elle alimente.

Toutefois, si elle a connu d'importants changements depuis 30 ans qui ont généré une réduction régulière des effectifs, la chimie-pharmacie en région reste un important employeur. Elle reste associée à d'autres grandes activités, à l'image de l'agroalimentaire, de l'automobile, de l'aéronautique, du bâtiment... Ces secteurs d'application permettent d'accroître les leviers de développement et d'innovation. À ce titre, l'industrie chimique, bien que mature sur certains segments (notamment la chimie organique), reste l'une des plus dynamiques en matière de recherche et développement. Les transitions en cours, en particulier en matière d'économie circulaire, de réduction des impacts environnementaux, de réduction de l'énergie et de l'empreinte carbone..., ouvrent la voie à de nouvelles filières, tournées vers une chimie plus vertueuse mais aussi une chimie capable de proposer des produits plus sobres. Des opportunités existent en région.

### Des enjeux de développement du fret fluvial

Les fabricants de produits chimiques doivent faire face à des d'importantes réglementations et à une pression forte en faveur d'une diminution des coûts de transports et d'une meilleure protection de l'environnement. Le syndicat de la profession promeut la voie d'eau, celle-ci présentant des potentiels de développement en matière de développement durable, mais également de sécurité et de fiabilité. La réglementation freine néanmoins l'utilisation de modes massifiés tels que le fluvial, notamment sur le poste manutention (quantités manipulées). Si le transport de colis présente peu de contraintes, en revanche pour le vrac, les citernes doivent être compartimentées. Si la cohabitation avec d'autres marchandises est possible, elle est à observer au prisme de la réglementation qui s'applique pour chaque produit. Les opportunités offertes par le tri-modal, et donc par la multiplication des chargeurs issus de différentes filières, peuvent ainsi cumuler des réglementations qui doivent être compatibles entre-elles.

En 2015, la filière chimie-engrais représentait – selon VNF – 7% de la répartition en tonnage du trafic fluvial en France. Le recours au fluvial représente 6% des flux de marchandises de la filière chimie<sup>14</sup>, contre 85% pour le transport routier et 9% pour le ferroviaire. La voie d'eau reste globalement sous-utilisée, mais des leviers sont activables, notamment mis en valeur dans deux études pilotées par France Chimie en 2014 sur le périmètre Seine-Escaut, et sur l'axe Rhône-Saône en 2018.

Selon une étude prospective de 2015 portant sur le développement du trafic fluvial dans l'ancienne région Picardie, la filière « est déjà largement utilisatrice du transport fluvial lorsque les produits à transporter sont pondéreux et/ou lorsque les usines sont en bordure de voie d'eau. Il faut donc considérer que dans un marché réputé « mature », les développements ne peuvent se produire que dans la recherche de nouveaux leviers visant à augmenter les points forts et réduire les points faibles ». Le report modal route / rail ne pourra être réalisé que si les industriels y trouvent des intérêts économiques et logistiques. Au-delà des coûts, des axes d'améliorations existent : réduction des ruptures de charge, massification des espaces de stockage, flotte adaptée aux contraintes (péniches moins consommatrices, cales adaptées aux réglementations en matière de transports de produits chimiques...), accompagnement pédagogique des chargeurs...

Parmi les opportunités identifiées à une échelle extrarégionale du recours à la voie d'eau, le Livre blanc des acteurs territoriaux du CSNE (2009) relève - à partir d'une contribution de la CCI - que les groupes chimiques internationaux avaient concentré leurs approvisionnements pour les sites du Benelux, de France et d'Allemagne à partir de l'entrée portuaire Nord Europe. Le rapport indiquait que la réalisation de Seine Nord Europe et de Plates-formes (PFM) associées permettraient aux sites régionaux d'être desservis dans les mêmes conditions.

### Sources

- France Chimie, entretien réalisé en octobre 2019 avec :
  - Vincent MORIN – France Chimie – Délégué régional Picardie Champagne Ardennes
  - Christian ROSE - France Chimie - Transports et logistique
  - Crédit photographique : Filière Chimie engrais – Synthomer /Région - DRA

---

<sup>14</sup> Source : entretien réalisé avec France Chimie en octobre 2019



Transport fluvial de granulat sur le bassin Nord-Pas de Calais

# Filière Matériaux et Granulats

Note préalable : Les activités retenues pour définir les activités de la filière granulats et matériaux de construction sont celles établies par l'UNICEM. L'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction est la fédération de 14 syndicats qui représentent les industries extractives de minéraux ainsi que les fabricants de matériaux de construction (bétons, mortiers, plâtre...).

## Filière granulat :

0811Z : Extraction de pierres ornementales et de construction, de calcaire industriel, de gypse, de craie et d'ardoise  
0812Z : Exploitation de gravières et sablières, extraction d'argiles et de kaolin  
2363Z : Fab. de béton prêt à l'emploi  
2370Z : Taille, façonnage et finissage de pierres

## Autres extractions :

0891Z : Extraction des minéraux chimiques et d'engrais minéraux  
0899Z : Autres activités extractives  
2352Z : Fab. de chaux et plâtre

## Fab. de matériaux de construction

2361Z : Fab. d'éléments en béton pour la construction  
2362Z : Fab. d'éléments en plâtre pour la construction  
2364Z : Fab. de mortiers et bétons secs  
2369Z : Fab. d'autres ouvrages en béton, en ciment ou en plâtre

## La filière granulat en France

Les granulats sont des petits morceaux de roches, des sables et graviers, dont la taille varie de 0 à 125 millimètres, et qui sont utilisés pour la construction et les travaux publics. Les granulats sont principalement extraits dans des carrières terrestres, qui se regroupent en deux grandes catégories : les carrières de roches meubles exploitent les gisements de sables et graviers déposés le plus souvent dans l'ancien lit d'une rivière, les carrières de roches massives exploitent des roches « dures » (éruptives, métamorphiques ou calcaires). Les granulats proviennent aussi, dans une moindre mesure, d'extractions marines et du recyclage.

Utilisés directement (ballast des voies de chemin de fer, remblais) ou solidarisés avec un liant (ciment pour le béton, bitume pour les enrobés, etc.), les granulats alimentent le secteur du bâtiment et des travaux publics. L'activité des granulats se situe donc en amont de la filière de la construction. L'Union nationale des producteurs de granulats (UNPG) estime que pour un **emploi direct dans l'industrie des granulats, on** dénombre 3 à 4 emplois indirects chez les fournisseurs de biens et services, chez les professionnels du transport, et dans les activités de transformation qui utilisent les granulats comme matières premières, soit plus de 50 000 emplois indirects en France.

Sur les vingt dernières années, la tendance générale est à l'augmentation de la production. Cette évolution est imputable à la croissance démographique et à l'évolution des modes de vie (structure de la famille, mobilité...) : les besoins en logements et en infrastructures augmentent rapidement.

Les sables et graviers sont des matériaux peu onéreux (6 à 10 € la tonne en sortie de carrière) et très lourds (1 mètre cube pèse 2 tonnes). Le coût du transport représente donc une part importante du prix du produit livré. Plus la carrière est éloignée du chantier, plus l'impact du transport sur le prix payé par le client – souvent des collectivités locales – va croissant : **le prix d'achat de la tonne de granulat** transportée par la route double tous les 25 km.

Le transport routier reste prépondérant, du fait de l'accessibilité des chantiers, le faible nombre de carrières disposant d'un embranchement ferré ou fluvial à proximité, des difficultés de massification sauf pour les besoins d'importation de ressources d'une région (comme l'Île-de-France) ou la construction d'un vaste chantier (CSNE lui-même, le Grand Paris...). Par ailleurs, la part du transport dans le prix rendu chez le client est sur une tendance haussière, dans un contexte de chaînes logistiques plus tendues, les opérateurs étant amenés, de plus en plus, à réduire leur stock. Par ailleurs, les ruptures de charge peuvent représenter 20 à 30 % du coût de transport, voire plus, si un pré ou un post-acheminement est nécessaire.

L'enjeu du transport est d'autant plus important que les émissions de Gaz à Effet de Serre sont liées non pas à la production mais au transport de matériaux entre la carrière et le lieu d'utilisation. Un report modal

de 50 % la part des Tonnes-Kilos transportées par eau et par fer (contre 27 % aujourd'hui), permettrait de baisser de 5 à 10 % les émissions de CO2 liées au transport de granulats.

La filière est aujourd'hui en pleine mutation. Sous l'impulsion de la réglementation, d'une approche plus responsable des entreprises, la gestion de la ressource en granulats est de plus en plus économe (développement du recyclage, économie circulaire). L'application de la Loi sur l'Eau impose une baisse des gisements de production alluvionnaires de 2 % par an.

## La filière granulat et matériaux en Hauts-de-France

249 carrières en Région Hauts-de-France ; 4.8 millions de Tonnes produites en roche meuble ; 13.3 millions de Tonnes produites en roche massive ; 4.6 millions de Tonnes produites en granulats de recyclage ; soit un total de 22.7 millions de Tonnes de granulats produites.

Une analyse du marché du granulat menée par l'Observatoire régional de la filière Construction (CERC) permet d'établir un lien entre la production des granulats primaires et l'activité du Bâtiment et des Travaux Publics (TP).

Depuis 2016, la production de granulats primaires reprend, après une période de repli (2009-2015) pour s'établir à 17,25 millions de tonnes en 2017 en Hauts-de-France (source : UNICEM – Enquête annuelle de branche). Sur la période 2009-2017, seuls les départements du Nord et du Pas-de-Calais enregistrent une hausse de la production (+1% pour les deux départements contre une baisse régionale de 0,6% sur la période). Ces évolutions suivent celles des chiffres d'affaires du Bâtiment et du TP : un repli de 0,3% du CA sur la période 2009-2017 et une reprise de +2,3% sur la période 2015-2017.

L'étude du CERC indique que les chantiers de TP sont davantage consommateurs de granulat que ceux du bâtiment. Dans les Hauts-de-France, la consommation se répartit comme suit : 78% en TP et 22 % en bâtiment.

### Les relations entre besoins en granulats et activités de BTP

En 2016, 25,17 millions de tonnes de granulat (primaires et secondaires) étaient consommées en région (source : CERC). Cette étude indique qu'à cette période, produire 1K€ du CA dans le bâtiment neuf, nécessite de consommer 1,8 tonnes de granulats (naturels et recyclés). Dans les TP ce ratio est plus élevé, il s'établit à 7,2 tonnes.

En 2017, 2 338 emplois répartis dans plus de 660 établissements. La filière s'inscrit dans une filière plus large de matériaux de construction regroupant près de 4 500 emplois dans la région à la même période (hors déchets).

La répartition des emplois dans la filière des matériaux de construction est marquée par une division de la région : au sud, davantage d'emplois issus de la filière fabrication de matériaux de construction ; au nord, une proportion plus marquée d'emplois en lien avec la filière granulat.

La filière, dans son ensemble, perd le quart de ses effectifs en 10 ans. Seule la sous filière de la fabrication de matériaux de construction se stabilise depuis 2015 et ne perd, au total, que 11% de ses emplois entre 2007 et 2017.

La région Hauts-de-France compte 660 établissements dans la filière fabrication de matériaux de construction (hors déchets). Pour 79% d'entre eux, l'établissement appartient à la sous filière granulat.

### Flux de tonnages dans les Hauts-de-France en 2018, des flux majoritairement internes

En 2018, près de 48,7 millions de tonnes de matériaux pour la construction ont été chargés en région Hauts-de-France, soit une hausse de 35,5% sur la période 2009-2018. Seules 2,9% de ces marchandises ont été chargées par voie navigable, soit une baisse de 3 points sur la période considérée.

90% des flux de marchandises chargés en Hauts-de-France sont déchargés en région. A noter la « restructuration des échanges » puisque le département de l'Aisne observe une baisse de 57 % des

marchandises chargées en région et déchargées dans le département, au profit des départements du Nord (+86%) et du Pas-de-Calais (86%).

Au cours de la même année, un peu plus de 46 millions de tonnes de matériaux de construction ont été déchargées en région Hauts-de-France, soit une hausse de 33,5% sur la période 2009-2018.

Les flux de marchandises sont essentiellement internes à la région, avec une modification de la structure des échanges. Ainsi, les marchandises chargées dans le Nord et le Pas de Calais ont quasiment doublé sur la période 2009-2018, **au détriment de l'Aisne et de l'Oise.**

Enfin, en 2018, un peu plus de 3,8 millions de tonnes de minerais métalliques et autres produits d'extraction ont été importées en Hauts-de-France, soit une hausse de 15 % par rapport à 2009. Parmi ces tonnages importés, 27% des flux sont transportés par voie navigable, en baisse par rapport à 2009.

Les flux proviennent essentiellement de la Belgique (90,2%) et des Pays-Bas (8,9%). Pour ce dernier, **l'ensemble des marchandises importées le sont par voie d'eau en 2018.**

Les matériaux importés sont composés pour majorité de sables naturels et de dolomies. A noter la hausse **du tonnage de craie importée en Hauts de France, issue pour l'essentiel de la Belgique et par route.**

En 2018, un peu plus de 570 000 tonnes de minerais métalliques et autres produits d'extraction ont été exportées par les Hauts-de-France, soit une baisse de 33% par rapport à 2009. Il s'agit essentiellement du sable (42%) et des dolomies (36%). Les échanges s'effectuent, pour 93%, avec la Belgique.

## La filière granulats et matériaux sur le territoire de projet du CSNE

9 établissements de gisements (extractions) ; 6 quais privés avec exploitants de la filière ; 21 établissements de transformation et fabrication dont 11 établissements de Béton Prêt à l'Emploi (BPE). 5,5% des emplois régionaux de la filière granulats, et 6,5% de la filière matériaux de construction dans sa globalité.

Le périmètre de projet compte 27 établissements de la filière en 2017, soit moins de 5 % des établissements implantés en région. La filière, sur le périmètre, compte 288 salariés en 2017 et a perdu 20 % de ses effectifs, soit 5 points de moins que la tendance régionale de la filière. Les plus grands pourvoyeurs d'emplois de la filière sur le tracé, à savoir la fabrication d'éléments en béton pour la construction, maintiennent leurs effectifs sur la période.

Les exploitations de carrières actives (liste non exhaustive):

Commune d'implantations	Établissements	Nature de l'exploitation	Substrat exploité	Nature substrat	Surface	Secteur
Choisy au Bac	Lafarge Holcim granulats	granulats	alluvions	alluvions	31.6	Compiégnois-Noyonnais
Pimprez	Lafarge Holcim granulats	granulats	Sable gravier	alluvions	127.4	
Bitry	Antrope	granulats	alluvions	alluvions	37.3	
Attichy	SNC Antrope	granulats	alluvions	alluvions	55.3	
Chevincourt	Extraction pierre, ornement					
Noyon	Extraction pierre, ornement					
Varesnes	Lafarge Holcim Granulats	Carrière alluvionnaire				
Licourt	Les sablières en santerre	granulats	Sable, gravier	alluvions	8.24	Santerre Haute-Somme
Nurlu	Coved Nord-ile-de-France	Minéraux industriels	craie	Roches massives	19	
Villers-les-Roye	Thierry Quentin	Minéraux industriels	craie	Roches massives sédimentaires	10.98	
Bire	D E T	Extraction pierre ornement				
Pelves	Pelvmat					Artois -Cambésis
Flines-lez-Raches	D'Hainaut Carrières					
Vitry-en-arts	STB Matériaux	granulats	sable	alluvions	22.04	
Hem-Lenglet	Recy-BTP	granulats	Craie	Roches massives sédimentaires	8.6	
Hamel	STB Matériaux	granulats	Sable	Roches meubles	19.14	
Roucourt	Briqueterie Lamour	granulats	Slit/Limon	Roches meubles	12.13	
Crèvecoeur-sur-Escaut	STB Matériaux	granulats et minéraux	Craie	Roches massives	14.8	

Source : mineralinfo.fr

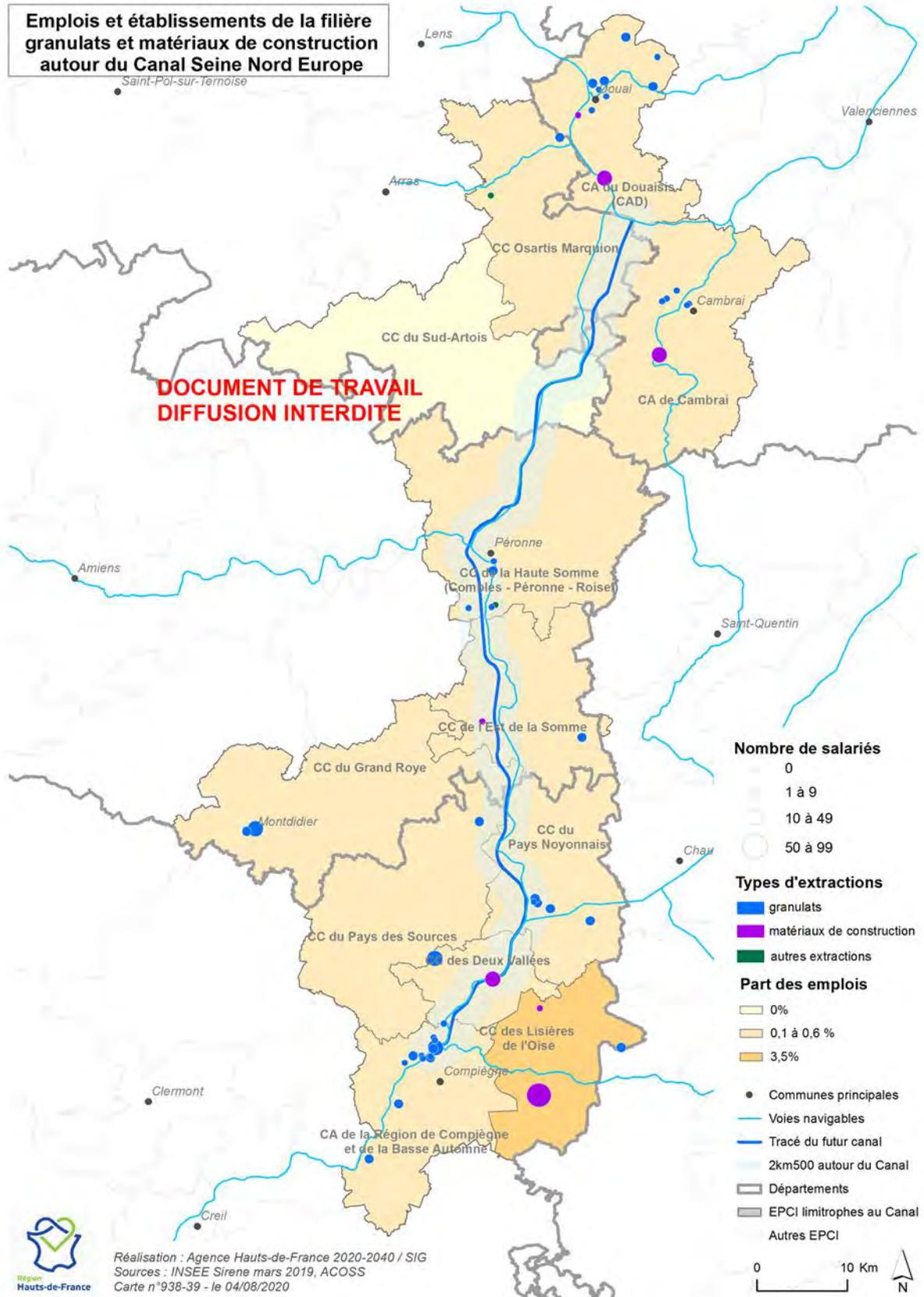
Les exploitations de carrières actives sur le territoire de projet sont réparties de manière équilibrée sur les trois secteurs. Le Compiégnois-Noyonnais se distingue par la présence d'exploitations de plus grandes tailles en surface et par la nature du substrat, alluvionnaire principalement. De plus, sur les cinq sites du secteur, deux sites se situent sur le périmètre de proximité du CSNE (Structure Lafarge Holcim à Pimprez et Choisy-au-Bac).

Sur la Santerre Haute-Somme, deux sites de carrières sur les trois présents exploitent des minéraux industriels. Le troisième site exploite de la matière granulats, et se situe dans le périmètre de proximité (Licourt).

Sur l'Artois Cambésis, la nature du substrat des sites est principalement représentée par la roche massive ou meuble.

**Emplois et établissements de la filière  
granulats et matériaux de construction  
autour du Canal Seine Nord Europe**

Saint-Pol-sur-Ternoise



Les sites de réception avec quais (transformation (concassage etc.), stockages et de commercialisation de granulats) :

Commune	Rôle	Voie d'eau
Péronne	Privé actif. Réceptionne par voie fluviale des matériaux calcaires provenant de la carrière du Groupe en Belgique et destinés au marché local du BTP.	Canal du Nord
Péronne	Privé actif	Canal du Nord
Villers-Carbonnel	Privée actif	Somme
Thourotte	Privé actif	Canal Latéral à l'Oise
Compiègne	Privé inactif (Sable extra silicieux)	L'Aisne
Choisy-au-Bac	Privé actif	L'Aisne

Les établissements de transformation des granulats en matériaux de construction.

Les établissements de Bétons Prêts à l'Emploi sur le territoire de projet sont nombreux :

Etablissements	Commune	Secteur
CEMEX Bétons Nord Ouest	Compiègne	Compiégnois-Noyonnais
	Noyon	Compiégnois-Noyonnais
	Brebières	Artois-Cambrésis
Equiom bétons	Compiègne	Compiégnois-Noyonnais
	Péronne	Santerre Haute Somme
	Villers-Carbonnel	Santerre Haute Somme
	Proville	Artois-Cambrésis
	Longueil St Marie	Compiégnois-Noyonnais
Unibeton	Montdidier	Grand Roye
Picardie Béton	Guerbigny	Grand Roye
Billoir J-M	Neuville St Rémy	Artois-Cambrésis

Source : unicem.fr/cartographie

Concernant les établissements fabriquant des ouvrages en béton ou plâtre, deux structures sont présentes en proximité du CSNE, Gypse Export à Ribécourt-Dreslincourt (10 à 19 salariés) et un indépendant sur Nesle.

## La filière granulats en perspective du CSNE

### Les scénarios prospectifs en matière de matériaux de construction

Le CERC, dans le cadre du Schéma régional des carrières, a établi deux scénarios possibles sur l'évolution de matériaux de construction à l'horizon 2030 en s'appuyant sur les scénarios économiques estimant le chiffre d'affaire du bâtiment neuf et des TP à la même temporalité.

Aussi, dans un scénario bas, les besoins en granulats (primaires et secondaires) viendraient se stabiliser sur la période 2022-2030 autour de 25 400 milliers de tonnes par an. Ce scénario s'appuie sur une activité de la construction neuve qui poursuit sa croissance jusqu'à son maximum sur la période 2016-2022 avant d'amorcer une baisse jusqu'au repli au niveau moyen de la période 2013-2018. Les dépenses des collectivités sont en croissance modérée.

Dans le scénario haut, s'appuyant sur un repli modéré du BTP sur la période 2022-2030 et une nette progression des dépenses des collectivités, les besoins en granulats viendraient se stabiliser sur un niveau plus élevé que 2016, autour de 28 000 milliers de tonnes par an.

### Des enjeux de développement du fret fluvial

Le mode fluvial est relativement peu utilisé actuellement par les carrières du nord de la région. Seules les Carrières du Boulonnais l'utilisent depuis Coulogne via le canal de Calais à petit gabarit, ainsi que celui de Dunkerque. Les critères d'importance sont la massification, la fiabilité et la sécurisation des clients. Etant donné le fort coût de la rupture de charge et du post-acheminement, une rupture de charge en aval occasionnerait 10% de surcout supplémentaire. Un enjeu majeur pour la logistique des granulats sera donc l'accès à la voie d'eau pour les utilisateurs intermédiaires de ce produit, notamment les cimentiers.

La filière du granulats est directement impactée par la construction du CSNE qui nécessite à lui seul 12 Mt de granulats. La massification des flux est adaptée au transfert modal si l'accès au grand gabarit est organisé avec une logique :

- fer-fluve depuis le Boulonnais (navettes fer à organiser),
- route-fluve depuis l'Avesnois,
- liaison bord à quai au plus proche des clients finaux.

Cette massification qu'offre le fluvial permettra d'engendrer une réduction dans les coûts de transport (pouvant atteindre jusqu'à 60 % du prix global), un accès facilité aux ressources d'approvisionnement plus lointaines (roches calcaires provenant des trois bassins de l'arc nord : bassins de Marquise, de l'Avesnois et du Tournaisis en Belgique) dont la capacité de production annuelle est importante ; plus de 30 millions de tonnes au total.

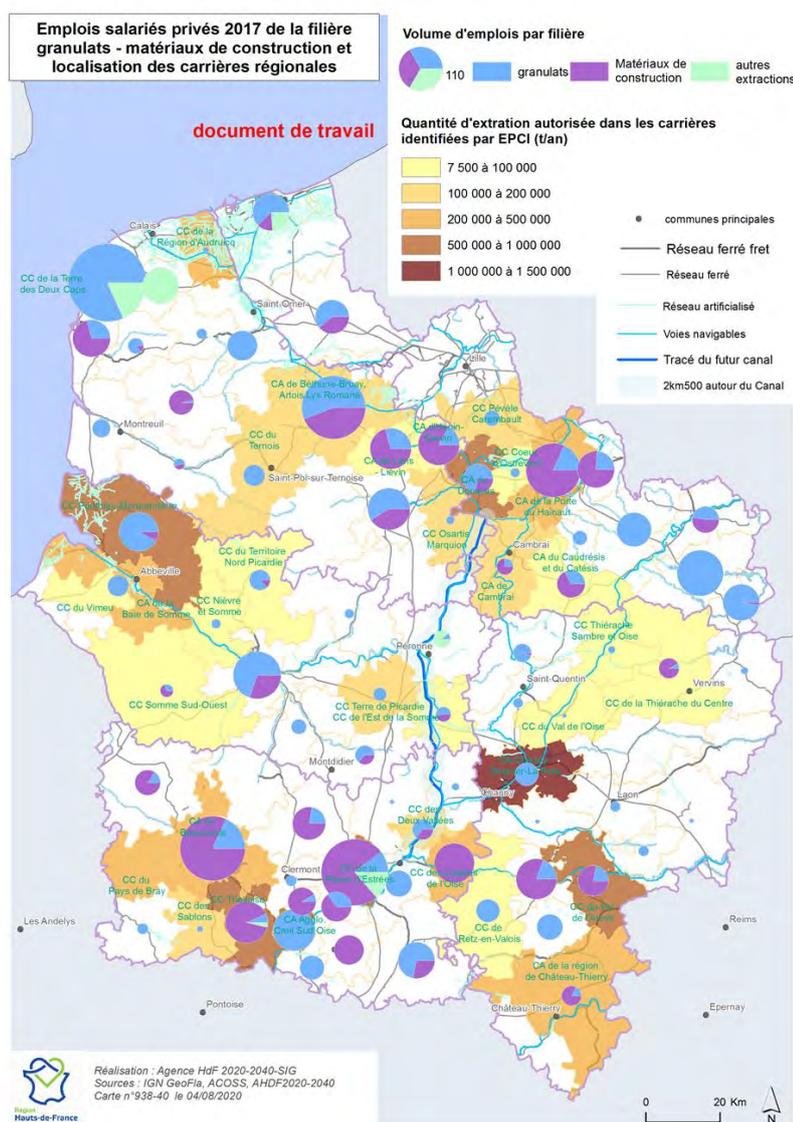
L'intégration de la filière des matériaux de construction est une opportunité pour les sites qui pourront accueillir des activités connexes. Achères pourra jouer dans ce sens un rôle important pour la filière granulat ; conçue pour accueillir un ensemble d'activités liées à cette filière et notamment des industries de bétons préfabriqué, des espaces de traitement des granulats (criblage, nettoyage, etc.) et des zones de stockage.

Aussi, même si le CSNE n'aura pas d'impacts directs en matière d'emplois, ce dernier est un levier stratégique important, comme la sécurisation des approvisionnements d'Ile-de-France augmentée avec le Grand Paris et la construction du CSNE.

### Sources

- <http://www.mineralinfo.fr/viewer/MainTileForward.do>
- <https://www.unicem.fr/cartographie/>
- UNICEM, enquête annuelle 2018.

## Annexe :





# Filière automobile

## Note préalable :

Il n'existe pas de nomenclature d'activité spécifique permettant d'identifier l'ensemble des entreprises concourant à la production automobile. En effet, les activités peuvent être diverses et ne sont pas référencées sous un même code d'activité principal. Les données qui suivent ne prétendent donc pas à l'exhaustivité.

La constitution du fichier d'établissement à l'échelle des EPCI retenus pour les besoins de la DRA Canal Seine Nord s'est structurée à partir de la connaissance sectorielle du secteur, enrichie par l'apport de partenaires et de différentes études et documentations réalisées à l'échelle régionale.

Les activités identifiées comme centrales à la filière sont les suivantes :

2910Z : construction automobile

2920Z : Fabrication de carrosseries et remorques

2931Z : Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles

2932Z : Fabrication d'autres équipements automobiles

L'identification a ensuite été élargie par la recherche d'établissements intervenant dans la filière automobile comme fournisseurs de matières premières transformées, équipementiers systémiers, sous-traitants, bureau d'études etc. Le faisceau d'établissements concourant pour tout ou partie de son activité à la filière automobile peut être incomplet.

## **La filière automobile : d'importants bouleversements depuis 2008**

L'industrie automobile mondiale a traversé une forte période de mutations qui n'a pas eu les mêmes impacts partout. Le marché européen, que l'on peut qualifier de mature, est aujourd'hui surcapacitaire. Ceci a eu d'importantes répercussions sur l'emploi et l'activité de la filière lors de la crise économique et financière de 2008. Un déplacement des marchés s'est opéré vers l'international et une stratégie de production des véhicules dédiée aux marchés de proximité a été mise en œuvre.

Avec les mesures prises par les Etats pour soutenir l'industrie automobile et favoriser les immatriculations, la situation du secteur s'est améliorée et on note une reprise depuis 2014 en Europe. Cependant la filière reste dépendante de mutations liées à de fortes attentes en matière de performances environnementales, mais aussi à d'importantes évolutions dans les comportements de mobilité (moindre utilisation de la voiture particulière). En 2018, 96 millions de véhicules ont été produits dans le monde, la filière permet de générer 14 millions d'emplois directs ou indirects en Europe (Chiffres CCFA).

Les constructeurs orientent aujourd'hui leurs innovations selon trois mutations majeures, décrites par le Conseil National de l'Industrie comme les suivantes :

- « une disruption technologique, liée à l'agenda environnemental, avec le moteur électrique et l'évolution du mix énergétique qui vont profondément impacter l'ensemble de la filière,
- une disruption numérique avec le véhicule connecté, intelligent, autonome et l'émergence de sujets aussi complexes que la protection des données détenues par un véhicule,
- une disruption sociétale, touchant les usages, avec de nouvelles offres de mobilité et une profonde évolution du rapport à la voiture. »

En France, bien que 85% des ménages soient motorisés, le marché se maintient à un niveau élevé.

Selon les chiffres du ministère de l'Économie, la filière automobile emploie plus de 440 000 salariés (en équivalent temps plein). Près de la moitié appartient au noyau de la filière, à savoir les constructeurs ou motoristes (près de 126 000 salariés), les équipementiers (plus de 66 000 salariés) et les carrossiers ou aménageurs (près de 19 000 salariés). La France compte 4 400 sites de production dans la filière industrielle de l'automobile, appartenant à plus de 3 500 entreprises. Le secteur automobile représente 16% du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière française.

## La filière automobile : une industrie de premier plan dans les Hauts-de-France

*Avec 3 constructeurs mondiaux (RENAULT, PSA, TOYOTA) dont 7 sites de production, plus de 50 000 emplois répartis dans 550 établissements (équipementiers, fournisseurs et sous-traitants), les Hauts-de-France sont au premier rang des régions françaises pour la production de véhicules et au deuxième en termes d'emplois<sup>15</sup>.*

En région, selon une récente étude de la filière par la CCI Hauts-de-France<sup>16</sup>, les plus grandes entreprises en termes d'emplois sont celles de Renault à Cuincy, Toyota à Onnaing, la Française de Mécanique à Douvrin, Sevelnord à Hordain, PSA à Trith-Saint-Léger et MCA à Maubeuge.

En région Hauts-de-France, l'implantation de cette industrie est multifactorielle :

- positionnement géographique privilégié : la région, située dans un triangle Paris-Londres-Bruxelles, peut accéder aux différents marchés européens (Ile-de-France, Europe du Nord, Rhin-Ruhr),
- la forte densité de population, la main d'œuvre disponible dans une région de tradition industrielle,
- l'offre foncière des années 1960/1970, avantageuse par rapport à la région parisienne,
- les politiques d'aménagement du territoire dès 1960 visant à développer l'industrie automobile dans le Nord Pas-de-Calais au regard de la fin programmée des industries extractives et de la sidérurgie.

Les premières installations ont ainsi lieu dans le bassin minier à l'image de La Française de mécanique à Douvrin en 1969 [CA de Béthune-Bruay] ou encore de la première usine robotique à Douai dans les années 1970 (production de la Renault 14).

Comme dans de nombreuses industries, la ressource en eau est importante pour l'industrie automobile. La production d'une voiture nécessite l'utilisation de 5 000 à 10 000 litres d'eau<sup>17</sup> (refroidissement, préparation de bains divers, alimentation des centrales d'usinage...). Néanmoins, cette seule ressource n'est pas l'unique facteur explicatif de la localisation de la filière automobile régionale, dont les effectifs sont répartis sur l'ensemble du territoire même si certaines zones d'emploi présentent de fortes spécificités. C'est le cas de la zone d'emploi de Valenciennes, avec plus de 9 200 emplois salariés (PSA, TOYOTA...) qui concentre 16,5% des effectifs régionaux, suivie des zones d'emploi de Béthune-Bruay (13%) et de Douai (9%)<sup>18</sup>.

## La filière automobile sur le territoire de projet du CSNE

*Nombre d'emplois estimé à environ 7 250 pour l'année 2018, soit environ 14% des emplois régionaux si l'on se base sur les estimations d'effectifs de Nord France Invest.*

Avec près de 3 200 emplois, le constructeur Renault sur Douai concentre près de 44% des emplois du périmètre d'étude. Les équipementiers et systémiers - à l'instar de Plastic Omnium à Venette (systèmes carburant) ou Flers-en-Escrebieux (pare-chocs), Grupo Antolin à Cambrai (composants plastiques pour intérieurs automobiles) ou encore SW à Douai (ensemble soudé) - représentent 28,6% des emplois (2 078 emplois identifiés pour 11 établissements). Les sous-traitants, avec 8 établissements repérés, englobent 1 032 emplois ; les sites de Faurecia Seating (garnissage de sièges automobiles) et de SOGEFI Suspensions, tous deux localisés sur la communauté d'agglomération de Douai, constituent les employeurs les plus importants.

Viennent ensuite les fournisseurs de matières premières transformées avec 936 emplois : seuls deux établissements ont été identifiés, le site le plus important étant celui de Saint-Gobain Sekurit France localisé à Thourotte (Oise) avec 756 emplois (fabrication de pare-brise). Enfin, seuls 3 établissements ont pu être repérés dans la post-production, pour 15 emplois (service après-vente, réparation).

---

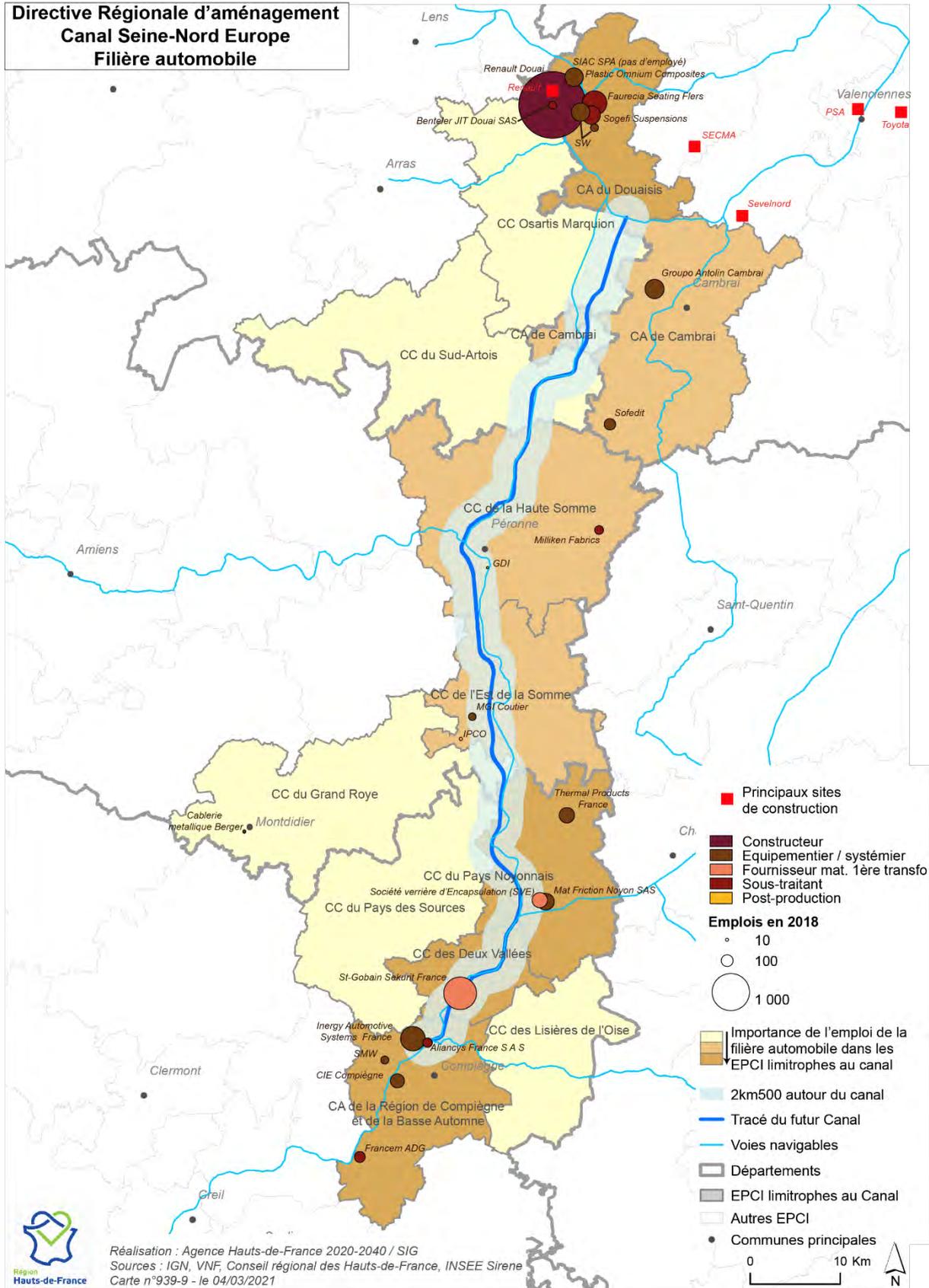
<sup>15</sup> Chiffres Nord France Invest

<sup>16</sup> Horizon éco, n°290, octobre 2019 : « L'industrie automobile : une filière structurante pour l'économie des Hauts-de-France

<sup>17</sup> Source : Agence de l'eau Seine Normandie

<sup>18</sup> Etude CCI

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Filière automobile**



Filière automobile sur les 12 EPCI du périmètre CSNE	Estimation emplois	Nombre d'établissements identifiés
LES CONSTRUCTEURS	3 180	1
LES FOURNISSEURS DE MATIERES PREMIERES TRANSFORMEES	936	2
LES EQUIPEMENTIERS ET SYSTEMIERS	2 078	11
LES SOUS-TRAITANTS	1 032	8
POST-PRODUCTION	15	3
<b>TOTAL ESTIMÉ</b>	<b>7 241</b>	<b>25</b>

Source : estimation Agence Hauts-de-France 2020-2040, Région Hauts-de-France

### La CA du Douaisis concentre près de deux-tiers des effectifs

Sur les 12 EPCI de la zone étudiée, 5 d'entre-elles concentrent plus de 98% de l'emploi. La CA de Douai, par la présence de Renault, est la plus représentative avec 4 549 emplois estimés. En effet, certains établissements, et en particulier les fournisseurs de rang 1<sup>19</sup>, sont implantés auprès des assembleurs finaux pour les approvisionner en direct. Les 4 autres territoires, par ordre d'importance la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, la CC des Deux Vallées, la CC du Pays Noyonnais, la CA de Cambrai, comptent entre 360 et 880 emplois environ.

Notons que la filière automobile régionale se caractérise par une forte concentration de l'activité d'assemblage et de production (zone nord est avec 7 sites de construction, principaux donneurs d'ordre) tandis que les sources d'approvisionnement et les circuits de distribution sont dispersés sur le reste du territoire régional. Ceci est lié au grand nombre de pièces nécessaires à la construction d'un véhicule, et à la présence de fournisseurs qui ne travaillent pas systématiquement pour le seul marché automobile.

## Enjeux et leviers de développement pour le territoire de projet CSNE

La chaîne logistique de l'industrie automobile est complexe et peut faire intervenir un nombre important d'entités (équipementiers, fournisseurs de rang 1 ou de rang 2, sous-traitants, distributeurs...) ; néanmoins, la filière est généralement organisée autour des constructeurs : les fournisseurs de rang 1 livrent l'usine d'assemblage de deux manières différentes : soit en direct lorsque les volumes ou la proximité de l'usine le justifie, soit via des plateformes de *Cross-Docking* regroupant les flux de l'ensemble des fournisseurs et les expédiant vers les différentes usines et entrepôts du constructeur, en particulier lorsqu'un même fournisseur livre plusieurs usines.

Tant pour la gestion des approvisionnements que des produits à acheminer, la logistique est au cœur du travail des constructeurs dont les objectifs principaux sont la réduction des délais de production et la réduction des coûts. Ces derniers travaillent généralement étroitement avec des spécialistes de la logistique (souvent historiquement issus des constructeurs eux-mêmes). Renault a d'ailleurs implanté une plateforme logistique de 25 000 m<sup>2</sup> à Lambres-lez-Douai (CA du Douaisis), opérationnelle depuis 2020. Réalisé par la firme Goodman, ce centre est situé à proximité de l'usine du constructeur et abrite les pièces destinées aux véhicules produits sur le site de Douai et notamment celles liées aux deux futurs modèles électriques qui seront assemblés sur place. L'établissement est situé au sein du parc d'activités Ermitage 2, à 15 kilomètres de l'autoroute A1, et proche de la plateforme multimodale et logistique de Dourges.

Un rapport du cabinet SETEC sur l'impact économique de la liaison Seine Escaut sur les filières, publié en 2013<sup>20</sup>, a permis d'identifier l'organisation logistique qui prévaut ainsi que les facteurs clés de succès pour l'utilisation renforcée de la voie fluviale pour les deux types de flux de la filière automobile, à savoir la gestion des approvisionnements, et la distribution en aval (livraison des véhicules auprès des agents et des concessions). Néanmoins, l'étude a conclu que si les opportunités existaient, l'impact du canal Seine-Nord Europe restait difficile à quantifier dans une production axée sur le flux tendu de marchandises. Le

<sup>19</sup>. Dans la filière automobile, le rang 1 désigne le fait qu'un sous-traitant dit de « rang 1 » travaille pour une entreprise commanditaire et qu'il devient lui-même donneur d'ordre pour un sous-traitant de « niveau 2 », et ainsi de suite.

<sup>20</sup> Rapport SETEC International, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, novembre 2013 : « 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 »

modèle économique du transport routier et les avantages procurés en termes de délais de livraison et de limitation des ruptures de charge (induisant moins de risques d'avaries liés à de la manutention supplémentaire) reste celui que privilégie de nombreux acteurs de la filière.

Extrait des enseignements **de l'étude SETEC (liste non exhaustive) enrichis d'éléments documentaires**

Organisation	Opportunités	Leviers pour renforcer l'utilisation de la voie fluviale / freins possibles
<b>Flux amont - approvisionnement, pièces détachées</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation en « flux tendus » et en juste-à-temps.</li> <li>- La fréquence de livraison (plusieurs fois par jour hors fournisseurs situés hors d'Europe) est préférée à la quantité pour éviter les stocks en usine.</li> <li>- Flux retour existant concernant notamment les éléments de packaging réutilisable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connaissance des flux de pièces détachées régulières et programmées sur plusieurs années</li> <li>- Conditionnement standardisé</li> <li>- Tendance au groupement de fournisseurs</li> <li>- Pour l'import : captation de flux possibles en raison du lien du CSNE à tous les ports du Range Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de plateformes de <i>Cross-Docking</i> pour regrouper les flux fournisseurs</li> <li>- Utilisation de conteneurs maritimes, palett-wide, conteneurs ouverts empilables</li> <li>- Adaptation du fluvial à des flux de faibles volumes mais fréquents par des systèmes rapides de chargement/déchargement + gestion des derniers km</li> <li>- Implantation de fournisseurs bords <b>à voie d'eau</b></li> <li>- Présence de services fluviaux depuis/vers les principaux ports maritimes</li> </ul>
<b>Flux aval</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Course » à la réduction du délai de livraison du client</li> <li>- Préparation par des prestataires logistiques avant livraison : à la <b>sortie d'usine, le véhicule est transféré dans un centre de livraison et d'expédition, il y reçoit le conditionnement destiné à le protéger durant le transport.</b> Ensuite, il est acheminé par train, bateau ou camion vers des centres de stockage et de distribution régionaux. Enfin, le véhicule est transféré par camion vers les points de vente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massification possible vers l'Ile-de-France</li> <li>- Utilisation possible de PFM</li> <li>- Image plus « verte » auprès du client</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une optimisation des coûts en développant le système RO-RO (<i>Roll on / Roll off</i>, permettant un chargement/ déchargement plus rapide)</li> <li>- Combinaisons de chargement neuf/occasion (flux retour à trouver)</li> </ul> <p>Freins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Atteinte d'un volume de flux critique</b> quand le routier qui reste très compétitif</li> <li>- les sites de la filière ne sont pas en <b>bord de canal d'où des coûts de pré-acheminement avec rupture de charge</b></li> <li>- <b>Craintes d'avaries potentielles</b> sur opérations de chargement / déchargement</li> </ul>

En région, la filière automobile restait jusqu'à aujourd'hui réservée sur le mode fluvial car elle rencontre des contraintes (délais, coût notamment) et des problèmes de sécurité pour des véhicules qui seraient déposés sur des quais non sécurisés.

Toutefois, le grand gabarit fluvial peut offrir des opportunités pour établir des liaisons entre sites d'un même groupe (par exemple, flux de pièces détachées), ou entre constructeurs et sous-traitants de la région à l'Ile-de-France (présence des sites de production Renault Flins ou encore de PSA Poissy en bord de Seine).

**Structures contactées :**

- Voies Navigables de France, Cellule Prospection Filière : Eric DUMORTIER
- Association Régionale de l'Industrie Automobile : Valérie PLANTARD

Crédit photographique : Filière Automobile - Renault Douai / Bokano Dominique



MPKU 556 375 7

SUDU 650029 7

PONU 7230886

Transport fluvial de conteneurs sur le bassin Nord-Pas de Calais

# Filière Conteneurs

Une unité de transport intermodale (UTI) est une structure amovible, permettant le chargement et le transport de marchandises, et pouvant être chargée sur divers types de véhicules. Les principales sont :

- les conteneurs,
- les caisses mobiles,
- les semi-remorques (lorsqu'elles sont préhensibles par pinces),
- les palettes aériennes.

Tous ces contenants ne sont pas interopérables avec les différents moyens de transport. Ainsi pour le transport ferroviaire, on utilise des caisses mobiles que l'on ne peut employer ni sur la voie d'eau ni sur les autoroutes de la mer, car elles ne sont pas empilables (de surcroît le transfert fer/voie d'eau est assez rare). Utilisées généralement en transport terrestre (rail-route), elles peuvent être transférées d'un véhicule à un autre, camion ou wagon (préhensibles par le bas uniquement).

Le conteneur est un caisson métallique dont les normes sont standardisées au niveau international. L'essentiel du trafic maritime intercontinental (Deep sea) est réalisé avec des containers maritimes de 20 ou 40 pieds ISO, qui eux sont interopérables et empilables. On parle d'EVP (équivalent 20 pieds) ou TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit). Un 40' correspond donc à 2 EVP.

Les derniers porte-conteneurs maritimes ont une capacité approchant les 24 000 EVP.

En transport fluvial, une barge peut transporter jusqu'à 220 conteneurs sur une grande partie du réseau français (400 conteneurs sur le Rhin).

Les conteneurs Pallet Wide (PW), en 40' ou 45', sont optimisés pour le chargement des palettes

Utilisé prioritairement pour les marchandises sèches, le conteneur permet de transporter tous types de marchandises :

- du vrac conditionné (break-bulk), comme les farines, sucres, grains,
- des chargements palettisés,
- des liquides (citernes),
- des produits et déchets dangereux,
- des denrées alimentaires (notamment sous température ou atmosphère contrôlée... par conteneur spéciaux Reefer),
- des marchandises « hors gabarit » grâce aux conteneurs « flat ».

Cette fiche se concentre sur la filière conteneurs dans le cadre du transport fluvial de marchandises.

## Le transport fluvial complémentaire du transport maritime dans la filière conteneurs

Le transport fluvial est l'un des deux modes de transport massifié (avec le transport ferroviaire), permettant le pré et le post-acheminement des marchandises.

En considérant qu'au sein des chaînes logistiques mondiales le transport principal est effectué par la voie maritime, le préacheminement correspond à la partie du transport située en amont (de l'expéditeur de la marchandise au port d'embarquement), et le post-acheminement à celle située en aval (depuis le port de débarquement vers le destinataire de la marchandise).

Par exemple des réseaux de terminaux à conteneurs maritimes et fluviaux sont implantés le long des axes Seine, Hauts-de-France et Rhône-Saône, pour permettre l'acheminement des conteneurs vers et depuis les ports de Dunkerque, du Havre, et de Marseille-Fos.

On peut distinguer les conteneurs fluviaux maritimes et les conteneurs fluviaux intérieurs :

- Les conteneurs maritimes ont pour origine et /ou destination un port maritime. Le produit est donc lié au trafic maritime empruntant des lignes maritimes.
- Les conteneurs fluviaux transitent entre deux ports fluviaux intérieurs. Le produit est donc soit lié à un trafic national, soit stocké en attente d'un acheminement vers un port maritime et emprunte des lignes « intérieures » ou « interrégionales ».<sup>21</sup>

Une vingtaine de terminaux intérieurs conteneurs sont recensés en France. Ils s'insèrent dans une chaîne logistique complexe faisant intervenir de nombreux acteurs. Leur développement repose tout autant sur

---

<sup>21</sup> VNF, Les chiffres du transport fluvial en 2019

les performances du mode fluvial que sur la stratégie propre à des acteurs particuliers, notamment les armements maritimes.

Le transport fluvial de conteneurs a ainsi été multiplié par deux en quinze ans en France (567 000 EVP en 2019) car il répond à l'évolution des besoins des chargeurs et logisticiens, tant pour les produits manufacturés traditionnels que pour les problématiques liées à la logistique urbaine ou à l'économie circulaire.

Deux formules commerciales pour l'acheminement des conteneurs :

- Carrier Haulage : prise en charge du pré et post acheminements par l'armateur maritime.
- Merchant haulage : transitaire qui assure le réacheminement de la marchandise chez son client.

Deux typologies d'organisation entre le port maritime et l'entrepôt de livraison :

- Service « oneway » : prestation avec déchargement de la boîte sur dépôts intérieurs de l'armement maritime.
- Service « round trip » : prestation aller en charge-retour à vide, pas de terminal intérieur sollicité (marchés diffus, et appui transport routier et organisation par les transitaires).

## La filière conteneurs en Hauts-de-France

*886 000 tonnes de marchandises conteneurisées et colis lourds transportées sur les voies d'eau à grand gabarit des Hauts-de-France en 2019, soit 8% du total du trafic régional ; 7 terminaux intérieurs actifs sur réseau navigable.*

Le transport fluvial de conteneurs s'effectuant sur voies d'eau à grand gabarit, les flux sont concentrés en région sur quelques axes fluviaux du bassin de navigation nord de la Région (Liaison Dunkerque-Escout) et dans une moindre mesure sur la partie aval de l'Oise, assurant les pré et post acheminement vers les ports de Dunkerque et du range nord ou vers la région Parisienne, Rouen et le Havre.

La hausse significative des volumes de conteneurs traités par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) s'inscrit dans la dynamique observée ces dernières années à l'échelle nationale: 450 000 EVP en tout (fluvial + maritime), + 7 % par rapport à 2018 et + 54 % par rapport à 2013.

La Région s'inscrit sur deux bassins de navigation : Nord-Pas-de-Calais et Seine-Oise. Les meilleurs niveaux de trafics de ces bassins portent sur les liaisons vers les ports maritimes.

Bassin	Lignes maritimes		Lignes intérieures		Total conteneurs	
	kEVP	2018/2019	kEVP	2018/2019	kEVP	2018/2019
Seine-Oise	216,6 kEVP	5,5%	46,5 kEVP	-21,9%	263,1kEVP	-0,7%
Nord-Pas-de-Calais	87,4 kEVP	-0,2%	20,8 kEVP	-1,0%	108,3 kEVP	-0,3%

VNF, Les chiffres du transport fluvial en 2019

Sur le versant nord de la Région, concentrant l'essentiel des trafics, l'activité de transport de conteneurs frôle maintenant les 110 000 EVP (en progression de 1 % par rapport à 2018), le terminal de St-Saulve marquant un pas en raison de la crise du secteur sucrier.<sup>22</sup>

Les principaux terminaux conteneurs de la Région sont<sup>23</sup>:

	Traffic conteneurs en EVP 2019
<b>Intra-régional</b>	<b>26 611</b>
Dunkerque <-> Lille, Dourges, Prouvy, Anzin, St Saulve	24 793
Dourges <-> Lille	1 527
Prouvy <-> Lille, Anzin	0
Lille <-> Halluin	0
Lille <-> St Saulve	0
Lille <-> Béthune	0
Anzin <-> St Saulve	0
Dourges <-> St Saulve	24
Anvers <-> Bethune	0
Dourges <-> Anzin	72
Dk <-> Metz	195

<sup>22</sup> Rapport annuel Observatoire du transport fluvial 2019, VNF

<sup>23</sup> Sources VNF chiffres 2019

Le Havre <> Longueil Sainte-Marie	3177
-----------------------------------	------

	Manutention de conteneurs en EVP 2019
<b>Manutentions (hors dechets)</b>	<b>134 685</b>
Anzin	7 734
Dourges	26 610
Dunkerque	24 988
Halluin	20 993
Lille	12 588
Prouvy	0
St Saulve	41 772
autres ports	0

Les terminaux de Lille et Dourges offrent des possibilités de transport combinés rail-fleuve, ce qui en font de nouveaux hubs multimodaux. L'offre se renforce également sur différents sites pour permettre le transport de conteneurs spécifiques (Reefer et matières dangereuses) ou même développer des trafics continentaux. L'ensemble de ces actions a engendré une progression du transport fluvial de conteneurs dont les trafics ont doublé entre 2010 et 2017.<sup>24</sup>

## La Filière conteneurs sur le territoire du projet du CSNE

La filière conteneurs est actuellement peu développée sur le périmètre retenu pour la DRA en raison du gabarit limité du canal du Nord et du faible trafic en conteneurs du port de Dunkerque, qui ne permettent pas une massification suffisante du trafic fluvial de conteneurs.

Toutefois, le récent référencement du GPMD sur la place maritime conteneurs mondiale offre des perspectives de développement de son trafic conteneurs.

Le trafic de conteneurs sur la section concernée de la liaison à grand gabarit Dunkerque-Escaut apparaît donc principalement transitaire, notamment entre Dourges, les Pays-Bas et la Belgique.

L'actuel tracé du CSNE ne voit pas aujourd'hui de chargements ou déchargements de conteneurs. Les sites générateurs de trafic étant situés plus au nord, dans le Valenciennois, à Saint-Saulve sur l'Escaut, et à Dourges sur le Canal de la Deûle. Au sud sur l'Oise, la plate-forme de Longueil-Sainte-Marie accueille aujourd'hui une activité conteneurs depuis et vers la Seine (Gennevilliers et Le Havre) de 5 000 EVP/an (pour une capacité de trafic de 20 000 EVP/an) qui devrait profiter pleinement de l'effet réseau induit par la mise en service du CSNE.

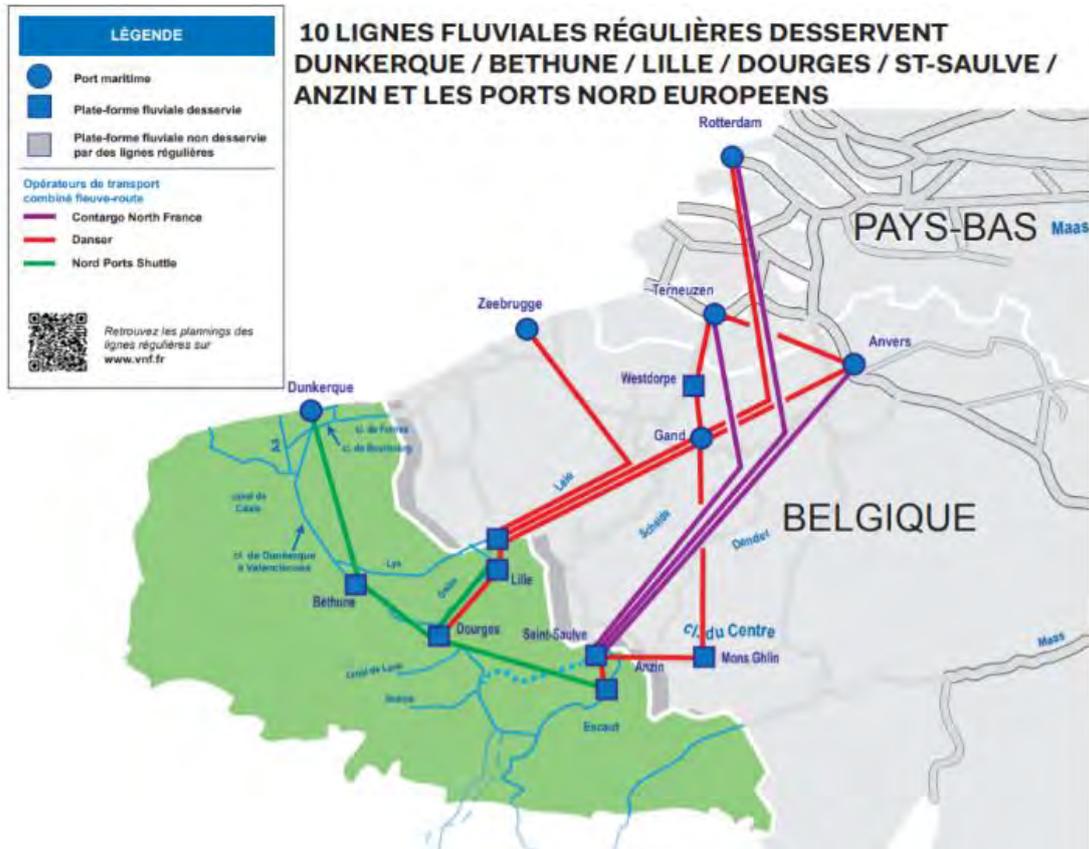
Terminaux de conteneurs intérieurs en proximité du territoire de projet du CSNE (Rayon de 25km) :

Terminaux conteneurs	Voie d'eau	Capacité de stockage en EVP
Dourges, Delta 3 (Douaisis)	Canal de la Deûle	500 000 EVP
Valenciennes (St-Saulve, Anzin, Prouvy)	L'Escaut	120 000EVP+5 500 EVP+7000EVP
Longueil-ste-Marie	L'Oise	900 EVP

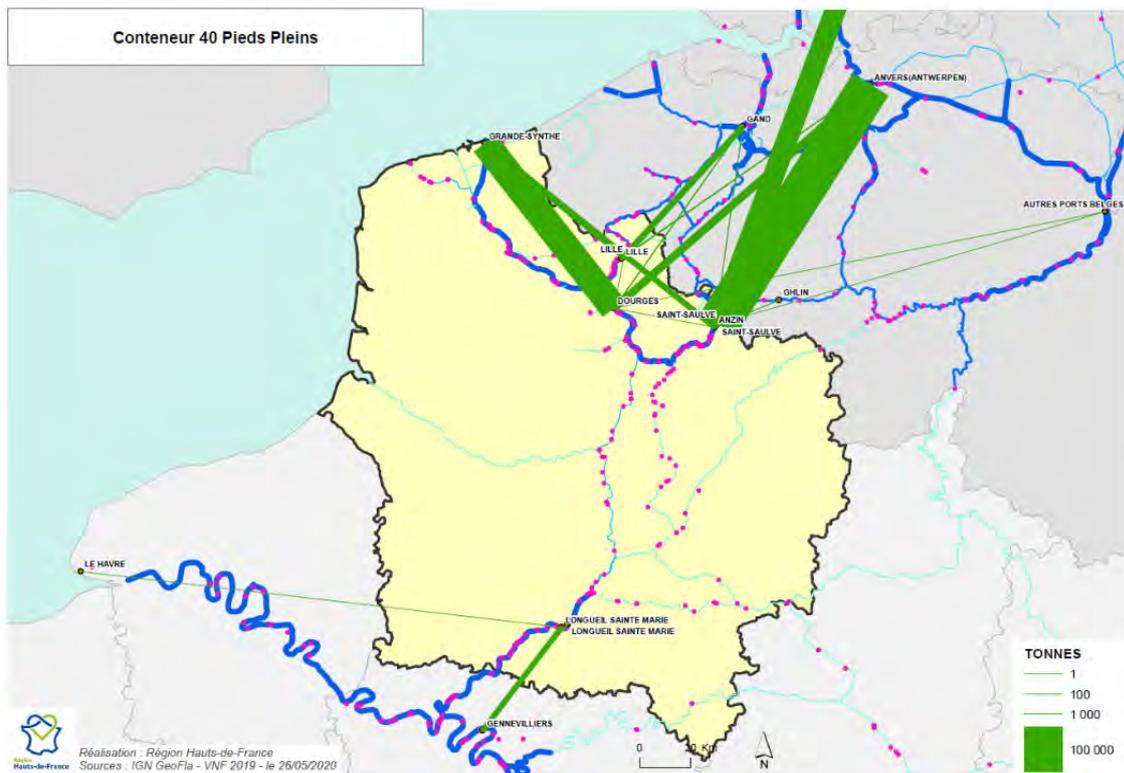
L'ensemble de ces terminaux fluviaux de conteneurs sont desservis par des lignes commerciales « conteneurs ». Parmi les terminaux fluviaux de conteneurs les plus proches du CSNE, on recense 4 lignes régulières conteneurs, dirigées vers 8 dessertes.

Dourges	Bassin NPDC	5 (Lille- Dunkerque- Zeebruges-Anvers-Rotterdam)
St Saulve/Bruay	Bassin NPDC	3 (Dunkerque- Anvers- Rotterdam)
Anzin	Bassin NPDC	2 (Zeebruges -Anvers)
Longueuil Sainte-Marie	Bassin SEINE-Oise	2 (Gennevilliers Le Havre- Rouen)

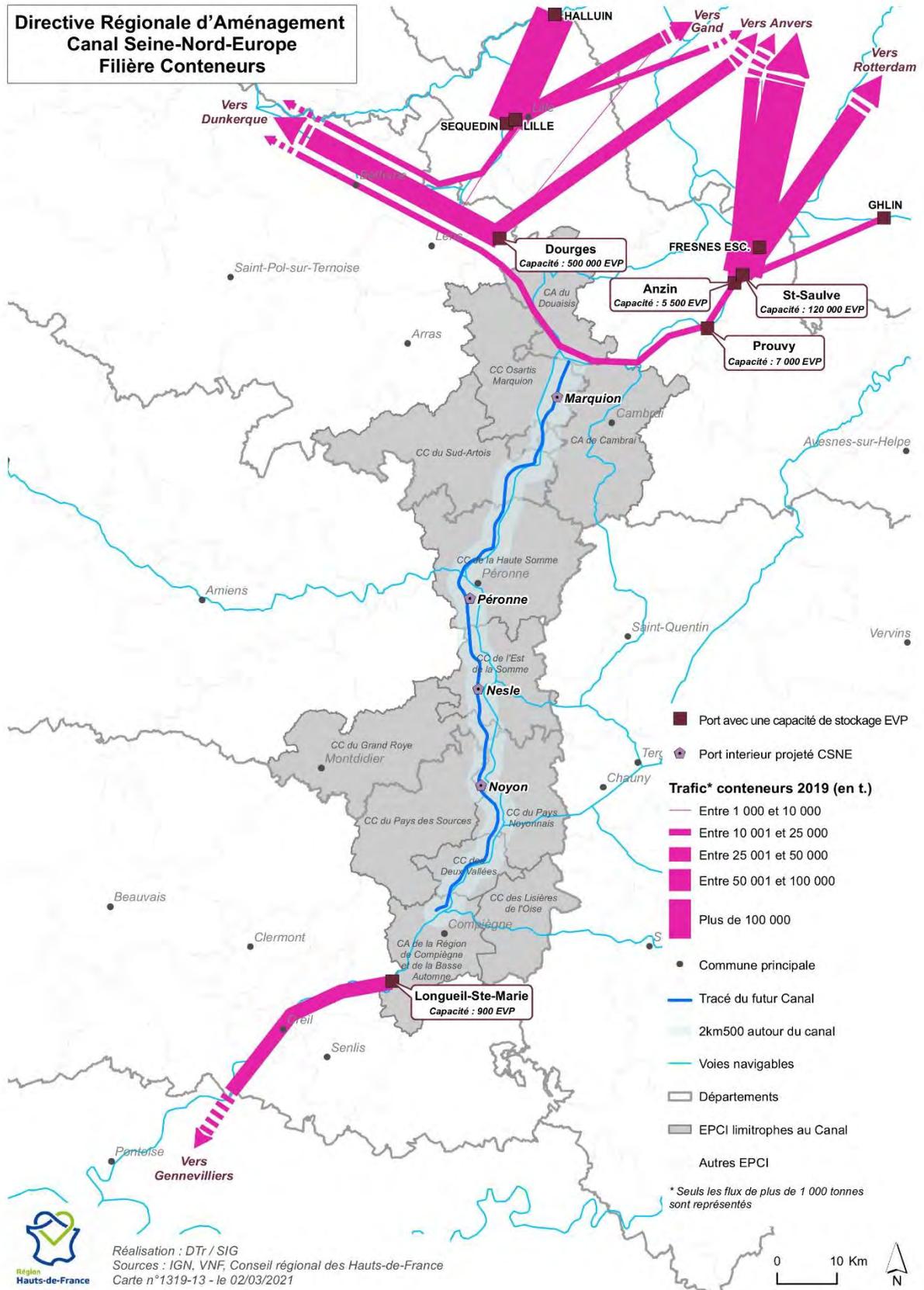
<sup>24</sup> Source : Guy Arzul dans « Transport fluvial, filière conteneurs », VNF, 2019



Source : « Transport fluvial, filière conteneurs », VNF, 2019



# Directive Régionale d'Aménagement Canal Seine-Nord-Europe Filière Conteneurs



## Sources

- Transport fluvial, filière conteneurs, VNF, 2019
- Conteneurs, la Supply Chain fluviale, HAROPA, 2016
- Manifeste pour le 45' palletwide : un conteneur vert pour l'Europe [http://www.shortsea.fr/sites/default/files/fichiers/public/c39881146f1bf965517dc470307f3284\\_45-UE-fr.pdf](http://www.shortsea.fr/sites/default/files/fichiers/public/c39881146f1bf965517dc470307f3284_45-UE-fr.pdf)
- Observatoire régional transport fluvial, 2019
- Enquête publique SNE – dossier d'évaluation socio-économique, 2006
- Expertise SETEC sur l'impact économique du canal SNE, 2012
- Chiffres de trafics fluviaux 2019, DT NPDC et DTBS VNF
- Euralogistic, fiches Ports.
- Euralogistic, Guide des lignes régulières au départ des principaux hubs en Hauts de France, 2017.
- Guide du conteneur fluvial, Décembre 2009, NPI, VNF
- Source : L'économie des terminaux à conteneurs intérieurs, Août 2016, VNF
- Crédit photographique : Filière Conteneurs – Port Saint Saulve / Phillipe Apvril.

## Annexes

### Les terminaux conteneurs :

Le quai de la plate-forme de Dourges (20 km du CSNE)

Mode et accessibilité : Canal de la Deûle/ A1 ;A21 ;A26

Opérateurs : LDCT

Détails d'équipements/ Lignes et fréquences de l'activité :

Longueur de quai	250 m
Voies ferrées	7X 750m +15X 750 m
Capacité de stockage	500 000 EVP
Reefer	Oui
Marchandises dangereuses	Oui
Engins de manutention	4 portiques pour conteneurs (40 tonnes), 4 reachstacker (40 tonnes), 1 terminal combiné, 30 prises électriques pour conteneurs.
Réparation de conteneurs	Oui
Empotage/dépotage	Sur demande
Service fluviaux	Rotterdam (3/Semaine)(Danser) Anvers (5/Semaine) (Danser) Zeebrugges (3/Semaine) (Danser) Dunkerque (4/Semaine) (NPS) Lille (4/Semaine) (NPS)
Trafic	360 172 EVP

Source : VNF & Euralogistic

Les quais du Valenciennois (25 km du CSNE)

- Prouvy

Mode et accessibilité : L'Escaut, A23

Opérateurs : Contargo

Détails d'équipements/ Lignes et fréquences de l'activité :

Longueur de quai	85 m
Voies ferrées	
Capacité de stockage	7000 EVP
Reefer	
Marchandises dangereuses	
Engins de manutention	1 portique pour conteneur (30 tonnes)
Réparation de conteneurs	
Empotage/dépotage	
Service fluviaux	Anvers 3/Semaine
Trafic	7000 EVP

Source : VNF & Euralogistic

- St Saulve

Mode et accessibilité : L'Escaut

Opérateurs : Contargo

Détails d'équipements/ Lignes et fréquences de l'activité :

Longueur de quai	700
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	120 000 EVP

Reefer	oui
Marchandises dangereuses	Oui
Engins de manutention	1 reachstacker
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	oui
Service fluviaux	2 x par semaine Rotterdam 6 x par semaine Antwerpen 1 x par semaine Terneuzen 2 x par semaine Dunkirk
Trafic	35 000 EVP

Source : VNF & Euralogistic

- Anzin

Mode et accessibilité : L'Escaut

Opérateurs : non connu

Détails d'équipements/ Lignes et fréquences de l'activité :

Longueur de quai	
Voies ferrées	Oui
Capacité de stockage	5500 EVP
Reefer	
Marchandises dangereuses	
Engins de manutention	1 portique conteneur (35 Tonnes)
Réparation de conteneurs	
Empotage/dépotage	
Service fluviaux	Anvers (6/Semaine) (Danser) Zeebruges (2/semaine) (Danser)
Trafic total annuel en EVP	1500 EVP

Source : VNF & Euralogistic

Le quai du port de Longueuil-St-Marie (5 km du CSNE)

Mode et accessibilité : L'Oise, A1, RD 200

Opérateurs : Terminaux de Seine : manutention et stockage des conteneurs

Logi Ports Shuttle : Transporteurs conteneurs

Détails d'équipements/ Lignes et fréquences de l'activité :

Longueur de quai	190 m
Voies ferrées	Non
Capacité de stockage	900 conteneurs
Reefer	
Marchandises dangereuses	
Engins de manutention	1 reachstackers
Réparation de conteneurs	
Empotage/dépotage	
Service fluviaux	Ligne Longueuil-St-Marie—Le Havre--Rouen (en passant par Gennevilliers) 1/Semaine
Trafic	20 000EVP (capacité de trafic/an)

Source : VNF & Euralogistic



# Filière déchets

## Une filière complexe à appréhender

L'identification de la filière des déchets - périmètre d'activités, emplois... - est un exercice complexe tant ses domaines d'application sont étendus. Sans prétendre à l'exhaustivité, les activités prises en compte dans cette fiche sont celles relevant de la nomenclature d'activité française EZ « Assainissement, gestion des déchets et dépollution », auxquelles ont été ajoutées les effectifs d'emplois de quelques professions très spécifiques des déchets mais intervenant pour d'autres secteurs (voir le détail en annexe). La liste des établissements a été établie à partir du Plan Régional et de Prévention et de Gestion des Déchets. Ce PRPGD, confié aux Régions, fixe des objectifs visant à moins produire de déchets, à mieux les valoriser et à mieux les gérer.

## Une filière réglementée, de la production au traitement final

La réglementation française prévoit nombre de précautions à prendre pour assurer une bonne gestion des déchets, en protégeant l'environnement et la santé humaine. Le terme de « gestion des déchets » englobe, de manière générale, toute activité participant à l'organisation de la prise en charge des déchets depuis leur production jusqu'à leur traitement final.

Elle inclut notamment les activités de collecte, transport, négoce, courtage, et traitement – valorisation ou élimination – des déchets.

La gestion de certains déchets est subordonnée, en plus des règles générales, à des règles spécifiques selon de leur catégorie (déchets dangereux, déchets concernés par une responsabilité élargie du producteur, biodéchets, déchets du BTP...) <sup>25</sup>.

## Des enjeux autour de la massification des matières premières recyclées

En quelques décennies, les modes de vie et de consommation ont fait bondir les tonnages de déchets produits annuellement. L'ADEME indique un « doublement des quantités de déchets générés par les ménages français en 40 ans, soit 30,6 millions de tonnes en 2015. À cela, il convient d'ajouter la production de 290,5 millions de tonnes de déchets pour les activités économiques et de 4 millions de tonnes pour les collectivités ».

La Loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a engagé la France dans une transition vers l'économie circulaire : dans un contexte de rareté croissante des ressources, d'enjeux sur l'approvisionnement énergétique, de changement climatique, et pour sortir du modèle classique « linéaire » de production et de consommation (extraire, produire, consommer, jeter), il s'agit de penser autrement la production et la gestion de cette ressource.

La filière déchets se situe ainsi au cœur des préoccupations croissantes des pouvoirs publics, mais aussi des citoyens. Les professionnels de la filière observent ainsi quelques tendances depuis 10 ans, à savoir une baisse de la production de déchets (très visible en 2008 car liée également au ralentissement économique), une augmentation du recyclage ainsi qu'un recul de la mise en décharge <sup>26</sup>. En dehors des évolutions réglementaires et sociétales, d'autres tendances émergent :

- des évolutions technologiques : les possibilités offertes par l'automatisation et l'intelligence artificielle permettront de traiter et de trier de façon optimisée, mais pourront dans le même temps pénaliser les entreprises aux faibles capacités d'investissement (très petites et moyennes entreprises),
- des évolutions économiques : les acteurs du recyclage s'inscrivent dans une économie mondialisée qui peut rendre moins concurrentielle les matières premières recyclées en raison des coûts de traitement et de transport. La réduction des coûts de transports, par une diminution des kilomètres parcourus à titre d'exemple, est un enjeu important pour la filière. Par ailleurs, on notera l'introduction progressive de nouveaux entrants, conséquence de la structuration de nouveaux marchés mais également de l'innovation industrielle (recherche de nouveaux alliages, composites...). Cette dernière conduira à la gestion de déchets plus techniques.

<sup>25</sup> Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire  
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/gestion-des-dechets-principes-generaux#e5>

<sup>26</sup> FEDEREC, « L'industrie du recyclage à l'horizon 2020

## La filière des déchets en Hauts-de-France

Un volume total de déchets produits estimé à 31,5 millions de tonnes dans les Hauts-de-France

Le PRPGD estime à 31,5 millions de tonnes le total des déchets produits en région, représentant environ 9% de la production nationale, ce qui est proportionnel à la fois au poids économique et démographique de la région. En effet, selon l'Insee, la région Hauts-de-France représente 9% de la population nationale et produit 7% du PIB national.

La production des déchets se répartie comme telle :

Déchets produits en région en 2015 31,5 millions de tonnes			
Déchets ménagers et assimilés (+ déchets des collectivités)  3,6 millions de tonnes  11,4%	<b>Déchets d'activités économiques</b> 26,9 millions de tonnes 85%		Déchets dangereux  1 million de tonnes  3,2%
	<b>Déchets d'activités économiques hors BTP</b>  6,3 millions de tonnes  20,0%	Déchets issus du BTP (hors sédiments)  20,6 millions de tonnes  65,4%	

Source : PRPGD Hauts-de-France, Région Hauts-de-France

Les déchets des activités économiques représentent 85% des déchets. 65% proviennent du secteur du BTP. Les déchets ménagers et assimilés ne représentent que 11% de l'ensemble et les déchets dangereux 3%.

Le PRPGD a recensé pour la région plus de 650 sites de gestion et de traitement des déchets, dont :

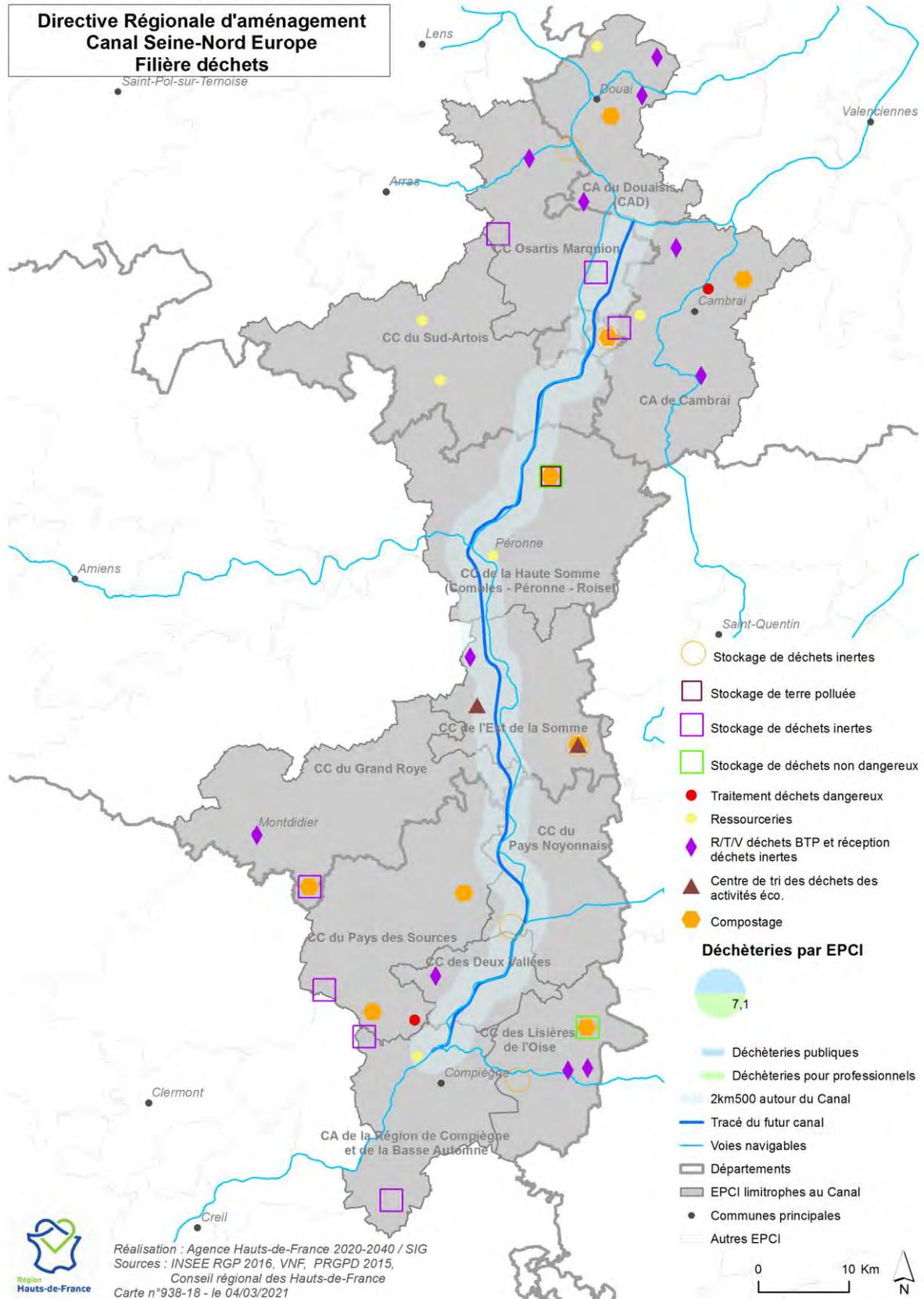
- déchèteries publiques (291) et professionnelles (54),
- sites de compostage (63),
- sites de méthanisation (48),
- centres de tri de déchets professionnels (40),
- centres de tri des déchets ménagers (26),
- unités d'incinération avec valorisation énergétique (9),
- installations de stockage des déchets non dangereux (22),
- installations de stockage de déchets inertes (56),
- filière de traitement des déchets dangereux (55).

On peut également relever la présence de plus de 70 carrières.

Sur la base de la méthode de dénombrement retenue (cf préambule et annexe), en estimation basse, environ 13 000 emplois gravitent autour de la gestion des déchets en région Hauts-de-France.

Sur le périmètre d'activité de la Fédération Professionnelle des Industries du Recyclage (plus restrictif que le champ précédemment évoqué), 131 entreprises du recyclage sont recensées en région ; celles-ci se répartissent en 261 sites et 3 936 emplois pour l'année 2018. L'exploitation de ces données met en avant le caractère industriel des activités en région, avec une surreprésentation des métaux ferreux, et, dans une moindre mesure, des métaux non ferreux. Les déchets de la construction sont au contraire sous-représentés.

# Directive Régionale d'aménagement Canal Seine-Nord Europe Filière déchets



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : INSEE RGP 2016, VNF, PRGPD 2015,  
Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-18 - le 04/03/2021

Nb : une distinction est apportée aux sites de réception ou de stockage de déchets inertes : le site de stockage est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) qui réceptionne des déchets inertes en vue de les éliminer par enfouissement ou comblement sur site, tandis que les sites de réception visent à réemployer la matière.

## La filière déchets sur le territoire de projet du Canal Seine-Nord Europe

Près de 90 sites de gestion des déchets recensés et 1 082 emplois estimés

À partir des données 2015 du PRPGD, 87 établissements intervenant pour la filière déchets ont été recensés sur le périmètre intercommunal bordant le projet CSNE. A noter que les volumes d'établissements de la filière peuvent évoluer selon le type de site (ex : ressourceries, repair café...).

Par ailleurs, ces données ne prennent pas en compte certaines filières aval de valorisation des déchets (plâtre, papier, verre...).

Les déchèteries publiques et privées comptent près de la moitié des sites mais la zone d'étude compte également 9 sites de compostage, 8 sites de stockage de déchets inertes, 6 ressourceries... Seuls les sites d'incinération avec valorisation énergétique ainsi que les centres de tri d'emballages ménagers ne sont pas présents sur le zonage d'étude.

Avec 13 sites, la CA de Cambrai constitue l'EPCI qui recense le plus d'établissements de gestion des déchets sur son territoire, dont un site de traitement des déchets dangereux. Suivent les CC d'Osartis Marquion et la CA de Douai, avec respectivement 10 et 9 sites.

Il faut préciser que le nombre d'emplois n'est pas nécessairement corrélé au nombre de sites présents sur un territoire. En effet de nombreuses unités non employeuses existent.

### Estimation des emplois de la gestion des déchets en 2016

EPCI	Emplois sur les codes APE de la NAF "EZ" assainissement, gestion des déchets et dépollution	Emplois sur les PCS sélectionnées travaillant en dehors d'établissements de la NAF "EZ"	dont emplois spécifiques à la NAF "OZ" Administration Publique	Estimation basse du nombre d'emplois de la gestion des déchets et de la dépollution
CA du Douaisis	302	5	S	306
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	173	14	4	187
CC du Pays Noyonnais	117	13	0	130
CA de Cambrai	105	8	0	113
CC de l'Est de la Somme	69	10	0	78
CC du Pays des Sources	56	0	0	56
CC du Sud Artois	54	0	0	54
CC de la Haute Somme	33	20	15	53
CC Osartis Marquion	28	5	0	33
CC des Deux Vallées	25	5	5	30
CC du Grand Roye	15	10	10	26
CC des Lisières de l'Oise	5	10	5	15
Total EPCI du périmètre CSNE	981	100	39	1 082

\*s : secret statistique, les totaux sont donc des estimations basses

Source : INSEE – traitement Agence Hauts-de-France 2020-2040

Sur le périmètre du zonage projet CSNE, 1 082 emplois ont été identifiés en estimation basse, représentant environ 8,3% des effectifs régionaux. Plus des deux-tiers de l'emploi se concentrent sur 4 EPCI, à savoir :

- la CA de Douai (plusieurs sites dont les effectifs sont supérieurs à 20 : Wirt, COVED, Theys Collecte...),
- la CA de la région de Compiègne et de la Basse Automne (présence du syndicat mixte du département de l'Oise pour le transport et le traitement des déchets ménagers et assimilés, Galloo Clairoux, NCI Propreté...),

- la CC du Pays Noyonnais (Framimex, Ecotextile...),
- et la CA de Cambrai (SUEZ dont les effectifs sont supérieurs à 50 salariés).

Principaux employeurs et sites de la filière déchets identifiés sur le périmètre du projet CSNE

nom de l'établissement	EPCI	Commune d'implantation	Libellé de l'activité	Effectifs (tranches)
SUEZ RV NORD EST	CA de Cambrai	CAMBRAI	Traitement et élimination des déchets non dangereux	50 à 99 salariés
SYNDICAT MIXTE DU DEPARTEMENT DE L'OISE, POUR LE TRANSPORT ET LE TRAITEMENT DES DECHETS MENAGERS ET ASSIMILES	CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	LACROIX SAINT OUEN	Traitement et élimination des déchets non dangereux	100 à 199 salariés
COMMUNE DE COMPIEGNE		COMPIEGNE	Collecte des déchets non dangereux	50 à 99 salariés
NCI PROPRIETE CENTRE FRANCE		COMPIEGNE	Collecte des déchets non dangereux	20 à 49 salariés
GALLOO CLAIROIX		CLAIROIX	Récupération de déchets triés	20 à 49 salariés
CA DU DOUAISIS	CA du Douaisis	DOUAI	Collecte des déchets non dangereux	20 à 49 salariés
SOCIETE WIART		LAMBRES LEZ DOUAI	Collecte des déchets non dangereux	50 à 99 salariés
COLLECTES VALORISATION ENERGIE DECHETS – COVED (groupe PAPREC)		WAZIERS	Collecte des déchets non dangereux	20 à 49 salariés
THEYS COLLECTE		DOUAI	Collecte des déchets non dangereux	20 à 49 salariés
ALISA D		LALLAING	Dépollution et autres services de gestion des déchets	20 à 49 salariés
REVIVAL		CUINCY	Démantèlement d'épaves	20 à 49 salariés
ETS GEORGES WILMORT-PICARDIE RECUP	CC de l'Est de la Somme	MESNIL SAINT NICAISE	Récupération de déchets triés	20 à 49 salariés
DUO METAL	CC du Pays des Sources	COUDUN	Récupération de déchets triés	20 à 49 salariés
ECOTEXTILE	CC du Pays Noyonnais	APPILLY	Collecte des déchets non dangereux	20 à 49 salariés
FRANCE AMERIQUE IMPORT EXPORT		APPILLY	Récupération de déchets triés	50 à 99 salariés

Source : extraction INSEE-Sirene, mars 2019

Il est important de rappeler que le CSNE est imbriqué dans un système multi-échelle de portée internationale sur le plan logistique. Certaines activités ou sites industriels, même éloignés du tracé du projet peuvent être intéressés par une utilisation future du canal en ayant recours à plusieurs modes de transports (exemple des carrières du Boulonnais qui pourraient acheminer des matières premières et remonter des matières secondaires : c'est l'enjeu du double fret). Toutefois, l'un des enjeux est de capter les bénéfices de ces différentes échelles au niveau local. Les carrières sont, du point de vue des utilisateurs potentiels du CSNE, des acteurs dont les capacités de tonnage annuelles sont élevées (carte ci-après).

**Carrières et installations de stockage de déchets inertes (liste non exhaustive)**

document de travail

**Installations de stockage de déchets inertes identifiées à la commune**

- ◆ 1
- ◆ 2
- ◆ 3

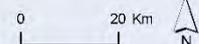
**Quantité d'extraction autorisée dans les carrières identifiées par EPCI (t/an)**

- 10 000
- 100 000
- 1 000 000

- communes principales
- Réseau artificialisé
- Voies navigables
- Tracé du futur canal
- 2km500 autour du Canal
- Réseau ferré fret
- Réseau ferré



Réalisation : Agence HdF 2020-2040-SIG  
Sources : IGN GeoFla, VNF, BD Carthage  
Carte n°938-30 le 28/06/2020



# Enjeux et leviers de développement sur le territoire de projet CSNE

## Des enjeux d'optimisation de la logistique des déchets et de recours aux transports alternatifs

Au vu des diverses réglementations affectant les différents types de déchets (déchets dangereux, déchets du bâtiment biodéchets...), les centres de tri peuvent se multiplier, les organisations logistiques se complexifier, et les distances jusqu'aux centres de valorisation s'allonger. Or l'ADEME, dans une publication dédiée aux transports des déchets<sup>27</sup>, indique que « le transport et la logistique des déchets ont un impact non négligeable sur l'environnement. Ils représentent 30% des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées dans le domaine de la gestion des déchets. Ces émissions sont produites en majorité pendant la phase de collecte. Sur le plan économique, les opérations de transport et de logistique représentent près de la moitié des dépenses annuelles du secteur des déchets ».

La logistique et le transport des déchets apparaissent ainsi comme des éléments stratégiques de la gestion des déchets, à l'instar de l'importance des modes de valorisation ou d'élimination. L'ADEME préconise différentes orientations, parmi lesquelles l'optimisation des systèmes de collecte, l'optimisation des flux en sortie de déchèterie, la mutualisation des transports et la maximisation des taux de remplissage des véhicules. Le développement du report modal de la route vers le rail ou le fluvial, figure également parmi les propositions. À l'échelle régionale, ces orientations en matière de transport des déchets figurent également dans les orientations 14 et 15 du PRPDG, et visent à la fois la diminution des impacts liés au transport des déchets par l'utilisation de transports alternatifs, et le développement de certaines filières en lien avec les débouchés potentiels qu'offrira le futur canal Seine Nord Europe.

Pour la France, VNF estime à environ 3% le volume de déchets transportés par voie fluviale. Une grande variété de déchets peut être transportée par le fluvial, selon (au moyen de / en s'appuyant sur ?) différents types de conditionnements (liste non exhaustive) :

- le transport en vrac (directement dans la cale) adapté aux ferrailles et métaux, mâchefer, petits appareils ménagers, les terres polluées, les déchets de construction...
- le transport en conteneurs et autres contenants mobiles chargés à l'aide d'un portique ou d'un reach stacker,
- le transport en balles : souvent utilisées pour le papier, le carton et le plastique.

La voie fluviale présente ainsi différents atouts techniques, mais aussi économiques et écologiques.

Certains freins du recours au fluvial sont très spécifiques à la filière des déchets, et notamment :

- une forte proportion de déchets à transporter sur de faibles ou moyennes distances (40 à 50 kilomètres) pour laquelle le transport routier reste le moyen privilégié, bien que contraint de façon croissante,
- des réglementations spécifiques aux différents types de déchets devant être traités indépendamment, qui peuvent limiter les possibilités de massification sur de courtes distances (mais sont possibles sur de plus longues distances par différentes techniques : systèmes de collecte le long des canaux par exemple).

Ainsi, les potentiels de report du transport des déchets en région vers la voie fluviale doivent être analysés au regard des spécificités et des limites induites par les différentes filières présentes en région (filière des métaux, des plastiques, de la chimie...).

Des opportunités de recours à la voie fluviale restent à exploiter, et notamment celles issues:

- de la « massification » des déchets, grâce au groupement des collectivités,
- d'une incitation de la part des donneurs d'ordre, privés comme publics.

Enfin, des perspectives devraient se développer pour les principaux sites de traitement et de valorisation (SEDE, COVED...) dont l'accès au CSNE est facilité.

---

<sup>27</sup> <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/7694-transports-des-dechets-synthese-entreprise.pdf>

## Annexe : détail de la nomenclature « déchets »

Les NAF qui suivent seront celles prises en compte pour le décompte de l'emploi (code EZ « Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution »). Néanmoins cette méthode de dénombrement, basée sur l'activité principale exercée par l'entreprise (code APE ou code NAF) présente deux biais : elle ne permet pas d'identifier sur quels segments d'activité les emplois se mobilisent (transport par exemple), et ne permet pas d'identifier les emplois intervenant pour la filière mais non référencés dans les codes APE spécifiques aux déchets (exemples : salariés du champ de l'économie sociale et solidaire pour les ressourceries, ou encore les ouvriers d'assainissement et des traitements des déchets dont une partie est spécifique au secteur public et donc rattachés à la NAF OZ Administration publique).

### Nomenclature des activités de la filière des déchets

3811Z	<i>Collecte des déchets non dangereux</i>
3812Z	<i>Collecte des déchets dangereux</i>
3821Z	<i>Traitement et élimination des déchets non dangereux</i>
3822Z	<i>Traitement et élimination des déchets dangereux</i>
3831Z	<i>Démantèlement d'épaves</i>
3832Z	<i>Récupération de déchets triés</i>
3900Z	<i>Dépollution et autres services de gestion des déchets</i>

Pour compléter cette approche par NAF, sans garantir de couverture exhaustive du champ intégral de l'emploi, le dénombrement des emplois de 3 professions identifiées comme très spécifiques à l'assainissement et aux déchets a été réalisé pour l'ensemble des secteurs d'activité hormis celui de la Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution). Il s'agit des professions suivantes :

### PCS 2003

628 <sup>F</sup>	<i>Ouvriers qualifiés de l'assainissement et du traitement des déchets</i>
644A	<i>Conducteurs de véhicule de ramassage des ordures ménagères</i>
684B	<i>Ouvriers non qualifiés de l'assainissement et du traitement des déchets</i>

La liste des établissements a été établie à partir du Plan Régional et de Prévention et de Gestion des Déchets.





# Énergies Renouvelables

Les énergies renouvelables (EnR) peuvent se substituer aux énergies fossiles, sources d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Issues de phénomènes naturels, réguliers ou constants, et inépuisables à long terme (vent, soleil, chaleur du sol...), les énergies renouvelables constituent un panel aussi riche que leur potentiel de développement.

Chaque territoire dispose de ressources renouvelables particulières. La diversité des EnR en rend la comptabilisation complexe : certaines sont diffuses (bois domestique, panneaux solaires, pompes à chaleur individuelles...), d'autres sont nouvelles en Hauts-de-France, à l'image du froid ou du biométhane injecté, tous deux aujourd'hui distribués dans les réseaux.

Les principales énergies renouvelables produites et utilisables sont :

- l'énergie hydroélectrique
- l'énergie éolienne
- l'énergie de biomasse (à partir de bois, de paille, de rafles de maïs...)
- l'énergie solaire photovoltaïque ou thermique (électricité produite à partir de la lumière du soleil, eau chaude sanitaire produite par des capteurs solaires).
- la géothermie (utilise la chaleur du sous-sol)
- les énergies de récupération (marine, gaz de mine, chaleur fatale, cogénération fossile)
- le biogaz
- les agrocarburants
- les déchets urbains: déchets ménagers et assimilés issus de l'incinération dans les Unités de Valorisation Énergétique (UVE)

Les procédés de production d'énergie renouvelable sont en forte progression.

Les projections de développement des énergies renouvelables sur les territoires sont fixées par les PCAET (Plan-Climat-Air-Energie), obligatoires pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Ceux-ci doivent être compatibles avec les objectifs régionaux fixés dans le SRADDET.

Cette fiche s'attache à identifier les sources d'énergies renouvelables présentes sur le territoire de projet du CSNE et à caractériser les potentiels de valorisation au regard des projets découlant du CSNE.

## Énergies renouvelables en Hauts-de-France

21 TWh\* d'EnR produits qui représentent 10% de la consommation d'énergie finale auxquels s'ajoutent 1,4 TWh d'énergie de récupération ; 16 m<sup>2</sup>/1000 habitants de surface solaire thermique ; 98 chaufferies bois (>50KW) soit une production de 1582 GWh<sup>28</sup> ; 130 GWh d'électricité produite à partir du solaire photovoltaïque ; 5774 GWh d'électricité produite à partir de l'éolien<sup>29</sup>.

La région a doublé sa production d'énergies renouvelables en moins de 10 ans passant de 11 Twh à 21 Twh.

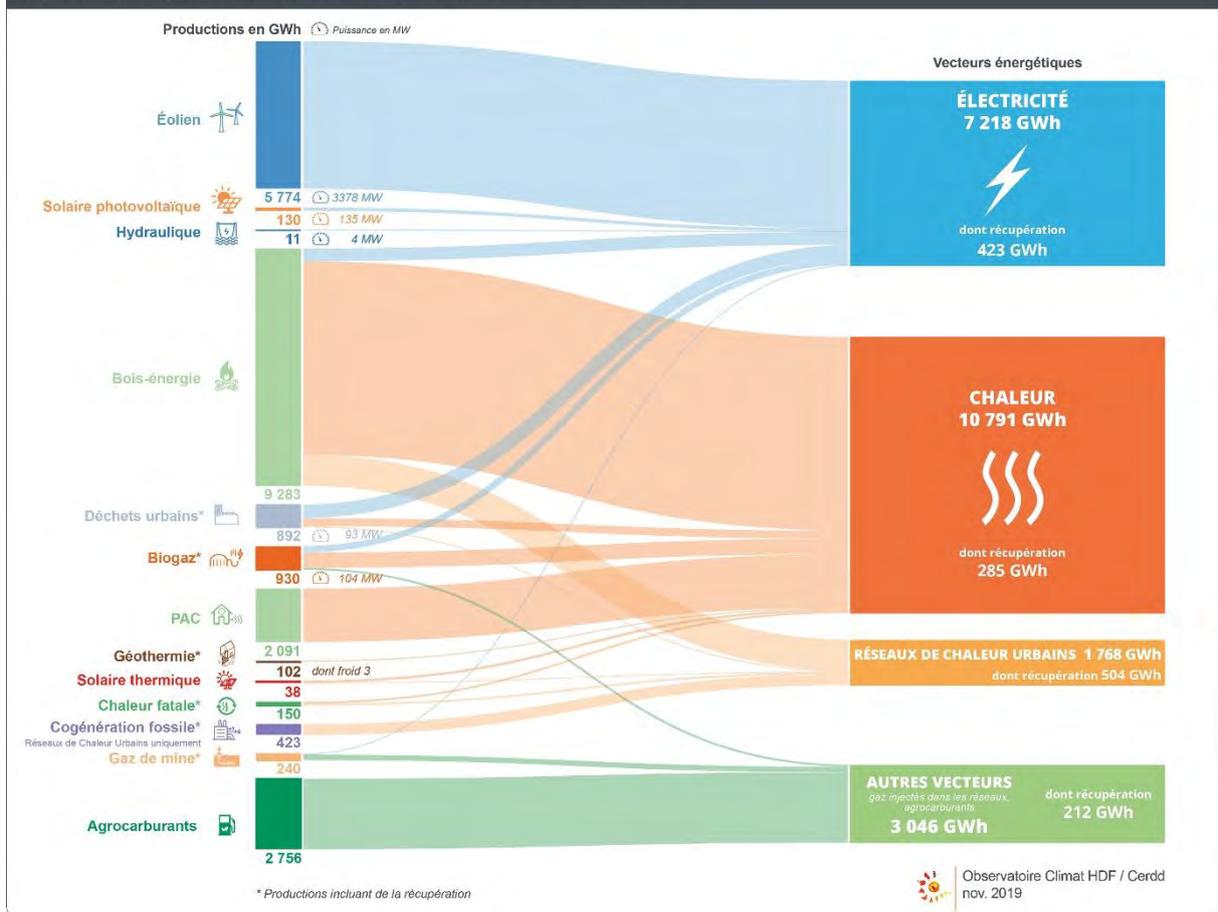
En 2017, la première énergie renouvelable en région reste le bois (43 %), suivi par l'éolien qui a connu un fort développement entre 2010 et 2017 (production multipliée par 3 pour une puissance de 3 310 MW).

Les évolutions les plus importantes se situent également au niveau de la production du solaire photovoltaïque (multiplication par 7,2 pour une puissance électrique de 136 MW) et de la production d'électricité et de chaleur à partir de biogaz (multiplication par quasiment 6). L'apparition de l'injection de biogaz en 2015 ajoute également de nouvelles perspectives.

L'hydroélectricité est peu répandue en Hauts-de-France de par le faible débit de ses cours d'eau et l'absence de reliefs permettant de créer des courants. Des microcentrales hydroélectriques sont mises en place à proximité de "seuils" existants ou encore d'anciens moulins. La façade littorale pourrait par ailleurs être propice au déploiement des Énergies Marines Renouvelables qui utilisent le potentiel énergétique de la mer (marées, courants, vagues).

<sup>28</sup> Panorama de la chaleur renouvelables et de la récupération, CIBE, CERDD, 2019

<sup>29</sup> Observatoire climat Hauts-de-France, 2017



Le SRADDET Hauts-de-France vise une multiplication par 2 **des énergies renouvelables à l'horizon 2030** (passant de 19 Twh à 39 Twh), faisant **croître la part d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale** de 9% en 2015 à 28% en 2031.

Le schéma régional mise sur la méthanisation au regard de la quantité de déchets pouvant être valorisés, la stabilisation du bois énergie pour les particuliers et l'augmentation du bois énergie collectif. La conversion de l'ensemble des chaufferies de réseaux de chaleur urbain existants à l'horizon 2031 est l'un des résultats attendus (objectif 33 SRADDET).

## Énergies renouvelables sur le territoire de projet du CSNE

8 installations de méthanisation ; 185 753 m<sup>2</sup> de surface photovoltaïque ; 22.78 % de la production régionale d'électricité d'origine photovoltaïque ; 16.63 % de la production régionale d'électricité d'origine éolienne<sup>30</sup>.

### ❖ La production d'électricité renouvelable

La production électrique repose principalement sur l'éolien pour l'ensemble des intercommunalités traversées par le CSNE. Les implantations sont concentrées dans l'Artois et le Santerre, et absentes du Compiégnois. Étant donné le fort développement de l'éolien ces dernières décennies en Hauts-de-France, la Région souhaite désormais privilégier la poursuite du développement d'autres formes d'ENR.

L'énergie solaire photovoltaïque est moins significative ; les installations les plus importantes sont repérées sur des toitures de bâtiments agricoles. L'hydroélectricité reste inexploitée à ce stade, cependant le potentiel s'il est faible est réel, et la SEM Energie Hauts-de-France souhaite se positionner pour développer quelques projets.

<sup>30</sup> Observatoire Climat Hauts-de-France, 2017

### Les indicateurs de la production d'électricité renouvelable

	Solaire photovoltaïque			Eolien	
	Production d'électricité	Nombre et puissance des installations	Surface du parc de panneaux solaire photovoltaïque	Production d'électricité	Puissance du parc
Année	2017	2017	2017	2017	2017
Unités de mesures	Gwh	MW	m <sup>2</sup>	Gwh	MW
Totaux périmètre DRA	29,608	27,89	185 753	960,06	508
Région Hauts de France	130	143	952 471	5 774	3 310
% Part au regard de l'échelle régionale	22,78	19,50	19,50	16,63	15,35

#### ❖ La production de chaleur

La production de bois-énergie est principalement localisée dans le Santerre, où se trouve le projet Kogeban à Mesnil-Saint Nicaise.

La géothermie présente un potentiel fort sur une bonne partie du tracé. Quatre opérations de géothermie de surface sont identifiées sur le territoire DRA : Installations sur une école de Monchy-Lagache (CC Est Somme), sur une plateforme logistique à Ressons-sur-Matz (CC Pays des Sources), sur une clinique à Cambrai (St Roch) et sur le centre socio-culturel de Tracy-le-Mont (CC Lisières de l'Oise). Les énergies de récupération concernent principalement la récupération de chaleurs fatales des industries (projet de la verrerie de Masières) et sont peu significatives en termes de production.

Sur Compiègne, une chaufferie biomasse est au service d'un réseau de chaleur urbain de 13.5 MW. Ce dernier s'étend sur 16 km et comprend 65 % d'énergies renouvelables et de récupération. Située dans un rayon de 100 km, la ressource bois-énergie est issue principalement des forêts picardes et alimente en chaleur l'équivalent de 9 000 logements.

#### ❖ Les productions de gaz renouvelables sur le territoire de projet du CSNE :

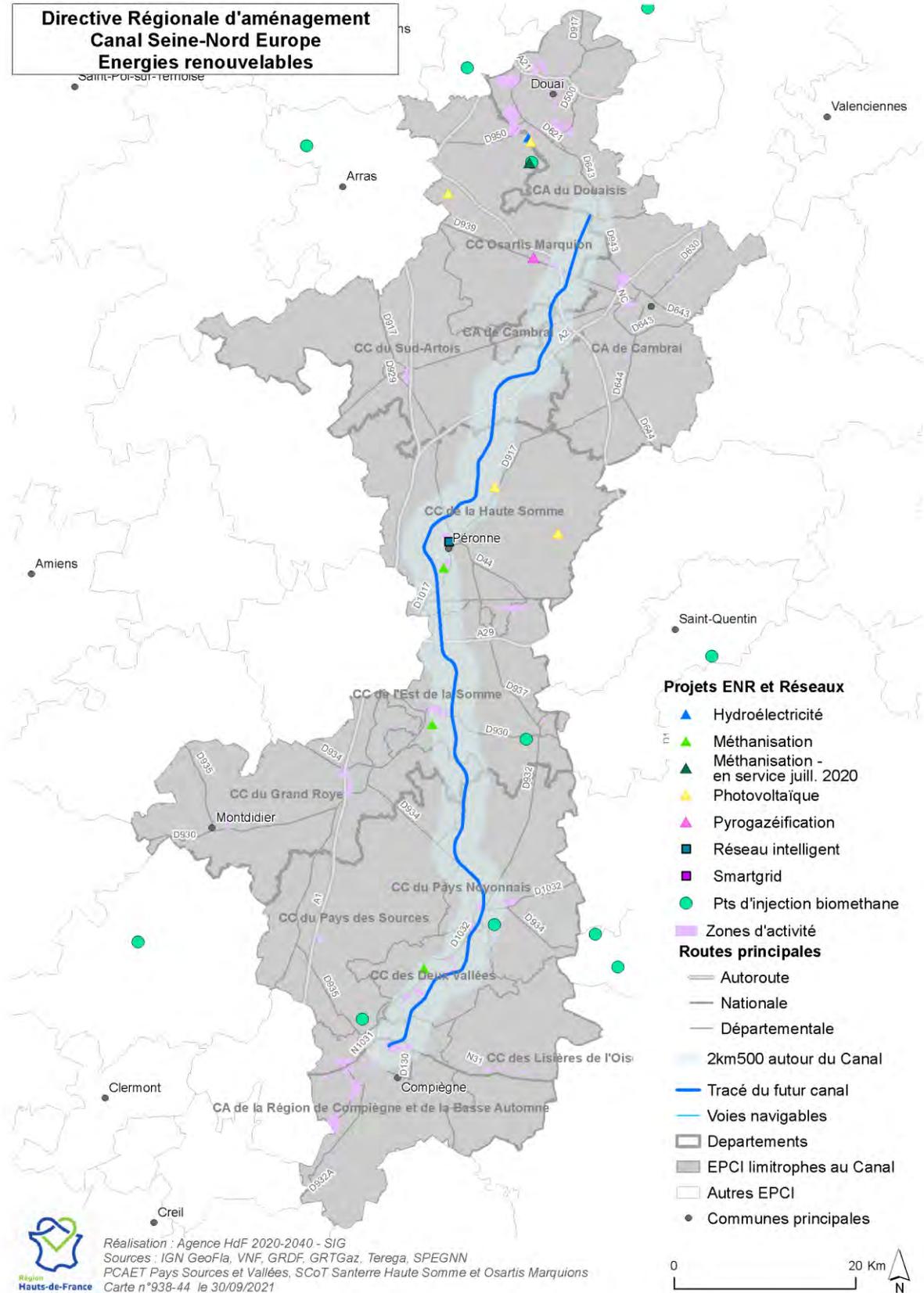
La production de gaz renouvelable repose principalement sur la production de biogaz sous trois formes : biométhane, chaleur et électricité.

Liste non exhaustive (Janvier 2021) :

Site	Communes et année de mise en service	Production	Type de site	Secteur
Agricole				
Bioénergie de Parvillers	Sempigny 2018	Injection biométhane 13.407 Gwh/an	agricole	Noyonnais
Fertioise	Coudun 2018	22.345 Gwh/an	Agricole territorial	Compiégnois
Bioénergie de Ferin	Gouy sous Bellone 2020	Injection biométhane	agricole	Artois
Industriel				
Méthanisation chim. clarifiant	Trosly-Breuil		Industriel	Compiégnois
Centrale de biogaz du Vermandois	Epeville 2016	20.111 Gwh/an	Agricole territorial	Santerre Haute Somme
Méthanisation centralisé Artois	SEDE - Graincourt les Havrincourt		centralisé	Cambrésis
Papeterie Stora Enso	Corbehem		Industriel	Santerre Haute-Somme
Méthanisation centralisé FertNRJ	Passel		centralisé	Noyonnais

La forme de méthanisation « à la ferme » est la plus recensée sur le territoire, néanmoins sur le Compiégnois la méthanisation de type "industriel" est également représentée.

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Energies renouvelables**



## Analyse par secteurs

- ❖ Le Santerre se positionne en pointe avec notamment une autonomie énergétique largement amorcée grâce à l'énergie éolienne (78 mâts, exemple parc de Nurlu et Montagne Gaillard) ainsi qu'une production d'énergie dans l'industrie par cogénération de bois-énergie (exemple : Eppeville) grâce aux substrats agricoles et de l'industrie agro-alimentaire.

Le développement de la méthanisation est par ailleurs en forte progression sur ce secteur (projet de méthanisation en cours sur Péronne en proximité du futur port intérieur ainsi que sur Nesle), car le secteur bénéficie d'un tissu agricole dense, ainsi que d'un tissu de l'industrie agroalimentaire dont les substrats sont utiles aux processus de méthanisation.

L'énergie solaire reste quant à elle limitée mais s'appuie également sur le tissu agricole (implantation de toitures photovoltaïques sur les bâtiments agricoles, exemple à Brouchy).

	CC Haute-Somme	CC Est-Somme	Totaux
Production totale d' EnR et de récupération sur le territoire	497 Gwh / an soit 37 %	2 902 Gwh/an soit 19%	3399 GWh

Source : Fiche synthèse diagnostic PCAET PETR Cœur des Hauts-de-France.

- ❖ **L'Artois-Cambrésis**, est marqué par l'implantation de champs éoliens sur le sud de l'Artois ; le nord de l'Artois Cambrésis, et plus particulièrement la CC Osartis Marquion, se caractérise par l'émergence de projets d'énergies renouvelables variés :

- projet d'hydroélectricité sur la réhabilitation de l'ancien moulin de la Scarpe sur la commune de Corbehem, avec un potentiel de 100 KW.
- récente mise en service d'un site de méthanisation « à la ferme » à Gouy-sous-Bellone.
- projet d'installation photovoltaïque sur une ancienne carrière de Pelves et centrale photovoltaïque à Corbehem sur l'ex-site BP France (par l'acteur Third Step Energy, expert en développement photovoltaïque).

- ❖ Le Noyonnais – Compiégnois :

Sur le Noyonnais, le PCAET du Pays des Sources et Vallées, relève en 2017, des productions d'électricité et de chaleur renouvelable atteignant respectivement 50 GWh et 1250 GWh. Le gisement EnR de ce secteur représente 12% de la consommation finale en 2018 (Objectif PCAET 2030 en gisement ENR à déployer : 32% de la consommation finale).

Ce territoire amorce la production d'énergies renouvelables par des projets de méthaniseurs (Coudun et Sempigny) et des projets éoliens (ferme éolienne des Hauts Prés). La méthanisation reste le gisement le plus important, avec une biomasse issue des pulpes de betteraves (73% de biomasse identifié). En ce qui concerne le développement éolien, il se situe principalement au Nord-Est du Noyonnais.

Le Compiégnois est quant à lui marqué par l'absence d'éolien. Le tissu industriel, notamment sur la CC des Lisières de l'Oise, y a engagé des projets de méthanisation : Méthanisation IAA Vico & Méthanisation chim. Clariant. Sur l'agglomération de Compiègne, des projets d'EnR émergent, notamment en matière de récupération de chaleur :

- en 2020, la ville de Compiègne a développé des panneaux solaires photovoltaïques sur la toiture de son Centre Technique Municipal.
- en 2021, Compiègne construira une chaufferie biomasse bois pour alimenter à 65 % son réseau de chaleur urbain.

## Sources

- SRADDET, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des territoires, approuvé en août 2020
- CERDD, Centre Ressource du Développement Durable : partenaire de l'Observatoire climat <http://www.observatoireclimat-hautsdefrance.org/>
- SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale des territoires traversés par le CSNE.
- Synthèse PCAET Pays des Sources et Vallées, Santerre Haute-Somme, ARC.
- Etude Rev 3 sur les projets d'aménagement des « Ports intérieurs du CSNE », 2020
- <https://opendata.reseaux-energies.fr/pages/tableau-de-bord-regional-region-prod/?refine.region=Hauts-de-France>
- <https://www.geothermies.fr/actualites/news/le-cot-enr-en-hauts-de-france>
- Synthèse étude planification énergétique du PETR Cœur des Hauts de France, diagnostic énergétique et perspectives énergétiques CC Est-Somme et CC Haute-Somme
- <https://carto.sinoe.org/carto/methanisation/flash/>
- <https://sourcesetvallees.groupehic.com/rubrique-Plan-Climat-16.html>
- Crédit photographique : Energies Renouvelables – Méthaniseurs Ternois / Région.



# Carburants alternatifs

Les carburants alternatifs comprennent :

- **l'électricité**
- les hydrocarbures GNV sous deux formes : GNC (Gaz Naturel Comprimé) et GNL (Gaz Naturel Liquéfié)
- les biocarburants, qui sont des carburants de substitution obtenus à partir de la biomasse (matière première d'origine végétale, animale ou issue de déchets). Il en existe 3 types :
  - issus de plantes oléagineuses (colza ou tournesol),
  - issus de l'alcool (betterave ou blé),
  - biogaz (BioGNV obtenu par méthanisation).

Ils sont répartis en deux grandes filières de production : la filière des biocarburants « essence » (Ethanol ; ETBE ; Bio essence de synthèse) et celle des biocarburants « gazole » (Huiles plantes oléagineuses ; graisse animal ; huile usagés). Il est essentiel de distinguer les biocarburants de première, de deuxième et de troisième génération.

- les carburants de synthèse
- **l'hydrogène**, qui n'est pas une source d'énergie directe mais un vecteur énergétique. Il s'agit d'un gaz léger, naturellement présent. Très réactif, il se combine avec beaucoup d'éléments chimiques comme l'eau (H<sub>2</sub>O) et les hydrocarbures.<sup>31</sup> Utilisé comme carburant, l'hydrogène permet de produire de l'électricité à l'aide de piles à hydrogène embarquées. Il constitue ainsi une énergie complémentaire aussi bien pour des véhicules équipés de moteur à combustion interne fonctionnant au gaz (bus, bennes à ordures ménagères) que pour des véhicules électriques.

Cette fiche traite des infrastructures de carburants alternatifs, ainsi que des ressources et sites de production d'agrocarburants alternatifs.

## Carburants alternatifs en Hauts-de-France

Stations de distribution : 1311 bornes électriques<sup>32</sup> ; 18 stations GNV dont 10 GNC (Gaz naturel comprimé) ; 1 station GNL (Gaz naturel Liquide) ; 7 stations distribuant GNC et GNL<sup>33</sup> ;

La consommation de carburant dans le transport est responsable en Région d'un rejet d'émission de Gaz à effet de serre évalué à 12.2 Mt éq Co<sub>2</sub> en 2017. La consommation d'énergie finale du secteur du Transport par type d'énergie consommée se répartit comme suit :

	Picardie	NPDC
	TWh	TWh
Essence	6,959	4,437
Gazoil	36,4	23,3
Électricité	1,522	1,037
GPLc	0,056	0,036
Carburérateurs	2,135	0,731
	47,1 TWh	29,6 TWh

Source : Observatoire climat Hdf/CERDD, 2017

La production des agrocarburants (hors biognv) en Hauts-de-France est à la hausse, elle est passée de 1087 GWh en 2007 à 2755 GWh en 2017 (la part d'éthanol, 1555 GWh, étant supérieure à celle du diester, 1200 GWh). La production est davantage concentrée sur la moitié sud de la région.

<sup>31</sup> Engie

<sup>32</sup> Bornes IRVE publique (Etalab, fev 202)

<sup>33</sup> Stations publiques ouvertes (Data données GRDF).

La biomasse issue des productions agricoles alimentaires est une source majeure de production d'agrocarburants, favorisée en région par une activité agricole importante. La culture énergétique s'appuie particulièrement sur la betterave ainsi que sur les céréales, principales cultures présentes.

Néanmoins à l'échelle régionale, la surface agricole consacrée à la production énergétique reste faible : 1.7% (2010) soit 14 300 ha.

Les grands sites industriels, producteurs d'agrocarburants sont situés sur le littoral Nord : Usine Lesieur (Huile), Norester (Graisse animale), Total (Huile de colza), Nord ITBE (éthanol).

La production d'hydrogène est en cours de développement sur le territoire régional, notamment sur des sites portuaires (Dunkerquois) et sur le bassin minier à Houdain avec une ligne de bus 100% hydrogène (13.4 km). Le déploiement de l'hydrogène décarboné, du bioGNV ou encore l'électromobilité sont des sujets de la dynamique Rev3 impulsée par la Région.

L'activité logistique régionale au regard de son positionnement géographique et de ses capacités infrastructurelles est soumise à d'importantes réglementations en matière de déploiement de carburants alternatifs auprès des transporteurs et responsables logistiques.

## Carburants alternatifs sur le territoire de projet du CSNE

En 2015, 2 260 604 MWh de carburants consommés (fossiles, électrique, biocarburants) par les transports de marchandises sur le territoire ; 1 projet hydrogène en cours de développement ; 1 station GNV sur le territoire ; 4 points d'injection de biométhane injectée dans le réseau de gaz ; 107 bornes de recharge électrique publiques<sup>34</sup>.

Le territoire de projet du CSNE se caractérise par un réseau de transport routier avec un trafic conséquent de poids lourds notamment (Trafic moyen journaliers annuels de 10 000 PL sur l'A1). Ce trafic, conjugué aux activités logistiques du CSNE conforte le besoin d'alternatives aux carburants traditionnels, afin d'appuyer la transition énergétique vers une mobilité décarbonée.

La consommation actuelle de carburants alternatifs sur le territoire de projet du CSNE se limite à la consommation de biocarburants de première génération<sup>35</sup>, majoritairement utilisés sous forme d'additifs ou de complément aux carburants fossiles (Bioessence à hauteur de 7.9 % de l'énergie contenue et biogazole à hauteur de 7.3 % de l'énergie contenue)<sup>36</sup>.

Source : Observatoire climat HdF/CERDD, 2015

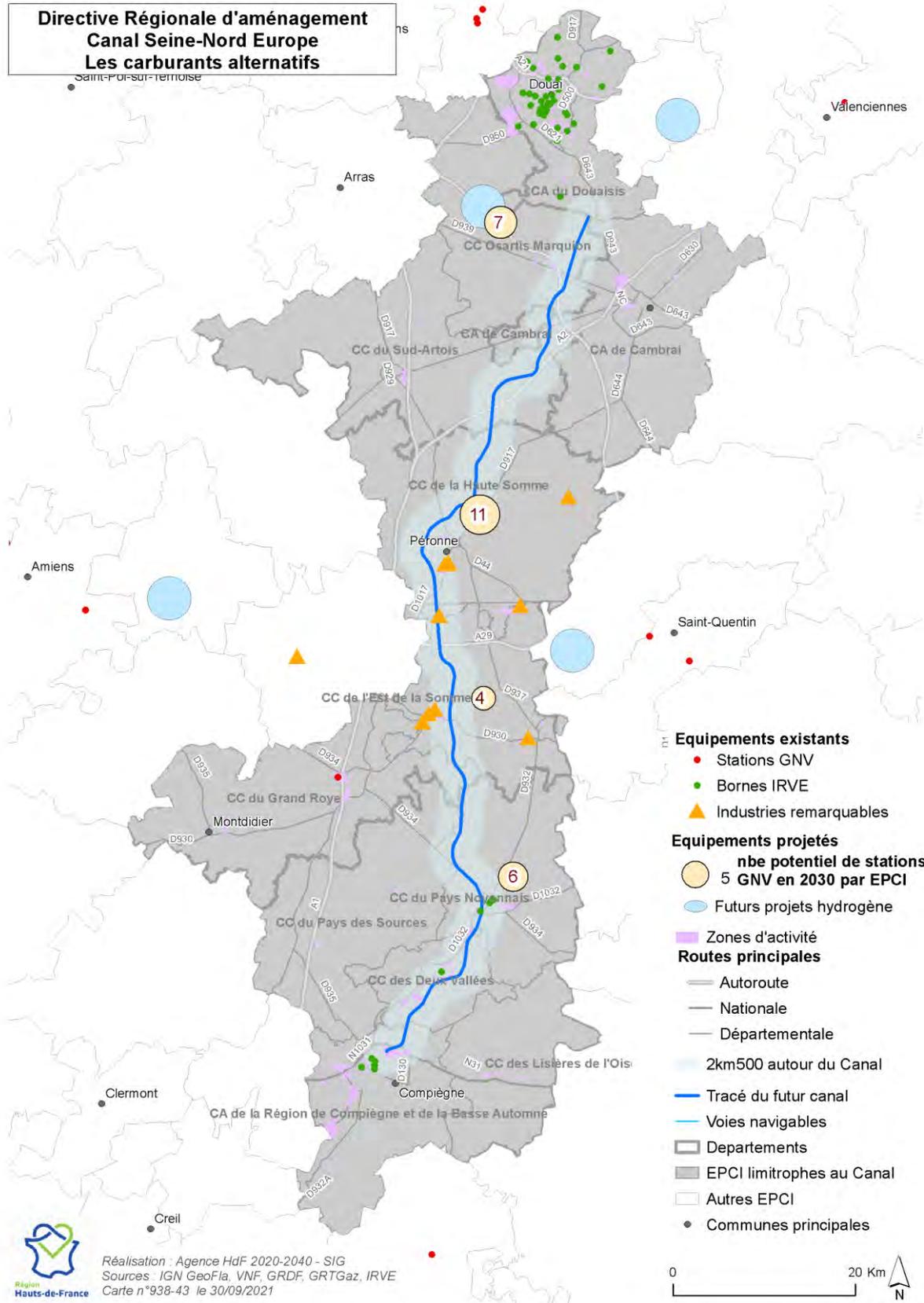
Année	Consommation de carburants alternatifs pour le secteur du transport de marchandises						Consommation totale d'énergie en carburants pour le transport de marchandises 2015
	Biocarburant Gazole (de 1 <sup>er</sup> génération)		Biocarburant Essence (de 1 <sup>er</sup> génération)		Electricité		
Unités de mesures	2015	%	2015	%	2015	%	
CA Région de Compiègne	17798	5,22	462	0,14	2588	0,76	341258
CC des Lisières de l'Oise	2733	5,42	64,3	0,13	401	0,79	50451
CC des Deux Vallées	5757	5,77	104	0,10	769	0,77	99839
CC du Pays des Sources	3890	5,68	102	0,15	436	0,64	68449
CC du Pays Noyonnais	5110	5,85	139	0,16	620	0,71	87298
CC du Grand Roye	7397	5,42	174	0,13	908	0,66	136546
CC de l'Est Somme	5334	4,77	119	0,11	790	0,71	111930
CC de la Haute Somme	7752	5,86	160	0,12	927	0,70	132336
CC du Sud Artois	5868	5,52	170	0,16	753	0,71	106395
CC Osartis Marquion	8322	5,36	208	0,13	1498	0,97	155138
CA de Cambrai	16719	4,24	397	0,10	3231	0,82	394572
CA grand Douaisis	29006	5,03	839	0,15	8829	1,53	576392
Totaux périmètre DRA	115686	5,12	2938,3	0,13	21750	0,96	2260604
Région Hauts de France	1246785	4,88	32322	0,13	287976	1,13	25528522
	9,28		9,09		7,55		8,86

<sup>34</sup> Etalab, data.gouv, février 2021

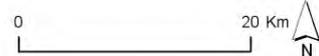
<sup>35</sup> À partir de plantes cultivées à des fins alimentaires.

<sup>36</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/biocarburants>

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Les carburants alternatifs**



Réalisation : Agence HdF 2020-2040 - SIG  
Sources : IGN GeoFla, VNF, GRDF, GRTGaz, IRVE  
Carte n°938-43 le 30/09/2021



Les sources de productions de carburants alternatifs sur le territoire de projet du CSNE

La production d'agrocarburant sur le territoire se limite à la production de biocarburants conventionnels majoritairement utilisés sous forme d'additifs, et de biocarburants première génération : c'est-à-dire à partir de plantes cultivées à des fins alimentaires.

Pour éviter la concurrence avec les productions alimentaires, les biocarburants de deuxième génération sont aujourd'hui davantage priorités (résidus agricoles et forestiers, cultures dédiées).

	Production du parc « Agrocarburants » de 1 <sup>er</sup> génération	
	Diester	Ethanol
Année	2017	2017
Unités de mesures	Gwh	Gwh
CA Compiègne	4,353	6,928
CC Lisières de l'Oise	3,309	12,1
CC des deux Vallées	2,053	2,658
CC du Pays des Sources	15	22,2
CC du pays Noyonnais	11,5	10,9
CC du Grand Roye	14,5	28,8
CC de l'Est Somme	4,348	22,7
CC de la Haute Somme	20,1	43,5
CC du Sud Artois	8,849	36,6
CC Osartis Marquion	5,279	28
CA de Cambrai	24,3	29,7
CA grand Douaisis	3,287	7,752
Totaux périmètre DRA	116,878	251,838
Région Hauts de France	2756	
% Part au regard de l'échelle régionale	4,24	9,14

Source : Observatoire climat HdF/CERDD, 2017

Les points d'injection de biométhane du territoire sont des sites d'injections agricoles territoriales<sup>37</sup>. Toutefois, le lien entre stations bioGNV et unités de méthanisation en injection n'est pas exclusif : des stations BIOGNV pourront s'implanter mais être approvisionnées en biométhane provenant d'unités de méthanisation plus éloignées.

D'autres unités de méthanisation sont en fonctionnement ou en projet sur le territoire (voir liste sur la fiche Energies renouvelables) et sont principalement destinées aux réseaux de gaz ; un projet de méthaniseur privé destiné à la production de biogaz à des fins de mobilité est identifié sur Péronne.

Les équipements favorisant une mobilité alternative sur le territoire

- o La mobilité alternative électrique :

<sup>37</sup> Typologie de sites qui méthanisent plus de 50% (en masse) de matières issues de la ou des exploitation(s) agricole(s), intégrant des déchets du territoire (industrie, stations d'épuration (STEP), autres)

Secteur	Nombre de bornes IRVE publique (*Etalab, fev 2021)
Artois-Cambrésis-Douais	79 bornes dans le Douais
Santerre Haute Somme	1 borne à Péronne
Noyonnais-Compiégnois	26 bornes dans le Compiégnois

- o En appui à la mobilité électrique verte, l'hydrogène

Aucun équipement en fonctionnement n'est recensé sur le territoire de projet du CSNE. Plusieurs projets de production et d'utilisation d'hydrogène vert ou décarboné sont toutefois à l'étude sur le territoire ou à proximité. La nature de la production est variable (électricité, hydrogène de récupération, hydrogène à partir de biomasse). Les usages potentiels sont également multiples, et peuvent s'adresser à l'industrie ou la mobilité.

- o Les stations GNV

Sur le territoire de projet du CSNE, une seule station GNV est recensée dans le Grand Roye au sein d'une zone industrielle de l'intercommunalité. Une station est en projet dans le Compiégnois à Longueil-Annel ; elle offrira un service GNCL (Gaz Comprimé et Liquéfié). Une station, pour être viable, doit pouvoir compter au démarrage sur 30 camions, puis au bout de 3 ans sur 50 camions.

La station Naturgy, en projet à Longueil-Sainte-Marie, à destination des professionnels, devrait être mise en service en 2021.

## Carburants alternatifs en perspective du projet du CSNE

- 1- Faire du CSNE un corridor **d'avitaillement en carburants alternatifs avec l'appui du foncier d'activité** des ports intérieurs du CSNE **et de l'activité agricole des territoires traversés**

Les ports intérieurs du CSNE constituent un potentiel support de développement de la filière en réponse aux besoins de mobilité qui seront générés par ce foncier d'activité.

Les pistes d'actions de l'étude TRI sur les ports intérieurs du CSNE confirment l'opportunité d'étudier la structuration d'une filière locale de production et de distribution de biocarburants.

Le territoire de projet offre d'importantes surfaces agricoles, potentielles réserves pour des cultures énergétiques et plus particulièrement pour la production d'agrocarburants à base d'éthanol. La culture de la betterave représente une part importante des surfaces agricoles sur l'ensemble du tracé (9 à 15% des surfaces par canton en moyenne). La culture de céréales, également propice à la production d'éthanol représente une part importante de culture sur le territoire (45% des SAU).

L'industrie agro-alimentaire présente le long du tracé est aussi une source potentielle de biomasse.

- 2 - **Soutenir le développement d'équipements favorables à la mobilité alternative** : stations GNV et implantations de sites de production d'énergies. Les stations sont coûteuses mais de réelles opportunités existent si des projets mutualisés émergent pour rechercher un effet « masse ».

- 3 - Impulser la transition vers des carburants alternatifs de la flotte sur barges : accompagner les usagers de la voie d'eau par le déploiement de projets innovants de recharge à quai mobile à l'aide d'une barge équipée d'un système de pile à combustible ou de systèmes de piles à combustible conteneurisés (à l'image des innovations développées dans les cahiers techniques Batelia de VNF).

### Sources

- <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/enjeux-et-prospective/decryptages/energies-renouvelables/quel-avenir-les-biocarburants>
- [https://www.ecologie.gouv.fr/biocarburants#scroll-nav\\_2](https://www.ecologie.gouv.fr/biocarburants#scroll-nav_2)
- <http://www.observatoireclimat-hautsdefrance.org/>
- fiches actions de l'étude REV 3 des ports intérieurs du CSNE, décembre 2020
- <https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettres/les-cahiers-techniques-de-batelia-propulsion-hydrogene-pour-bateaux-fluviaux/>
- Crédit photographique : Carburants alternatifs - Bornes électriques à Lambres-les-Douai /BOKALO Dominique



# Zones d'activités économiques

Une zone d'activité économique (ZAE), désigne un ensemble foncier réservé à l'implantation d'activités économiques (artisanales, tertiaires, industrielles et logistiques). L'opération d'aménagement de la ZAE est réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des promoteurs/investisseurs privés qui vont céder ou louer les terrains et les bâtiments à des entreprises<sup>38</sup>.

Il s'agit d'une compétence obligatoire des EPCI depuis la loi NOTRe (2015).

Les CCI (Chambres de commerces et de l'industrie) sont des acteurs essentiels à l'observation et l'accompagnement des intercommunalités sur ces projets (foncier, aménagement, implantation).

Les zones d'activités façonnent les paysages urbains par l'ampleur de leurs emprises et par l'échelle des infrastructures et bâtiments qui y sont implantés.

En France, 10 %<sup>39</sup> du territoire est affecté à cet usage, avec une moyenne de 50 emplois/ha<sup>40</sup>. Leur positionnement est directement lié à la présence de corridors routiers, depuis lesquels est assurée la visibilité des entreprises présentes.

L'évolution de la sémantique est révélatrice des évolutions de perceptions à l'œuvre ("Parc d'activité", "éco-parc", "éco-zones", "pôle d'activité économique"), correspondant à l'arrivée de nouveaux produits immobiliers<sup>41</sup>, mais aussi à de nouvelles pratiques d'aménagement.

Chaque ZAE dispose d'une typologie spécifique qui la caractérise, en fonction des activités présentes sur site : Industrielle (ZI), Artisanale (ZA), Tertiaire (les zones d'activités de services), Zones aéroportuaires et portuaires, Zones d'activités technologiques, Zones spécialisées (activités industrielles spécifiques), Commerciales (Zone commerciale), Technopôle, Logistique (Les zones d'activités dédiées à la logistique sont développées dans la fiche "Logistique").

Elles se différencient par leur vocation et par les équipements et services aux entreprises qui y sont offerts. Certaines peuvent être mixtes.

Cette fiche traite des caractéristiques d'implantation et de vocations des zones d'activités économiques existantes sur le territoire de projet, notamment au regard des infrastructures de transports présentes à proximité.

## Les zones d'activités économiques et industrielles en Hauts-de-France

*En 2015, on dénombrait 1829 zones d'activités dans la région Hauts-de-France.*

En 2015 la région Hauts-de-France comptait 1829 zones d'activités logistiques, industrielles et économiques. Ces zones ne sont pas réparties de manière homogène sur le territoire régional, la majorité étant localisées le long des grands axes de communication ou en périphérie des pôles urbains.

Les zones de plus de 25 ha comptabilisent un total de 6 100 ha répartis sur plus de 100 parcs :

- sur le versant sud de la région, les zones d'activités sont regroupées sur la périphérie des grands pôles urbain régionaux, à savoir Amiens, Compiègne, ou encore Beauvais.
- sur le versant nord, un grand nombre de zones d'activités suit la conurbation s'étendant de Saint-Omer à Valenciennes. La métropole Lilloise, avec l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing, mais également la Côte d'Opale (à Calais, Boulogne-sur-Mer ou encore Dunkerque) sont d'autres pôles de concentration.

<sup>38</sup> Cerema, Zone d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification, 2014, p.7

<sup>39</sup> (Ré) inventer la zone d'activité, pour un aménagement durable des espaces d'activités, CAUE 44, Novembre 2011.

<sup>40</sup> Les PAE se distinguent des ZAE en termes de produit immobilier, les PAE sont des produits d'investisseurs, promoteurs et constitue une offre immobilière sur des formules locatives.

La Région Hauts-de-France, en raison de son histoire industrielle, a été soumise à d'importantes mutations économiques ces quarante dernières années. Des grandes friches industrielles (comme Usinor à Denain ou Métaleurop à Noyelles-Godault) laissent aujourd'hui place à des zones d'activités économiques.

La Région est ainsi l'une des premières en France à accueillir des ZAE à vocation uniquement commerciale. Ces implantations sont liées à la présence des grands groupes de la grande distribution : Groupe Mulliez.

## Les zones d'activités économiques et industrielles sur le territoire du projet CSNE

*En 2015, on comptait 157 zones d'activités dans les 12 EPCI limitrophes du projet du Canal Seine-Nord Europe, et 33 dans les périmètres de proximité (2,5km de part et d'autre du Canal) ;*

L'arrivée du CSNE devrait entraîner le développement économique des territoires traversés par le canal. Les secteurs Oise, entre Compiègne et Noyon, de Nesle et de Péronne sont aujourd'hui les seuls bénéficiant de foncier économique en bordure de la future voie d'eau, plutôt tourné vers des activités industrielles.

### Sur le territoire de projet de la DRA

La plus grande concentration de zones d'activités économiques s'observe sur des secteurs d'emploi majeurs au nord du territoire de projet, sur le Douaisis et le Valenciennois.

Le long du tracé du CSNE, quatre grappes se distinguent :

- au Nord, Marquion et la zone économique de la périphérie du Cambrésis, principalement tournés vers l'activité commerciale,
- au centre du tracé, les zones économiques en périphérie de Péronne et de l'échangeur autoroutier de l'A1, à Estrées-Déniécourt,
- au centre du tracé, les zones d'activités économiques et industrielles de Nesle/Mesnil-St-Nicaise (avec l'implantation de Tereos notamment) ainsi que Roye avec des zones logistiques, l'implantation de St Louis Sucre...
- au Sud du tracé, un linéaire de zones d'activités économiques parsemées entre Compiègne et Noyon au sein du périmètre de proximité du CSNE.

Les ports intérieurs du CSNE offriront à chacune de ces « grappes » une interface fluviale, le CSNE agissant en fil conducteur.

Quelques zones économiques sont dispersées et isolées, notamment à l'Est du tracé, ainsi qu'au niveau des diffuseurs autoroutiers de l'A1. On identifie 6 pôles regroupant des ZAE en proximité immédiate de l'A1 (Douaisis ; Bapaume ; Chaulnes ; Estrées-Déniécourt ; Roye ; Ressons-sur-Matz ; Canly). Ils concentrent principalement des activités logistiques.

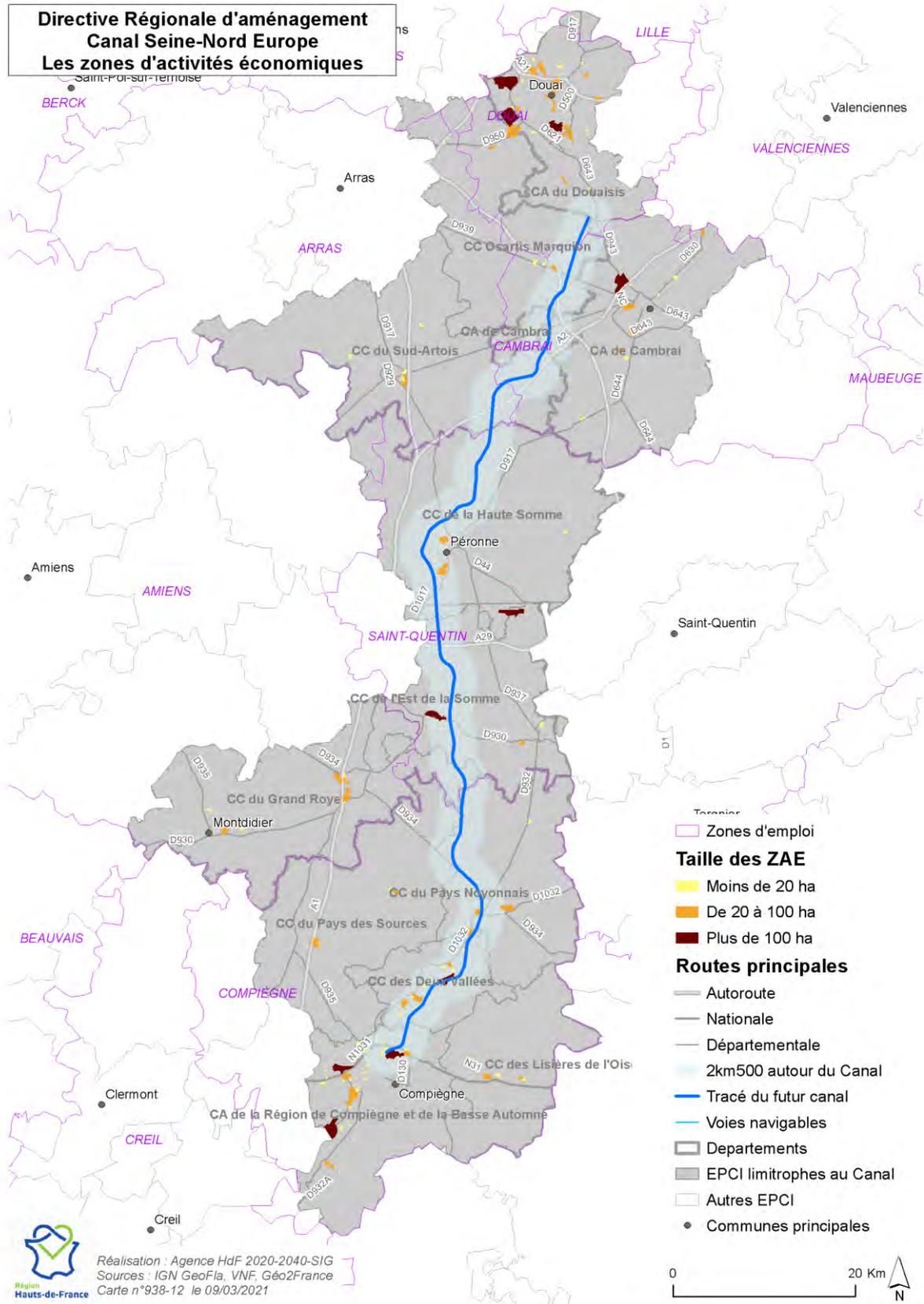
5 ZAE se situent aujourd'hui en bordure d'une voie d'eau : le long de l'actuel Canal latéral à l'Oise (sur les communes de Thourotte et Ribécourt-Dreslincourt), et du canal du Nord (Marquion),

3 quais desservent actuellement une ZAE (ZI de la Nacelle à Thourotte et ZI de Ribécourt-Dreslincourt).

Certaines ZAE se situent en proximité d'un quai public ou privé, actif ou inactif sur les abords à voies d'eau existantes :

Commune	ZAE	Quais (statut)	Voie d'eau
Clairoix / Compiègne	ZI Nord Compiègne	Privé actif	Aisne
Choisy-au-Bac	ZA du Pont de Rets	Privé actif	Aisne
Péronne	ZI de la Chapelette / Port de Péronne	Privé actif	CdN
Marquion	ZA du port fluvial	Privé actif	CdN
Nesle	ZI Nesle	Privé actif	CdN
Thourotte	ZA rue Henri Barbusse	Privé actif	CLO
Ribercourt-Dreslincourt	ZI de Ribercourt-Dreslincourt	Privé inactif	CLO

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Les zones d'activités économiques**



### Les ZAE dans le périmètre de proximité du projet du CSNE

Les 31 ZAE recensées sur le périmètre de proximité du projet CSNE (détail en annexe 3) totalisent un foncier économique d'environ 700 hectares. Elles sont dans l'ensemble de petite et moyenne tailles : 6 ont une surface supérieure à 50 ha. La vocation commerciale y est peu représentée (4 rayonnements de pôle commercial d'agglomération), à la différence de la vocation industrielle.

Principalement situées sur la partie Sud du tracé CSNE et plus particulièrement sur la Communauté de Communes des Deux Vallées dans le secteur du Compiègnais-Noyonnais, ces ZAE présentent un ancrage économique majeur sur le secteur industriel et logistique.

Le secteur du Noyonnais quant à lui concentre des surfaces d'activités mixtes à la fois commerciales et industrielles de l'agroalimentaire. Ce secteur est dépendant de la zone d'emploi de Compiègne au poids industriel conséquent pour le territoire de proximité du CSNE (Chimie, métaux, minéraux, parfumerie). La principale infrastructure routière desservant ces ZAE est la Route Départementale 1032.

Sur l'Artois-Cambrésis, deux ZAE (Marquion et Baralle) à vocation mixte sont connectées à des infrastructures autoroutière et départementale : l'A26 et la D939.

Sur le Santerre Haute-Somme, autour de Péronne, la zone de la Chapellette, directement attenante au futur CSNE par le biais de la friche Flodor et du futur port intérieur, est située en bordure de la RD1017.

Sur Nesle, la ZAE est industrielle, principalement orientée vers l'agroalimentaire, est localisée le long de la RD930.

### Des ZAE excentrées, isolées, rattachées à une infrastructure de moindre taille:

Situées sur la partie Est du tracé du CSNE, ces ZAE sont caractérisées par leur isolement et leur éloignement des grands pôles urbains. De petites tailles (moins de 20 ha), elles sont positionnées entre le tracé du CSNE et un grand axe autoroutier : A 26 (Ex : ZAE de Roisel à 11 km du CSNE et 7 km de l'A26). Leurs vocations sont principalement liées à l'artisanat et l'installation de PME. Toutefois des vocations industrielles sont présentes sur Roisel et Guiscard (Annexe n°2).

Représentativité des surfaces des ZAE (Zones d'activités économiques)

Total surface ZAE territoires des 12 EPCI	4 315.9 ha (Moyenne : 27.7 ha)	156 ZAE
Total surface ZAE périmètre de proximité	873.83 ha (Moyenne : 28.2 ha)	31 ZAE

Source : Statistique SIG ZA (2015)

# Les zones d'activités économiques et industrielles en perspective du projet CSNE :

Trois orientations sont identifiées pour le développement des ZAE en perspective du projet du CSNE

- 1- **L'accompagnement et la définition des zones d'activités économiques attenantes à la future activité portuaire des ports intérieurs du tracé CSNE.**
- 2- Perspectives du foncier dédié au développement économique par les territoires traversés par le CSNE.
- 3- Garantir une desserte optimisée des ZAE existantes par le CSNE.

## 1- L'accompagnement et la définition des zones d'activités économiques attenantes à un équipement fluvial (quai) des futurs ports intérieurs du tracé CSNE

Le projet CSNE comprend la réalisation de quatre ports intérieurs lesquels offrent un fort potentiel de développement économique local. Les perspectives offertes par l'aménagement des 4 ports intérieurs du CSNE, seront précisées ultérieurement dans le cadre du volet 2 de la Directive Régionale d'Aménagement.

## 2- Définition du foncier dédié au développement économique des territoires traversés par le CSNE

Dans les SCOT, le foncier dédié à l'activité économique dans le périmètre des 12 EPCI concernés par la traversée du CSNE est principalement orienté autour des 4 futurs ports intérieurs. Néanmoins un sitemajeur, issue de la reconversion d'une friche, fait l'objet d'un projet économique : Projet E-Valley situé sur CAMBRAI – EPINOY.

Les territoires traversés par le Canal devront également prendre en compte, dans leurs documents de planification, les objectifs et règles du SRADDET, les règles 1 et 2 concernant l'implantation des activités économiques en particulier:

Règle 1 « Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCOT :

- veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante,
- privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux. »

Règle 2 « Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCOT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible. »

Au regard des SCOT traversés par le CSNE, la projection d'extension du foncier dédié au développement de ZAE se concentre principalement autour du projet du CSNE (en bord à voie d'eau). (Annexe n°4).

## 3 – Garantir une desserte optimisée des ZAE existantes par le CSNE

Le projet CSNE est concerné par l'implantation d'équipements tels que les quais de transbordement céréaliers et industriels. Ces derniers sont rattachés à des ZAE existantes. Leur insertion constitue une opportunité de développement pour ces ZAE.

3 quais céréaliers	Languevoisin, Moislains, Graincourt-lès-Havrincourt
3 quais industriels	Entre Thourotte et Pimprez

Les enjeux de desserte routière (Orientation développé dans la fiche « Réseau Viaire ») :

Afin de garantir une intermodalité Route/voie d'eau/ ferroviaire, les infrastructures routières desservant une ZAE et faisant l'objet d'un rétablissement dans le cadre du projet du CSNE doivent garantir une bonne accessibilité à la ZAE. Ainsi, une attention particulière doit être portée sur l'accessibilité par infrastructure routière de ces ZAE :

D1031	ZI Nord Compiègne
D40	ZI Ribercourt-Dreslincourt
D938 en direction d'Albert et de l'autoroute A 1 (échangeur de Maurepas à 7 km)	Zone commerciale Nord Péronne
D930	ZI Nesle

## Sources

- [http://www.zonedactivite.com/cartographie\\_parc\\_zones\\_activites\\_industrielles\\_ZA\\_ZI](http://www.zonedactivite.com/cartographie_parc_zones_activites_industrielles_ZA_ZI)
- <http://www.investiraucoeurdeshautsdefrance.fr/pages/s-implanter-chez-nous/offre-d-infrastructures-economiques/les-zones-d-activites/>
- CCI Hauts de France Atlas NPDC Edition 2016 ;  
[https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2016/04/Atlas\\_NPCP\\_Edition\\_2016.pdf](https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2016/04/Atlas_NPCP_Edition_2016.pdf)
- CC des deux Vallées : <https://www.deuxvallees.fr/emploi-developpement-economique-formation/simplanter/les-autres-zones-d-activites>
- Portrait de territoire CCI Hauts-de-France, 2016
- CTD Haute-Somme, CTD de l'Arc-CC2V, CTD Neslois, CTD Artois
- Diaporama Ports intérieurs du CSNE, visite de Péronne, 13 Mars 2020, Région Hauts-de-France.
- Diaporama CCOM, 25 juin 2020 Projet port intérieur de Marquion-Cambrai.
- Diaporama CCPN Visioconférence, 14 mai 2020 Port intérieur du Noyonnais.
- SCOT Arrageois, Cambrésis, ,Arc, des 2 vallées, Douaiss, Grand Amiénois, Marquion Osartis, Pays des sources, Pays Noyonnais, Santerre Haute-Somme.
- Etude de marché et de redéfinition du projet portuaire de Péronne, 02/06/2016, CC Haute-Somme, Eurotrans Partner
- Etude prospective d'impacts socioéconomique du CSNE pour le développement économique du Pays Noyonnais et la redéfinition du projet portuaire, 23 juillet 2015, Eurotrans Partner, CCPN.
- Atlas des Zones d'Activités (ZA) mis en place par l'Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées en 2017, mis à jour en 2019.
- Crédit photographique : Zone d'activités économiques – Brebières / Communauté de communes Osartis Marquion.

## Annexes

### Annexe n°1 : Les ZAE rattachés à une grande infrastructure du périmètre des 12 EPCI de la DRA

Nom	Commune	EPCI	HA	Surface disponible (ha)
Pôle d'activité de Haute Picardie	Estrées-Déniécourt	CC Terre de Picardie	110 ha	70 ha
ZI Ouest Roye	Roye	CC du Grand Roye	106 ha	
ZI Sud Roye	Roye	CC du Grand Roye	96 ha	
PAEI de la vallée du Matz	Ressons-sur-Matz	CC Pays des Sources	31 ha	
ZI du Chevreuil	Ressons-sur-Matz	CC Pays des Sources	35 ha	
ZA du Moulin	Bapaume	CC Sud Artois	15 ha	0.9 ha
ZA de la vallée du bois	Bapaume	CC Sud Artois	14 ha	
ZA des Anzacs	Bapaume	CC Sud Artois	13 ha	

### Annexe n° 2 : Les ZAE « isolées » du périmètre des 12 EPCI de la DRA

Nom ZAE	Ville	EPCI	Surface	Surface disponible (ha)
Les Hauts de Gouzeaucourt	Gouzeaucourt	CA Cambrai	12 ha	
ZI de la Chapelette	Roisel	CC Haute-Somme	13 ha	
Aérodrome de Péronne St Quentin	Estrée-Mons	CC Haute-Somme	145 ha	
Zone d'entreprises du district de Ham	Eppeville	CC Est de la Somme	26 ha	
ZI Guiscard	Guiscard	CC du pays Noyonnais	12 ha	5 ha
ZA Couture	Lassigny	CC Pays des sources	10 ha	
ZI les Surcens	Attichy	CC des Lisières de l'Oise	4 ha	

Annexe n° 3 : Les ZAE du périmètre de proximité de la DRA

Nom ZAE	Ville	EPCI	Surface	Surface disponible	CSNE	Vocations	Infrastructures
ZA du port fluvial	Marquion	CC Osartis Marquion	12.4 ha				
ZA Nord de Marquion	Marquion	CC Osartis Marquion	23.3 ha				
ZI de la Chapelette (Village artisanale)	Péronne	CC Haute Somme	95 ha	6 ha		Mixte	D1017/D1029/R D 938
ZC1 Zone commerciale Nord	Péronne	CC Haute Somme	4 ha				D938
ZA Nord Mont St Quentin	Péronne	CC Haute Somme	59 ha				
PA Nesle	Nesle	CC de l'Est de la Somme	120				D930
Parc Commercial du Mont Renaud	Noyon	CCPN	39 ha	0			D 932
PA du Noyon-Passel	Passel	CCPN	42 ha	7 ha			D932 /D 1032
Pont du Matz	Thourotte	CC DES DEUX VALLEES	3.3	0.2		4 entreprises : Sun Chemical ; Styl'habitat; Locamod Picardie	D1032
ZA de la Nacelle	Thourotte	CC DES DEUX VALLEES	5.8 ha				Entre voie ferrée et Canal Latéral à l'Oise
ZI chanteraine	Thourotte	CC DES DEUX VALLEES	65 ha			Groupe Saint Gobain	D932 Canal Latéral à l'Oise
ZA Gros Grelot	Thourotte	CC DES DEUX VALLEES	47 ha	43 ha		Mixte	RD1032
Parc d'activité des deux vallées	Longueil-Annel	CC DES DEUX VALLEES	12 ha				D932 D1032
ZAC du champs Saint Croix	Longueil-Annel	CC DES DEUX VALLEES	12.6 ha	5.2 ha		Commerciales, artisanale, tertiaire	D 1032
Grande pièce	Pimprez	CC DES DEUX VALLEES	10 ha	9 ha			
Croix Rouge	Pimprez	CC DES DEUX VALLEES	7 ha	1.2 ha		4 entreprises : RVM; GV auto; SEVP DÉCHETS; SANEST MIXTE Artisanat PME	D1032
ZI Nord	Compiègne	CA Région de Compiègne de la Basse Automne	150 ha	0 ha			N1031
Zone Commerciale Marquilly	Cambronnelles-Ribécourt	CC DES DEUX VALLEES	4 ha				D932
ZI fontenelle	Cambronnelles-Ribécourt	CC DES DEUX VALLEES	14 ha	3.3 ha			D932
ZAC de la gréie	Ribécourt-Dreslincourt	CC DES DEUX VALLEES	17.4 ha	0.5 ha		Mixte	D932
ZI de Ribécourt-Dreslincourt	Ribécourt-Dreslincourt	CC DES DEUX VALLEES	101 ha			Pôle chimique (Activité industrielle)	Entre voie ferrée et Canal Latéral à l'Oise D40
ZA Choisy-au-Bac	Choisy-au-Bac		7 ha				
Espace Goujon	Choisy-au-Bac		3 ha				
ZA Pont du Retz (Extension)	Choisy-au-Bac		37 ha				
ZA de planchette	Clairoix		17 ha				
ZA du Valadan	Clairoix		5 ha				
ZA le bas des ouïnels	Clairoix		2 ha				
TOTAUX			695.3 ha	138,4 ha			

Secteur	Totaux superficie par secteur dans le périmètre de proximité
Artois-Cambrésis	23.3 ha (1 ZAE)
Santerre Haute-Somme	227,7 ha (5 ZAE)
Compiégnois-Noyonnais	692.6 ha (26 ZAE)

#### Annexe n°4 : La projection développement foncier ZAE dans les SCOT traversés par le CSNE

SCOT	Date	Projection développement foncier dédié au développement de zones d'activités économique
SCOT Pays Noyonnais	2011	« 133 ha de ZAE à l'horizon 2030 »
SCOT Santerre Haute-Somme	2017	« 210 ha de ZAE à horizon 2030 (Hors CSNE) Répartition : CCHS : 35 ha / CC Nesle + Pays Hamois : 80 ha ».
SCOT des deux Vallées	2007	« Orientations 2 extensions ZAE D1032 (Ribercourt-Dreslincourt-- Thourotte/ Longueil- Annel) ».
SCOT Grand Amiénois	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « L'offre disponible à court et moyen terme représente environ 300 hectares localisés dans l'agglomération d'Amiens ou sur le pôle majeur d'Albert-Méaulte. Afin de disposer de réserves foncières suffisantes pour anticiper l'arrivée de nouveaux projets et de permettre un rythme de commercialisation d'environ 20 ha/an sur la durée du SCOT, une offre nouvelle de 170 hectares est programmée dans le SCOT ».</li> <li>- « Le niveau d'intérêt interterritorial, l'offre disponible à court et moyen terme s'élève à environ 300 hectares à la date d'approbation du SCOT, soit 21 ans de réserves foncières selon un rythme de commercialisation de 14 ha/an ».</li> <li>- « Le niveau de proximité, le potentiel ouvert à l'urbanisation s'élève à 260 hectares à la date d'approbation du SCOT ».</li> </ul>
SCOT Douaisis	2019	« Le développement de l'offre économique sur le territoire doit être privilégié en renouvellement urbain (friches urbaines...) ».
SCOT Marquion Osartis	2018	« 270 hectares pour les espaces dédiés aux activités économiques dont 168 hectares (plus de 62%) pour le développement de la plateforme multimodale de Marquion-Sauchy-Lestrée et du quai céréalier de Graincourt-les-Havrincourt, deux zones liées au Canal-Seine-Nord-Europe ».
Scot Pays des sources	2013	« Orientations 2 extensions ZAE Lassigny et Ressons-sur-Matz. Nouveau site économique envisageable : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etendu de la zone d'activité de Hauts de Margny (ARC) à Coudun</li> <li>- A Lagny au regard du SCOT de la CCPN et du projet du CSNE</li> </ul> Opportunité friches dédiées à l'implantation d'activités économiques (« la fosse Alempien » ; « le Moulin » à Roye-sur-Matz) ».
SCOT ARC	2012	« Les sites industriels vacants sont, dans la mesure du possible, les cibles privilégiées de la politique de ré-industrialisation de l'ARC (Site Continental par exemple), tout comme l'optimisation des parcelles des parcs d'activités. Les nouvelles surfaces économiques de l'ARC sont dans leur quasi intégralité des extensions des parcs d'activités existants. L'idée est de concentrer les activités sur des pôles déterminés et d'y apporter les services nécessaires à leur développement. Quelques petites zones dédiées aux activités artisanales verront le jour. Ces emprises resteront limitées ».
SCOT Cambrésis	2013	« Zone d'activité à créer à court terme sur Aubencheul-au-Bac »
SCOT Arrageois	2018	« La programmation de l'offre foncière nouvelle maximale à 20 ans pour le développement économique en extension (HORS PARCS COMMERCIAUX): soit 381 ha maximum à l'échelle du SCOT. A horizon 20 ans, le SCOT fixe l'offre foncière nouvelle maximale en extension pour le développement commercial à 9 ha (parc de Dainville) ».

## **Clé d'entrée n° 2**

*Transport et logistique*



# Transport fluvial

Le transport fluvial est un mode de déplacement par voie d'eau de navigation intérieure (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises ou de voyageurs. Il est possible de naviguer sur des rivières à courant libre, parfois aménagées ou chenalisées (sans barrages ni écluses mais à l'aide d'épis ou de digues destinés à resserrer et maintenir son chenal), sur des rivières canalisées (au moyen de barrages et d'écluses) ou sur des canaux.

Cette fiche traite des voies d'eau et de leurs infrastructures attenantes (quais), ainsi que du transport fluvial de marchandises (trafic comptabilisé en tonnes) réalisé sous différentes formes :

- transport en vrac,
- transport en conteneurs (traité dans une fiche spécifique),
- transport de produits conditionnés.

Le transport fluvial s'appuie sur un réseau de voies d'eau composé de différents gabarits qui conditionnent l'organisation des flux logistiques et la circulation des marchandises. Selon la classification établie par Voies Navigables de France et les considérations communément admises par la profession, la notion de « grand gabarit » peut être établie dès lors que l'axe fluvial concerné permet la navigation de bateaux de 1 500 tonnes, soit à partir de la classe Va<sup>42</sup>.

Le réseau fluvial est jalonné de quais qui sont les infrastructures permettant les chargements et déchargements de marchandises. Le trafic de chaque site est constitué du total des chargements et déchargements. Certains quais sont publics (gérés par VNF), publics concédés (gérés sous forme de concession), privés (propriété d'un acteur privé) ou à usage privatif (autorisation (AOT) ou convention d'occupation temporaire (COT) au bénéfice d'un acteur privé).

## Le transport fluvial en Hauts-de-France

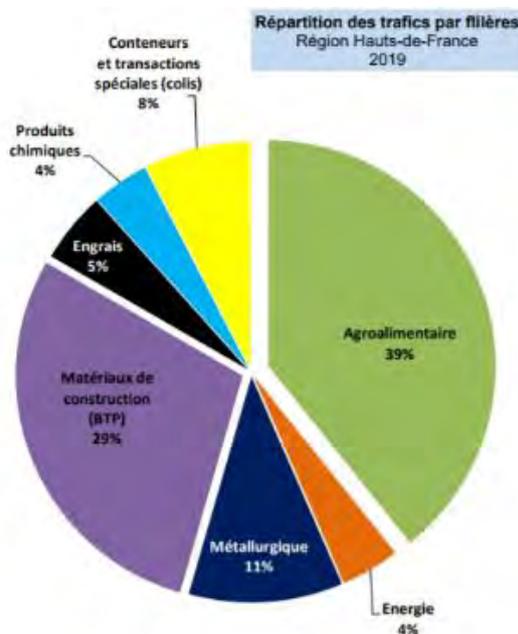
La Région Hauts-de-France compte environ 1381 km de voies navigables dont environ 1 110 accessibles à la navigation de commerce (chiffres intégrant les canaux de gabarit Freycinet caractérisés par un faible enfoncement, sur lesquels une navigation de commerce est théoriquement réalisable, mais avec un tonnage limité à environ 250 tonnes de port lourd) et 311 km à grand gabarit fluvial

Le réseau fluvial du versant nord de la région est géré par la Direction territoriale Nord – Pas de Calais de VNF et celui du versant sud par la Direction territoriale du Bassin de la Seine. La Somme est gérée par le Conseil départemental de la Somme.

Le trafic fluvial sur le périmètre de la Région Hauts-de-France a atteint 13,432 MT, 11,723 MT hors transit et 1 215 266 T.km en 2019 (11,683 MT hors transit et 1,151 095 T.km en 2018).<sup>43</sup>

**En 2019, l'agroalimentaire représentait 39%** (4,6 Mt) de ce trafic, les matériaux de construction 29% (3,38 Mt), la métallurgie 11% (1,28 Mt), les conteneurs et colis 8% (0,88 Mt), les engrais 5% (**0,59 Mt**), **l'énergie 4%** (0,49 Mt) et les produits chimiques 4% (0,47 Mt).

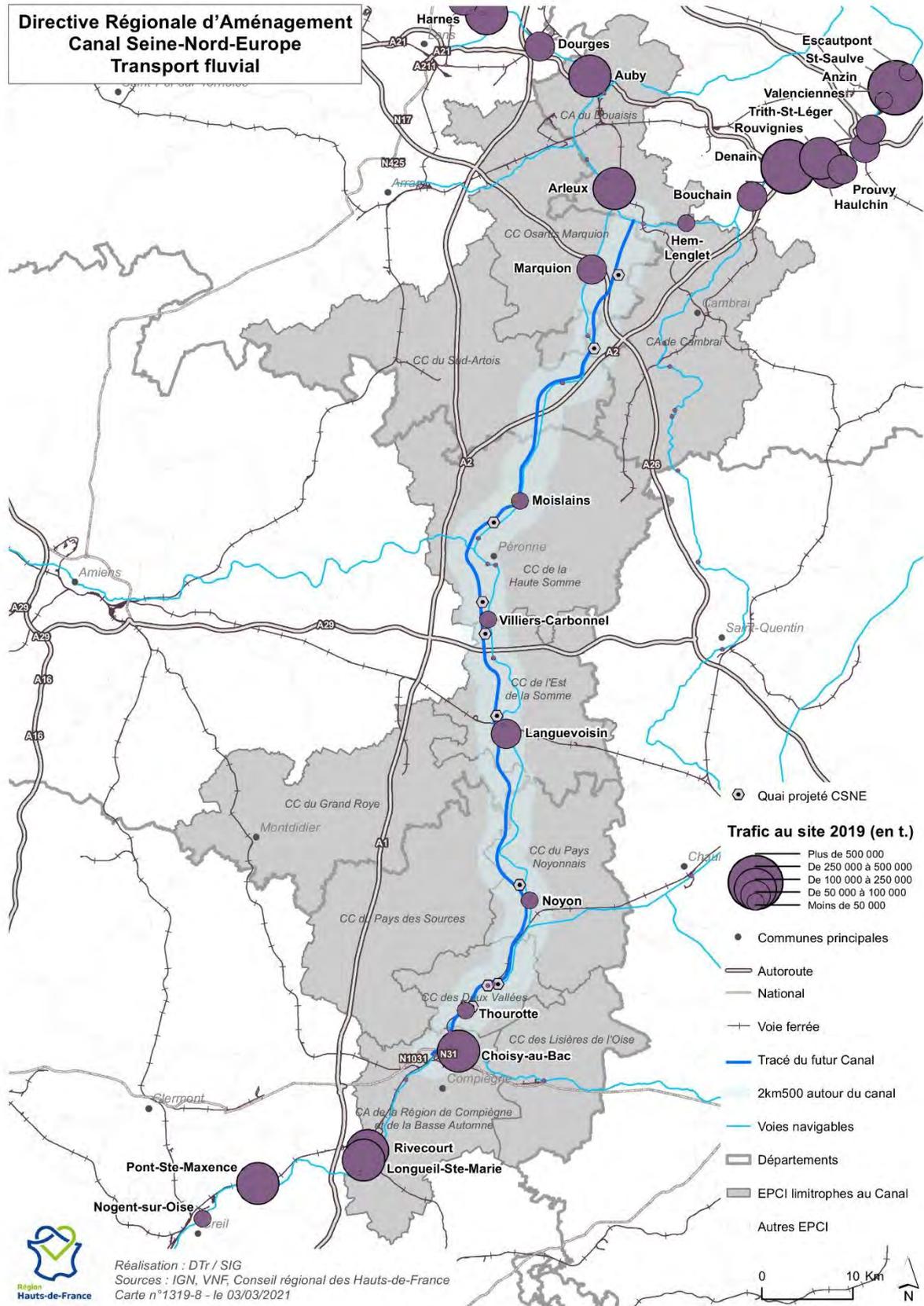
Source : VNF, Direction territoriale Nord-Pas de Calais



<sup>42</sup> Source : VNF, considérant le moyen et grand gabarit de la classe IV. (CSNE & MAGEO seuil de Grand Gabarit Vb)

<sup>43</sup> Rapport annuel Observatoire du transport fluvial 2019, VNF Direction territoriale Nord-Pas de Calais

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Transport fluvial**



Réalisation : DTr / SIG  
 Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
 Carte n°1319-8 - le 03/03/2021

## Le transport fluvial sur le territoire du projet CSNE

Le territoire de projet du CSNE comprend plusieurs sections de voies d'eau :

- La section de la liaison fluviale à grand gabarit Bauvin-Mortagne, entre Arleux et Douai, qui mesure 13 km. **En 2019, d'Arleux à Corbehem, sur le canal de la Sensée, le trafic a atteint 2 954 664 T**, et de Corbehem à Douai, sur le canal de dérivation de la Scarpe, 2 855 521 T.
- L'axe Escaut, qui s'étire sur un peu moins de 60 km entre le débouché du canal SNE et la Belgique, et qui est devenu en 2018 le premier axe en termes d'activité et de trafics sur le versant nord, avec un peu plus de 5MT en moyenne. En 2019, 3 303 158 T étaient drainés entre Arleux et Estrun. L'activité céréalière (Denain, Valenciennes, ...) et l'activité conteneurs (à partir de Saint-Saulve vers la Belgique) sont prépondérantes sur cet axe.
- Le Canal du Nord, qui s'étend sur 95 km entre Arleux et Pont-l'Evêque, et le Canal latéral à l'Oise sur une distance de 15,5 km entre Pont-l'Evêque et Janville. Le Canal du Nord a enregistré en 2019 un trafic de 3 156 536 T. L'activité céréalière et l'activité des matériaux de construction y représentent une part prépondérante, qui devrait être renforcée par la massification et les débouchés offerts par le nouveau canal (Grand Paris, projet EOLE, JO 2024).

**L'ensemble des quais** fluviaux situés dans le périmètre de la DRA CSNE ont généré en 2019 un trafic cumulé de 2 943 010 T (chargements et déchargements). 255 179 T ont été chargés et déchargés sur les quais publics (9%) et 2 687 831 T sur les quais privés (91%).

La majeure partie de ce trafic est représentée par les chargements de céréales (blé, froment, orge produits notamment par les groupes Union des Coopératives Agricoles, CARRE, UNEAL, AGORA, URAP, ...), et de graines de colza, qui proviennent des silos situés en bord à canal, sur les EPCI concernés par le projet, les principaux étant ceux d'Arleux, Marquion et Languevoisin. Les chargements de granulats (notamment Lafarge) sont plus localisés (Rivecourt et Choisy-au-Bac).

Les déchargements sont moindres et concernent principalement les minerais (Auby), les matériaux de construction (Longueil-Sainte-Marie) et les **composants d'engrais** sur les quais céréaliers. Longueil-Sainte-Marie accueille en outre une activité conteneurs depuis et vers la Seine (Gennevilliers et Le Havre).

*Entre Aubencheul-au-Bac et Compiègne, les voies d'eau existantes compris dans le périmètre de proximité du tracé du CSNE rassemblent au total 25 quais dont 23 actifs : 20 privés sous COT, 2 publics concédés et 1 public.*

*Sont concernées les voies d'eau suivantes :*

- *Le CDN comprend 19 quais, dont 17 quais actifs, 14 privés sous COT, 2 publics et 1 public concédé, pour un volume total (chargements et déchargements) de 651 180 T en 2019. La majeure partie de ces tonnages concernent des chargements de céréales, avec quelques déchargements d'engrais*
- *Le CLO comprend dans de périmètre du tracé, 4 quais dont 3 actifs privés sous COT*
- *Le Canal de la Somme comprend dans ce périmètre du tracé, 1 quai actifs privé sous COT*
- *L'Oise dans la section impactée par le tracé du CSNE comprend 2 quais actifs privés sous COT*

*Sur le tracé du CSNE, on dénombre 7 quais en projets (2 quais industriels, 1 quai céréalier et 4 quais portuaires) et 3 quais existants sur les voies d'eau adjacentes sont transférés sur le CSNE.*

*En dehors du périmètre de proximité du tracé CSNE et sur les voies d'eau adjacentes existantes, on dénombre 13 quais dont 11 actifs : 9 sous COT.*

Une partie de ces quais pourra être maintenue en activité après la mise en service du canal.

**Il n'existe pas de port fluvial**, le plus proche étant celui de Longueil Sainte-Marie au Sud (15 km), et ceux de Dourges et Rouvignies/Denain au Nord (30 et 22 km), soit 145 km de distance entre les plus proches.

## Le transport fluvial en perspective du projet CSNE

### - *Achèvement du réseau fluvial à grand gabarit*

Le réseau fluvial à grand gabarit des Hauts-de-France **est en cours d'uniformisation et sera pleinement opérationnel** au-delà de 2028, avec la mise en service du CSNE et de MAGEO (mise à grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne). Selon l'évaluation socio-économique de 2006, le trafic fluvial sur le territoire des Hauts-de-France pourrait être multiplié par 3 une fois ces deux projets réalisés.

Les principaux points durs ponctuels (Pont de Mours, écluse de Quesnoy-sur-Deûle, canal de Condé-Pommeroeul) ont été traités, en totalité ou partiellement, dans le cadre du CPER 2015/2020 ; les sections **problématiques** (canal latéral à l'Oise et canal du Nord) seront traitées ultérieurement dans le cadre de MAGEO et du CSNE. Une coordination dans le calendrier et les solutions techniques envisagées pour ces deux opérations apparaît donc importante.

La **fiabilisation de l'axe vers Dunkerque doit également être** priorisée afin de doter le Grand Port Maritime de Dunkerque d'atouts lui permettant de renforcer sa position par rapport aux grands ports du range nord, et de monter en charge pour l'exportation des céréales, par l'agrandissement des silos portuaires entre autres.

### - *Principales filières bénéficiaires : céréales et matériaux de construction*

Sur le réseau Nord, la filière des matériaux de construction est le premier contributeur à la hausse du trafic, avec un gain de 29,3 millions de t.km (+15,6%) et +18,1% de tonnes, pour un total de 1,8 million de tonnes transportées. Le dynamisme du bassin Seine-Oise repose lui-aussi en grande partie sur les matériaux de construction (+ 10,4% en t.km et +14,0% en volumes), pour un total de 15,6 millions de tonnes transportées.

1M de tonnes de déblais ont été évacuées en 2019 par voie fluviale pour les chantiers du Grand Paris Express et près de 200 000 tonnes pour la construction du RER Eole. VNF estime que ces chiffres devraient être confortés par la préparation des JO 2024, estimant à 1,4 M de tonnes de matériaux à approvisionner et à déblayer, dont 500 000 tonnes de déblais pour la seule construction du Village des Athlètes.

La filière agro-alimentaire, en hausse de 5%, y demeure le premier pourvoyeur de trafic (40%), en lien avec l'export vers Dunkerque notamment. Au niveau du territoire de la DRA, la filière céréalière doit être placée au centre des réflexions. En effet, la Région Hauts-de-France est la 2<sup>nd</sup>e région française productrice de céréales et 1<sup>ère</sup> productrice de blé tendre. L'activité céréalière y engendre une valeur ajoutée de 2,6M€, la 1<sup>ère</sup> de France et 56% de cette production est exportée, ce qui renforce l'intérêt d'un réseau fluvial performant.

De même, étant donnée l'importance de l'activité céréalière, se posera la question du devenir du Canal du Nord et des silos bord à voie d'eau, le maintien en eau de certaines sections permettant l'agrégation des trafics céréaliers.

Le Canal Seine-Nord Europe et MAGEO, en permettant une plus grande massification des flux de céréales (vers le nord) et matériaux de construction (vers le sud) à partir des bassins de production, conforteront **cette tendance. La fiabilisation des axes d'exportation des céréales (Dunkerque mais aussi Belgique) et de l'Oise, pour l'approvisionnement d'Ile de France en matériaux de construction est donc primordiale.**

### - *Les installations prévues sur le CSNE*

Quatre projets de ports intérieurs sont prévus sur Marquion, Péronne, Nesle et Noyon dans le cadre du projet CSNE. Plusieurs quais industriels (Thourotte et Ribécourt) et céréaliers (Languevoisin, Moislains et Graincourt-les-Havrincourt ...) sont également envisagés.

Entre le port de Longueil Sainte-Marie au sud, les ports de Dourges et Rouvignies/Denain au nord et chacun des 4 ports du CSNE, les distances seront comprises entre 25 et 45 km.

Des réflexions sont menées au niveau local concernant les constructions de quais complémentaires, en relation avec les transferts de silos.

## Sources

- Observatoire régional du transport fluvial (2018 et 2019), VNF, Direction territoriale Nord-Pas de Calais
- Trafics VNF DT NPDC et DTBS 2019
- Dossier d'enquête publique CSNE – 2006
- Crédit photographique : Transport fluvial - Plateforme multimodale Delta 3 Dourges / Dapvril Philippe





V22

V23

Terminal ferroviaire de la  
plateforme multimodale  
de Dourges (62)

# Infrastructures et multimodalité

Cette fiche a pour objet l'organisation des infrastructures de transports de marchandises routières, ferroviaires, aériennes et fluviales, et leurs interactions notamment au niveau des points et nœuds de multimodalité. Le réseau viaire et le transport fluvial sont détaillés dans des fiches dédiées.

Les infrastructures désignent l'ensemble des voies de communication et de transport, matériels ou immatériels, et les installations terminales telles que les aéroports, les ports, les gares. Elles organisent, structurent et irriguent l'espace. Les axes seuls, sans les pôles (ou nœuds) des réseaux, peuvent être sans effets sur les territoires qu'ils traversent (TGV en zone rurale par exemple) : on parle, dans ce cas, d'effet tunnel.

La multimodalité est caractérisée par l'usage combiné de plusieurs modes de transports pour un déplacement. Le transbordement de marchandises du fer vers la route s'effectue principalement sur les plateformes multimodales ou terminaux (La plupart des cours de marchandises étant inexploitées aujourd'hui).

## Infrastructures et multimodalité en Hauts-de-France

2820 km de réseau ferroviaire ; 1177 km d'autoroutes ; 568 km de routes nationales ; 25609 km de routes départementales ; 38 771 km de routes communales ; 16 lignes ferroviaires de fret ; 80% du fret ferroviaire national est rattaché à une ITE<sup>44</sup>.

La région dispose d'atouts indéniables en termes d'infrastructures et d'équipements : réseau ferroviaire le plus dense après celui de l'Île de France, un littoral de 215 km, une plateforme industrialo-portuaire avec le port de Dunkerque, 1381 km de voies navigables, 27 ports fluviaux, 2 aéroports internationaux.

La région affiche déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale (mais encore inférieure aux moyennes belges et néerlandaises...).

Parts modales

	Rail	Voies navigables	Route
Région Hauts-de-France	15	5.7	79.4
France	9.8	2.4	87.8

SRADDET, Le Rapport, p 38

### Le transport ferroviaire en Hauts-de-France

La Région Hauts-de-France se situe au cœur des grands corridors logistiques et des grands flux d'échanges européens. Elle est particulièrement bien desservie par un réseau ferroviaire d'envergure (2 820 km).

La part modale du transport intérieur de marchandises en Hauts-de-France était en 2014 de 14% (tonnes km) pour le rail contre 80% pour la route. En 2006, cette part modale du rail était de 28%.

- Les flux ferroviaires s'organisent selon deux axes dominants Nord-Sud et Est/Ouest : la région est une composante centrale de l'axe fret Nord-Sud et assure un rôle de continuité entre la première région économique française et le nord de l'Europe. Les axes de transport ferroviaires Nord-Sud doivent devenir de véritables alternatives à l'autoroute A1. On constate également un transfert significatif des circulations transitant par Lille vers le contournement Hazebrouck-Valenciennes via Béthune-Lens-Douai-Somain.
- l'axe ferroviaire fret Ouest-Est est le principal de la région. Il démarre du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), passe par la plateforme de Dourges Delta 3, le Luxembourg et s'ouvre sur l'Europe de l'Est.

<sup>44</sup> Un ITE est un ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire reliées directement par aiguille aux voies du Réseau Ferré National et desservant des établissements industriels.

La Région compte également 16 lignes ferroviaires fret (sans voyageurs) représentant 237 km de voies. 13 lignes sont concernées par des trafics fret réguliers, équivalents à environ 2 millions de tonnes par an pour une moyenne de 65 trains par semaine. Ces lignes sont en mauvais état, et des fermetures sont annoncées par SNCF Réseau si des travaux ne sont pas réalisés. Toutes ces lignes desservent d'importantes entreprises industrielles dont certaines sont dépendantes du mode ferroviaire.

Par ailleurs, 80% du fret ferroviaire est lié à une installation terminale embranchée (ITE) en France. Actuellement, 200 conventions d'embranchement entre SNCF Réseau et les industriels régionaux sont actives en Hauts-de-France (avec ou sans trafic ferroviaire).

Concernant les autoroutes ferroviaires, la région est desservie par plusieurs services : de Calais au Boulou depuis 2016 et de Calais à Orbassano depuis 2018. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est également un enjeu majeur pour la région qui doit accueillir le terminal nord. La ligne relierait le nord-ouest de l'Espagne au nord de la France. A ce jour, les sites et le niveau de service proposés restent à définir.

## Infrastructures et multimodalité sur le territoire du projet CSNE

4 gares avec cours de marchandises ; 13 ITE ; 3 aérodromes ; 12 quais fluviaux ; 3 lignes de fret ferroviaire.

### Les infrastructures routières sur le territoire du projet CSNE

Les infrastructures de transports sur le territoire de projet du CSNE sont principalement orientées Nord/ Sud. Depuis l'ouverture de l'A29 en 2001, le territoire bénéficie d'une liaison autoroutière Est-Ouest (auparavant assurée par la RN 31). Ces infrastructures routières supportent un fort trafic de marchandises (poids lourds).

L'ensemble du territoire de projet est plutôt bien desservi, essentiellement par des infrastructures routières et autoroutières. En effet, le secteur du Santerre Haute-Somme, bien que rural, présente un réseau routier relativement dense, incluant l'A1 et l'A29, qui lui permet d'accueillir de l'activité de transports-logistique (8,5 % des emplois salariés de la zone (soit 1 400 emplois)).

Les diffuseurs sont particulièrement concentrés sur le secteur du Douaisis à l'extrême Nord du territoire de projet. Le plus proche du CSNE se situera à Marquion (A26/D939).

	Nombres de diffuseurs	Nombre de quais	nombre d'ITE
Compiégnois-Noyonnais	2		
Santerre Haute-Somme	3		
Artois-Cambrésis	13		

Le tracé du CSNE est parallèle à celui de la plus grande infrastructure autoroutière de la région (A1), qui concentre des problématiques de congestion majeure à l'échelle régionale.

### Les infrastructures ferroviaires sur le territoire du projet CSNE

Le territoire de projet est traversé par un corridor de fret ferroviaire : Corridor Européen Mer du Nord Méditerranée Paris –St Quentin néanmoins, on recense 3 axes de transit pour le fret :

	Trafic	Gabarit limite des obstacles hauts	Charges admises pour le transport de fret	
Compiègne-Tergnier	20 à 50 trains fret/jour 28 TMJA (2018)	GB1	22.5 T / essieu (D4)	5 ITE et une gare avec cour de marchandises à Ribécourt-Dreslincourt. Cette ligne mène vers la gare de triage de Tergnier. Son tracé de Compiègne à Pont-l'Évêque longe l'Oise.
Tergnier-Ham-Amiens	de 5 à 20 trains fret/jour	GB1	22.5 / essieu (D4)	3 ITE et une gare avec cour. Elle mène également aux gares de fret avec cour de Chaumes, Amiens, ainsi qu'à la gare de triage de Tergnier.
Arras-Douai	de 5 à 20 trains fret/jour	GB1	22.5 / essieu (D4)	Une ITE et une gare de fret avec cour de marchandises à Corbehem. Elle mène vers la grande plateforme ferroviaire de Dourges.

Source : Cartes SNCF, documentation SNCF-reseau.com

Le territoire de projet comprend 13 ITE. La plupart des ITE desservent des sites industriels dans les secteurs de la chimie, de la sidérurgie, du matériel ferroviaire, de l'automobile, des déchets, et de l'agro-alimentaire. Certaines ne sont plus actives. Par exemple sur Ham, l'ITE rattachée à la sucrerie Saint Louis d'Eppeville est inactive depuis sa fermeture en 2020.

### Les infrastructures aéroportuaires sur le territoire du projet CSNE

Le territoire de projet compte trois aérodromes, qui sont surtout dédiés aux activités de loisirs de l'aéronautique (aérodrome de Péronne-St Quentin à Estrées-Mons, aérodrome de Mondidier, aérodrome de Vitry-en-Artois et aérodrome de Cambrai-Niergnies). Néanmoins, on note la proximité de l'aéroport d'Albert Picardie qui est spécialisé dans l'aviation d'affaires et qui développe également de l'activité de fret avionné (liée pour l'essentiel à la production aéronautique locale).

### Les infrastructures fluviales sur le territoire du projet CSNE

Les équipements fluviaux du territoire de projet se composent de 25 quais dont 23 actifs : 20 privés et 3 publics. Ces infrastructures accueillent avant tout une activité de chargements et déchargements de produits NST 0 et 1 (Produits agricoles et de denrée alimentaire). Le transport fluvial de marchandises sur le territoire d'étude se situe principalement sur l'extrême sud du territoire de projet et plus particulièrement sur l'Oise, l'axe « Le Havre-Longueuil Ste Marie permettant de faire transiter un trafic de conteneurs, évalué à 3177 EVP en 2019.

Le Canal du Nord permet en outre un transit Nord/Sud de marchandises :

	Transit CDN 2019 (tonnes)
NST0 Produit agricole	819 567
NST1 Denrée alimentaire, fourrages	134 919
NST2 Combustibles minéraux	10113
NST3 Produits pétroliers	700
NST4 Minerais, déchets pour la métallurgie	104 020
NST5 Produits métallurgiques	545 150
NST 6 Minéraux brut	847 163
NST7 Engrais	104 223
NST8 Produits chimiques	18 465
NST9 Machines, véhicules, Transactions	13 007
Totaux	2 597 327

Les quais réceptionnent et chargent principalement des produits agricoles au niveau des silos implantés directement en bord à voie d'eau. La trimodalité avec le fer n'est pas proposée. Les origines ou destinations sont principalement locales (régionales) ; quelques flux existent néanmoins en direction des grands ports belges et néerlandais, et de la Vallée de la Seine.

Quais	Direction empruntés	Voie d'eau empruntée	Marchandises dominantes
Graincourt Havrincourt	Noyelles sur L	CdN	NST 6 et 7
Marquion	Belgique / Pays-Bas	CdN	NST 0
Noyon	Noyelle Godain/Dourges/Santes Belgique/ Pays-Bas	CdN	NST 1
Languevoisin	Dunkerque/ St Saulve/ Prouvy	CdN	NST 0
Cléry sur Somme	Dunkerque	CdN	NST 0
Moinslains	Dunkerque /Prouvy/ St Saulve	CdN	NST 0
Ribécourt	Arques	CLO+CdN	NST 6
Clairoix	Prouvy/St Saulve/Dunkerque/Santes Belgique/ Rouen	CLO+CdN ou Oise et Seine	NST 0 ET 1

### La multimodalité sur le territoire du projet CSNE

La multimodalité sur le territoire s'exerce principalement en fer/ route au niveau des cinq gares avec cour de marchandises :

Communes	Gare avec cour de marchandises occupée ou inoccupées
Ham	En activité (2 voies)
Ribécourt-Dreslincourt	Accessible après diagnostic et remise en état éventuel
Montdidier	Accessible après diagnostic et remise en état éventuel
Corbehem	Accessible après diagnostic et remise en état éventuel
Douai	En activité (2 voies)

Source : DDR SNCF

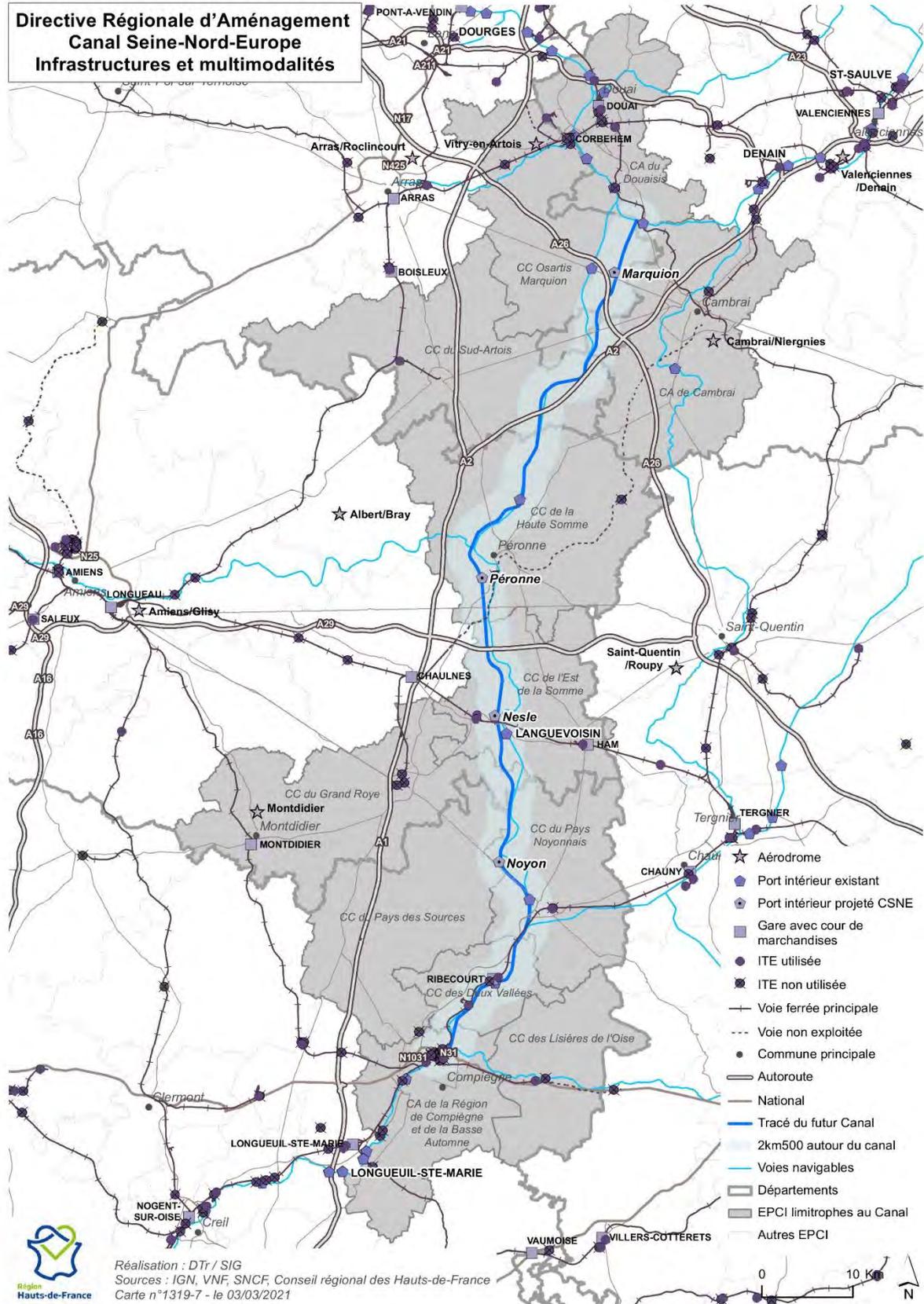
Aux confins du territoire de projet :

- Tergnier constitue un point stratégique de multimodalité Fer/ Route dans son rôle de zone de triage majeur pour le fret (notamment pour l'entreprise ferroviaire Lineas)
- Chaulnes, constitue dans une moindre mesure un point de multimodalité Fer/Route.

Aux deux extrémités Nord / Sud du territoire de projet du CSNE sont implantées deux plateformes dont une trimodale d'importance régionale:

- le port de Longueil-Sainte Marie, au sud de Compiègne (14 km du CSNE), qui accueille des activités de conteneur et de vrac (granulats). Ces infrastructures ont permis le transport de sable pour une société de fabrication de mat-éolien en béton (Société ENERCON, aujourd'hui fermée). Ses liaisons fluviales connectées avec les ports maritimes (HAROPA), sa proximité avec l'autoroute A1 (7 km) et la voie express RD 200 qui permet de rejoindre Compiègne en font une plateforme stratégique pour desservir le Nord et l'Est de l'Île de France. Un embranchement ferroviaire est par ailleurs à l'étude. Néanmoins, ce site génère pour l'instant un trafic conteneurs limité (5000 EVP/AN) et une offre de stockage de conteneurs vides.
- la plateforme de Dourges Delta 3, trimodale, située sur le secteur du Douaisis (27 km du CSNE), qui comporte un quai fluvial sur le Canal de Haute Deûle (78 EVP) ainsi qu'un terminal ferroviaire de 60 hectares avec 14 voies ferrées, en bordure de l'A1.

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Infrastructures et multimodalités**



Réalisation : DTr / SIG  
Sources : IGN, VNF, SNCF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°1319-7 - le 03/03/2021



# Infrastructures et multimodalité en perspective du projet CSNE

La région possède un système d'infrastructures de transport de marchandises opérationnel et fonctionnel qui peut encore gagner en puissance.

Les différentes opérations, notamment engagées dans le cadre des derniers Contrats de Plan Etat-Région, concourent à l'amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire en permettant l'articulation des différents services TER, TGV et fret. Il semble essentiel de concentrer les futurs investissements sur des projets ciblés, au potentiel avéré.

Les réseaux secondaires ferroviaire et routier, qui irriguent l'ensemble des territoires et connectent les entreprises, constituent un atout majeur mais sont aujourd'hui en difficulté faute d'entretien et d'investissements.

## 1- Conforter le réseau des ports intérieurs avec les ports du CSNE

Les 4 ports intérieurs de Marquion-Cambrai, Péronne, Nesle et Noyon permettront un rééquilibrage du réseau portuaire régional sur le sud de la région, ainsi qu'un élargissement de l'hinterland fluvial du GMPD en direction de la région parisienne.

## 2- Saisir les opportunités offertes par les infrastructures existantes

Cela peut notamment concerner :

- le développement de l'aéroport d'Albert-Picardie, par son implantation au carrefour d'axes régionaux et les disponibilités foncières en proximité. La présence dans un rayon de 15 km de 4 modes de transport : aérien / routier (A1-A2)/ ferroviaire (gare d'Albert fluvial (CSNE) sont autant d'atouts pour le déploiement d'activités logistiques et aériennes de fret.

- la proximité du CSNE avec la gare de triage de Tergnier.

## 3- Développer la multimodalité (enjeu sur les reports modaux et usages des infrastructures), notamment par le raccordement ferroviaire de ports intérieurs

Les 4 ports intérieurs proposeront aux entreprises des territoires concernés des solutions de report modal vers la voie d'eau. Les ports de Marquion-Cambrai et Nesle bénéficieront d'une solution supplémentaire de report modal avec un raccordement ferroviaire sur les lignes Douai-Cambrai et Amiens-Laon.

Le projet Multiregio initié par VNF pourra être un levier supplémentaire de report modal vers la voie d'eau (démarche de mutualisation des chargeurs des principales filières industrielles au moyen d'unités fluviales modulables).

## Sources

- SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale des territoires traversés par le CSNE.
- Document de références du Réseau, SNCF Réseau, 2021, Annexe 8.4 : Localisation des installations Terminales embranchées.
- Données Voies Navigables de France sur les quais et trafics de marchandises, 2019
- Société Publique Locale, Delta 3, Plateforme Multimodale et Logistique à Dourges <http://www.delta-3.com/fr/plate-forme-multimodale-delta3/concept-delta3.php>
- Atlas réseau ferré en France, situation au 1<sup>er</sup> Avril 2020.sncf-reseau.com, les cartes.
- Newsletter, 1<sup>er</sup> Septembre 2020 Multiregio, corridor Mer du Nord-Méditerranée.
- [ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires](http://ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires)
- Crédit photographique : Infrastructures ferroviaire - Plateforme multimodale Delta 3 Dourges / Dapvriil Phillippe





Entrepôt logistique à Douges (62)

# Activités et sites logistiques

## Éléments de définition

*Maillon essentiel au circuit marchand de l'économie, la logistique rassemble les activités économiques qui prennent en charge les flux de marchandises ; le tout, en œuvrant à une série d'opérations physiques portant sur des produits agricoles ou industriels et complétant leur fabrication : transport, entreposage, manutention, emballage voire préparation, allotissement ou finition de commandes. Ces étapes constituent ainsi une part substantielle de la valeur finale des produits. La logistique est également une branche des sciences de management visant l'optimisation de la gestion des flux et de produits d'une entreprise pour l'ensemble des chaînes d'approvisionnement : du fournisseur vers le client final, de la matière première au produit fini (=Supply Chain). Cette activité réunit donc une grande diversité d'acteurs. (Chargeurs, prestataires, acteurs économiques, transporteurs et collectivités).*

4 grands maillons logistiques peuvent-être identifiés au sein du système logistique :

- o Logistique amont (approvisionnement)
- o Logistique interne (production)
- o Logistique aval (distribution)
- o Logistique inverse

*La logistique comprend à la fois les entreprises prestataires (3PL ou 4PL<sup>45</sup>) qui exécutent les opérations logistiques et les entreprises exerçant leurs opérations logistiques par eux-mêmes (chargeurs industriels ou distributeurs) . Sont rattachés à ce secteur les emplois liés aux transports de marchandises à l'entreposage à, la manutention, au conditionnement, voire à la préparation et à la finition de commandes.*

*Elle repose sur un réseau de transport et des interfaces multimodales qui rassemblent ports fluviaux, maritimes, aéroports et ITE (Espaces de chargement et de déchargement). Ces piliers de la logistique sont traités dans la fiche Infrastructures et Intermodalités.*

*Les espaces dédiés à la logistique ou interfaces logistiques occupent souvent de grandes surfaces. Regroupés sous la dénomination entrepôts et plateformes de la logistique (EPL, il se distinguent par leur taille et par leurs fonctions (entreposage, conditionnement, transport, préparation de commandes, etc..). Ils sont généralement implantés sur des sites stratégiques : dans un bassin de consommation, d'emplois et sur un territoire doté de conditions de dessertes favorables.*

*Le domaine de la logistique fait face à de nombreuses mutations du fait des nouveaux modes de consommation et de production notamment. Face à certains enjeux, de nouvelles formes de logistiques spécialisées apparaissent : logistique urbaine, inverse, de la grande distribution (e-commerce), par drone (expérimentation en cours en Hauts-de-France).*

## À l'échelle nationale,

La France compte environ 4 432 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de plus de 5000 m<sup>2</sup> dont 1/3 (39%) sont exploités par des entreprises de transports et de l'entreposage (68% le sont en compte propre). Le recours à la sous-traitance logistique est exercé pour 36% par le commerce et l'industrie et 48 % par l'agro-alimentaire. Ces EPL chargent et déchargent à 92 % des marchandises par la route, tandis que seulement 8% des EPL ont un embranchement ferroviaire opérationnel et 1% ont un quai fluvial sur site. L'offre d'entreposage est répartie en France sur 387 aires logistiques. L'implantation d'entrepôts logistique est soumise depuis 2017 à la réglementation ICPE selon leur taille.

Enfin, en matière d'emploi, le secteur représentait en 2015, 1,46 millions de salariés. 47 % de ces emplois sont rattachés aux services de transports de marchandises tandis que 40% sont liées aux emplois d'entreposage, manutention et de conditionnement (14% restants correspond aux emplois supports). En outre, 41% relèvent des prestataires logistique, 59% des entreprises exerçant cette activité en compte propre.

---

<sup>45</sup> Catégories de prestataires logistiques : 3PL, qui réalisent en propre certaines prestations et 4PL qui coordonnent l'ensemble de l'activité logistique en la confiant à des sous-traitants.

## Les activités et sites logistiques en Hauts-de-France

9,19 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts (Base Sitadel), 15% du parc français des bâtiments logistiques ; 1427 établissements dédiés à la logistique ; 3 045 établissements de transport de marchandises ; 12 à 14% de l'emploi régional ; + 747 000 m<sup>2</sup> (+79%) en 2019 ; 3 323 000 m<sup>2</sup> commercialisés sur 2019; Majoritairement située dans le bassin minier, l'activité logistique progresse dans le Valenciennois et ainsi que dans l'Amiénois (11 000 m<sup>2</sup> en 2018 contre 204 000 m<sup>2</sup> en 2019).

De par son positionnement géographique, la Région Hauts-de-France occupe une position de hub « logistique » : elle conjugue un espace littoral branché sur un des plus importants couloirs maritimes du monde, des corridors terrestres reliant l'Europe du Nord à l'Europe du Sud et enfin le tunnel sous la Manche. Elle figure parmi les zones d'Europe où les flux d'échanges de marchandises sont les plus intenses. C'est la 2<sup>ème</sup> région dans le secteur de l'entreposage (17% des effectifs nationaux). De grands distributeurs y ont d'ailleurs implantés des entrepôts à vocation régionale, nationale, voire européenne.

L'immobilier logistique représente près du tiers des surfaces de plancher autorisées dans la région en 2018, soit une croissance de 25,3% par rapport à l'année précédente. Cette activité se concentre en particulier dans les zones d'emploi de Lens-Hénin, d'Arras et d'Amiens (INSEE, Bilan économique régional 2018).

En région, la stratégie foncière relative à l'immobilier logistique s'appuie sur la présence de friches. Ainsi les acteurs du secteur profitent de ces vastes espaces vacants pour installer leurs entrepôts. (exemples sur le périmètre de projet CSNE retenu pour la DRA : « PKM logistique » qui occupe le site en friche de l'usine « Continental » ou encore de E-Valley sur la BA 103). Les différentes friches présentent et identifiées sur le territoire de projet sont recensées dans la fiche *Friches d'activités et délaissés* de la DRA.

Dans la région, trois types d'activités « logistique » sont particulièrement bien représentées : le stockage-entreposage (non frigorifique) (484 établissements), affrètements et organisations des transports (428 établissements) et les activités de conditionnement (165 établissements).

### Les grands secteurs d'activité économiques de la logistique en Région Hauts-de-France :

Les grands secteurs producteurs d'activités logistiques en Région Hauts-de-France sont les suivants

- la grande distribution : des enseignes y sont d'ailleurs historiquement implantés comme Decathlon, Auchan, Boulanger, Leroy Merlin... (Groupe Mulliez)
- le e-commerce à travers l'arrivée récente de nouveaux groupes tels qu'Amazon à Douai (2013) et Amiens (2017)
- Les grossistes de l'agro-alimentaire, produits frais et locaux en lien avec la présence du MIN de Lomme (2<sup>ème</sup> marché internationale après Rungis) sur la métropole Lilloise.

3600 établissements de Transports Routier ainsi que 1427 établissements sont dédiés à la logistique. La Région se positionne ainsi 5<sup>ème</sup> région exportatrice et 2<sup>ème</sup> région importatrice en 2016.

### Les Pôles de la logistique en Région Hauts-de-France ou grandes aires de la logistique :

La surface moyenne régionale des entrepôts logistique (EPL) est de 20 100 m<sup>2</sup> (moyenne nationale: 17 600m<sup>2</sup>). Les Hauts de France est la 2<sup>ème</sup> région française en nombre de bâtiments logistiques et la première en surface d'entreposage.

Le site du CRT (Centre Régional de Transport) de Lesquin et ses alentours (Fretin, Villeneuve-D'Ascq, Ronchin) est aire logistique la plus "dense" en région, avec 40 à 49 EPL de plus de 5000 m<sup>2</sup>. Située à proximité de grandes infrastructures de transports (A1-A27 ; aéroport Lille-Lesquin) elle comprend au total 693 000 m<sup>2</sup> d'entreposage et emploie environ 1300 salariés. Autre site majeur, la plateforme logistique « Delta 3 » de Dourges qui dispose d'un terminal de transport combiné (fleuve/terre/route) et compte 167 000 m<sup>2</sup> d'entreposage.

La métropole Lilloise, les communes autour d'Amiens et d'Arras concentre également un nombre important d'EPL et constituent de grandes aires de la logistique "denses".

### L'emploi dans la filière logistique en Hauts-de-France

Avec près de 157 000 salariés privés (13.7%), le compte propre représente 51% des emplois de la logistique en Région. La logistique est une fonction structurante et dynamique de l'économie régionale. A ce titre, un appareil de formation performant et des structures collaboratives ont été mis en place à l'image du pôle d'excellence régional « Euralogistic ». Cette filière enregistre une croissance du nombre d'établissements accompagnée d'une hausse des effectifs salariés (2012-2015).

## Les activités et sites logistiques sur le territoire du projet CSNE

*9 aires logistiques "denses"; 3 aires logistiques "élargies" ; 34-91 EPL de + 5000 m<sup>2</sup>; une taille moyenne des entrepôts de 143 555 m<sup>2</sup>; 1 projet de parc logistique dédié au e-commerce à Cambrai, 1 port fluvial générant de l'activité logistique.*

Selon l'Atlas du Canal Seine-Nord-Europe, élaboré par la DRE Picardie en 2008, le secteur de la grande distribution occupe une part importante des activités logistiques sur le territoire de projet du CSNE. Ce dernier est en premier lieu influencé par l'aire logistique d'Amiens, et de manière complémentaire par celles d'Arras, Douai, St Quentin et Compiègne.

Implantation des EPL **par type d'aires logistiques présentes sur le territoire de projet CSNE retenu dans le cadre de la DRA (Annexe n°1)** :

Le secteur Artois-Cambrésis accueille surtout des activités logistiques liées au transport, à l'entreposage ainsi qu'au commerce. L'activité logistique est principalement concentrée sur le Douaisis et Cambrésis :

- Le Douaisis (CA Douaisis et CC Osartis-Marquion) abrite 2 grandes aires de la logistique "denses"<sup>46</sup> avec un nombre importants d'EPL de plus de 5000 m<sup>2</sup>.
- Le Cambrésis dispose d'une grande aire de la logistique "dense", à laquelle s'ajoute le grand projet de plateforme logistique E-valley sur Epinoy-Haynecourt principalement dédié au e-commerce.

Les chargeurs de la distribution y sont en nombre : Groupe Mulliez sur le Douaisis, Lidl sur le Cambrésis, Amazon sur le Douaisis. Les chargeurs industriels recensés sont principalement issus des filières de l'automobile (Renault SAS à Douai) ainsi que de l'agroalimentaire (Tereos à Escaudoeuvres), cf annexe n°2.

Le Noyonnais et le Santerre Haute-Somme, comprennent 2 grandes aires de la logistique "denses", essentiellement liées à l'activité industrielle des entreprises exploitantes.

Cette activité logistique, localisée sur les communes de Roye et Péronne, est avant tout générée par des chargeurs de la distribution de l'alimentaire ou de l'équipement (OCP Répartition à Péronne). Les transporteurs sont regroupés autour de l'aire logistique de Roye (transporteurs de frets interurbains et de proximité tel que XPO Distribution France) ; (Annexe n°2).

Le secteur du Compiégnois rassemble 4 grandes aires de la logistique "denses", avec un nombre importants d'EPL de plus de 5000 m<sup>2</sup>. Ces aires sont reliées à divers secteurs d'activités : à la fois par le transport, l'entreposage, le commerce et l'industrie. Le long du canal latéral à l'Oise se caractérise par une faible activité d'entreposage, qui s'explique par une certaine densité industrielle et l'externalisation du transport de marchandises.

L'activité logistique se concentre autour de Compiègne et Longueuil-St-Marie. Les chargeurs industriels y sont en effet plus nombreux. Les secteurs de la parfumerie (Chanel Parfum beauté à Compiègne) et de l'agroalimentaire (Coopérative Agora à Clairoix) y sont fortement représentés. Les transporteurs sont situés sur le port fluvial de Longueuil-St-Marie (XPO Logistic) ; (Annexe n°2).

Le territoire de projet comprend par ailleurs 3 grandes aires logistiques "élargies"<sup>47</sup> (autour de Cambrai, de Nesle, et sur Noyon-Passel). Certaines communes, sont donc ancrées au sein d'une aire logistique dites "élargies", les communes de Nesle et de Noyon, Pont-l'Évêque notamment.

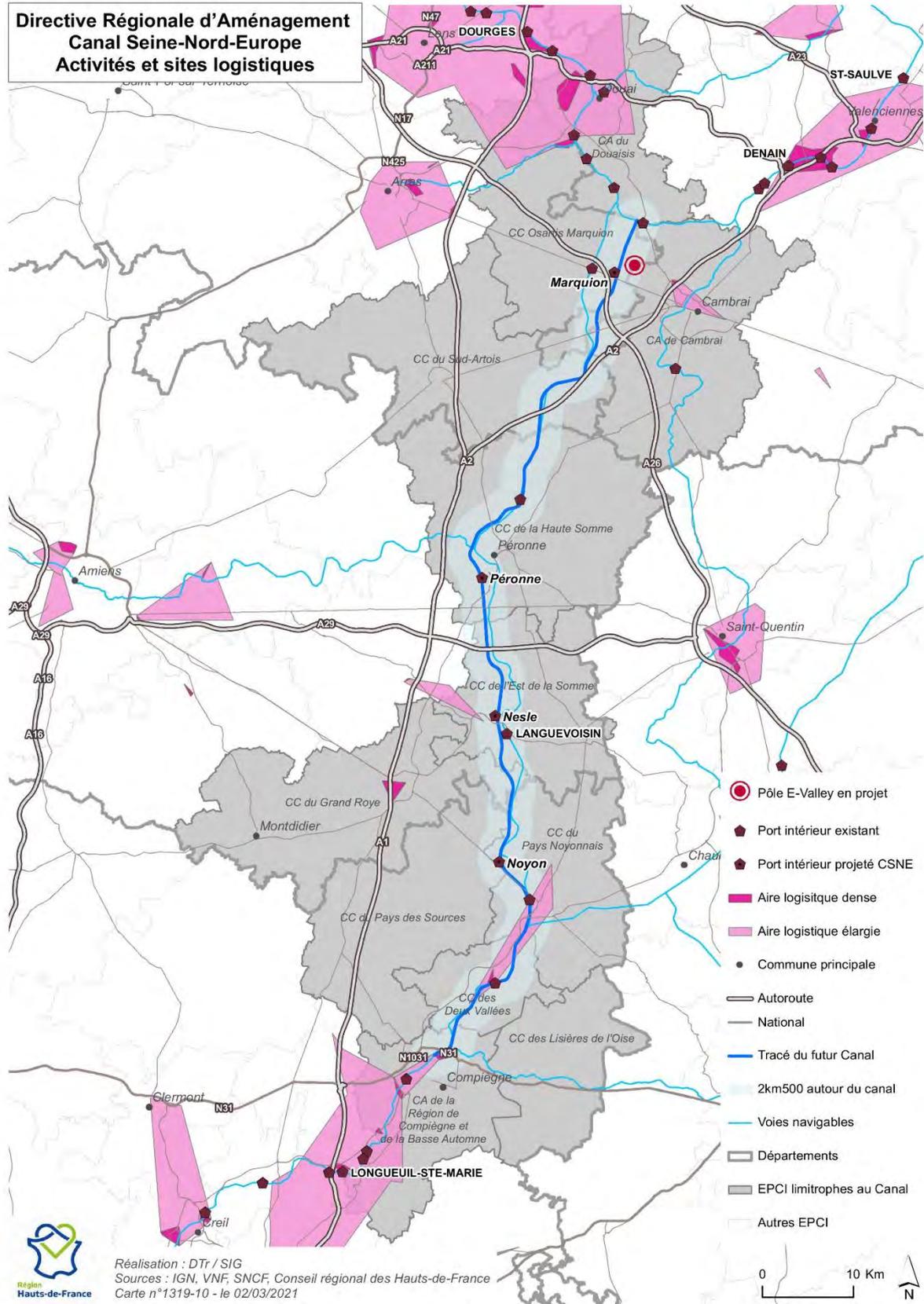
Le reste du périmètre du projet est considéré comme un territoire logistique peu dense. Des EPL de plus de 5000 m<sup>2</sup> peuvent y être implantés mais ne constituent pas une aire logistique du fait de leur éloignement les uns par rapport aux autres.

---

<sup>46</sup> aire logistique, dite « dense » : un espace dans lequel chaque EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup> qui le compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL. Chaque aire logistique est composée d'au moins trois EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup> (Sources : Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, DATALAB Transport, Mars 2017).

<sup>47</sup> Une aire logistique « élargie » est un espace dans lequel chaque EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup> qui le compose est distant de moins de six kilomètres d'un autre EPL. Chaque aire logistique est composée d'au moins trois EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup>. (Source : Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, DATALAB Transport, Mars 2017).

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Activités et sites logistiques**



Réalisation : DTr / SIG  
Sources : IGN, VNF, SNCF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°1319-10 - le 02/03/2021

Caractérisation des équipements et acteurs de la logistique présents dans ces aires de la logistique :

**Port fluvial du territoire de projet CSNE générant de l'activité logistique :**

Nom	Taille	Prestataires logistiques	Clients
Port de Longueil - Sainte-Marie	31 082 m <sup>2</sup>	Terminaux conteneurs : - Terminaux de Seine - Logiseine Logirhone Terminal granulats : - Cemex Granulats	- Enercon - Entreprise de la ZAC Logistique Paris-Oise (FM Logistics, Stockomani, ...)

Seul port fluvial conçu pour la logistique sur le périmètre retenu pour la DRA, il crée de l'activité dans deux secteurs, le transport de conteneurs et de granulats. Celle-ci est à l'origine d'un faible nombre d'emplois.

Les structures/acteurs identifiés sur le territoire de projet CSNE : Prestataires et transporteurs

Nom	Ville	Typologie	Aire de la logistique rattachée	Distance CSNE
Transport Dorchies SAS	Flers-en-Escarbieux	Transports routiers de fret interurbains	Douais	16.8 km
Transport Delcroix	Auby	Transports routiers de fret interurbains	Douais	18.2 km
XPO Distribution France	Roye	Transports routiers de fret interurbains	Roye	12 km
Darfeuille Services	Roye	Transports routiers de fret interurbains	Roye	12 km
Khuene + Nagel	Roye	Transports routiers de fret de proximité	Roye	11.3 km
SA FM logistic	Longueil St-Marie	Transports routiers de fret interurbains	Longueil St-Marie	14.2 km
XPO logistic	Longueil St-Marie	Transports routiers de fret de proximité	Longueil St-Marie	15.8 km

(Source : Cartes Euralogistic)

**Les transporteurs**

Les transporteurs identifiés sur le territoire CSNE se concentre principalement sur les trois plus grandes (en terme de taille) aires de la logistique identifiées sur le périmètre DRA (Douais, Cambrésis et Longueil St Marie).

Sur Compiègne, Péronne et Nesle, leur implantation dépend d'enjeux d'infrastructures et/ou sectoriels. Ils se situent dans un rayon de 10 à 20 km du futur CSNE.

Les prestataires logistiques dans le périmètre de projet CSNE

Noms	Ville	Typologie de l'activité	Aire de la logistique rattachée	Taille	Proximité CSNE
FM France	Ressons- sur-Matz	Entreposage et stockage non frigorifique	Roye		14.2 km
FM France	Longueil St Marie	Entreposage et stockage non frigorifique	port fluvial de Longueil Sainte Marie		15.8 km
PKM Logistique	Longueil St Marie	Entreposage et stockage non frigorifique	port fluvial de Longueil Sainte Marie	47 000 m <sup>2</sup>	16 km
PKM Logistique	Noyon	Entreposage et stockage non frigorifique		30 000 m <sup>2</sup>	1.7 km
PKM Logistique	Clairoix	Entreposage et stockage non frigorifique		116 000 m <sup>2</sup>	0 km
GEODIS BM Réseau	Compiègne	Affrètement et organisation des transports			6.5 km
Les entrepôts de l'Oise	Compiègne	Entreposage et stockage non frigorifique			700 m
Kohler France	Passel	Entreposage et stockage non frigorifique	Ribercourt-Dreslincourt		800 m
Hutch énergie service logistique	Raillencourt – ste-Olle	Entreposage et stockage non frigorifique	Cambrésis (Tilloi-lez-Cambrai)		6.2 km
ID log	Brebières	Entreposage et stockage non frigorifique	Corbehem, Brebières Courchelettes		12.5 KM
Stockage, distribution Manutention	Sin-le-noble	Entreposage et stockage non frigorifique	Corbehem, Brebières Courchelettes		10.4 km
Simastocks	Cuincy	Entreposage et stockage non frigorifique	Corbehem, brebières courchelettes		14.2 km
Jung logistique	Lauwin-Planque	Entreposage et stockage non frigorifique	Corbehem, brebières courchelettes		16.8 km

(Source : Cartes Euralogistic)

Ces différents prestataires sont installés dans une aire de la logistique "dense" ou "élargie". Ils y exercent majoritairement une activité d'entreposage et de stockage non frigorifique, une seule société offre des services d'affrètement et d'organisation des transports (GEODIS BM Réseau), sur Compiègne.

## Sources

- IFSTTAR, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
- SITRAM
- Atlas de la logistique en île de France, APUR
- Optimisation de la logistique urbaine dans les villes de taille moyenne à petite, Rapport final, 2018, DREAL Hauts-de-France & JONCTION.
- CCI, portrait sectoriel – Transport-Logistique, ed 2017
- Euralogistic, <https://www.euralogistic.com/fr/>
- Les carnets pratiques n°8, IAU, Île de France, La logistique, fonction vitale, 2018
- Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, DATALAB Transport, Mars 2017, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.
- Conférence Nationale Logistique, La logistique en France, rapport du comité scientifique, Michel Savy, Mars 2015
- Que représente la logistique dans l'emploi en France, Mars 2018, Datalab Transport, Ministère de la transition écologique et solidaire, Commissariat général au développement durable.
- Panorama des emplois de la supply Chain, Décembre 2016, Afilog.
- L'activité des entrepôts et plateformes logistiques en 2016, Datalab Transport, Mars 2019, Ministère de la transition écologique et solidaire, Commissariat général au développement durable.
- La logistique tour d'horizon, édition 2016, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.
- Voxlog, Immobilier logistique : les Hauts-de-France au sommet, 04/02/2020, Charlotte Cousin.
- Fascicule du SRADDET adopté le 30 juin 2020
- CARMEE, les mutations des modalités de recours à la logistique et au transport de marchandises : quels impacts pour le système productif picard, Avril 2011.
- Crédit photographique : Euralogistic Dourges / Lachant Michael.

## Annexe n°1

Aires de la logistique "denses" recensées sur territoire des 12 EPCI	Nombre d'EPL de plus de 5000 m <sup>2</sup>	Surface d'entrepôt en m <sup>2</sup>	Répartition de l'entrepôt selon l'activité principale de l'entreprise exploitante			
			Transport et entreposage	Commerce	Industrie	Autres
<b>Douais</b>						
Lauwin-Planque, Flers-en-Escrebieux, Cuincy, Aubry	10-19 EPL de + 5000 m <sup>2</sup>	366 000 m <sup>2</sup>	40%	30%	20%	10%
Corbehem, Brebières, Courchelette	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	110 000m <sup>2</sup>	40%	0%	40%	20%
<b>Cambrésis</b>						
Epinoy Haynecourt (Projet E-Valley)		700 000 m <sup>2</sup>		E-commerce		
Tilloy-lez-Cambrai, Raillencourt-Sainte-Olle, Sailly-lez-Cambrai	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	132 000 m <sup>2</sup>	40%	40%	20%	0%
<b>Somme</b>						
Roye	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	124 000m <sup>2</sup>	25%	0%	75%	0%
<b>Oise</b>						
Ribercourt-Dreslincourt	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	53 000m <sup>2</sup>	0%	33%	67%	0%
<b>Compiègnois</b>						
Le Meux	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	67 000m <sup>2</sup>	25%	0%	50%	25%
Longueil St-Marie	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	330 000m <sup>2</sup>	63%	25%	13%	0%
Clairoix, Compiègne	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	87 000m <sup>2</sup>	40%	20%	40%	0%
Compiègne; Venette	3-9EPL de + 5000m <sup>2</sup>	23 000m <sup>2</sup>	0%	67%	33%	0%
<b>Total</b>		<b>1 992 000 m<sup>2</sup></b>	<b>30,33%</b>	<b>23,88 %</b>	<b>39,77%</b>	<b>6,1%</b>

Source : SOEs & CEREMA, 2015

Communes influencées par une aire de la logistique « élargies » sur le territoire de projet	Commune concentrant une aire de logistique "dense" associée aux périmètres "élargies"
Nesle; Mesnil-Saint-Nicaise; Curchy	Chaulnes
Cambrai (Raillencourt st Olle ; Tilloy -lez-cambrai; Awoigt)	Tilloy-lez-cambrai
Noyon / Passel Chiry Ourscamp ; ribercourt Dreslincourt ; Pont l'évêque	Ribercourt -Dreslincourt

Source : SOEs & CEREMA, 2015

## Annexe n°2

Les principaux chargeurs de la distribution et de l'industrie sur le périmètre retenu pour la DRA.

Chargeurs de la distribution :

Docks de l'Oise	Commerce des équipements	Noyon
Dossin et fils	Commerce alimentaire	Douilly
Saint Bernard	Commerce généraliste	Péronne
Brake France Service	Commerce alimentaire	Estrées-Mons
OCP RÉPARTITION	Commerces des équipements	Péronne
LIDL	Commerce généraliste	Sailly-lez-Cambrai
Renson international	Commerces des équipements	Raillencourt-ste-Olle
Columbian sport wear distribution	Commerces des équipements	Raillencourt-ste-Olle
Babyliss	Commerces des équipements	lwuy
Desenfans	Commerces des équipements	Cambrai
ITM LOGISTIQUE Alimentaire	Commerce alimentaire	Canly
ITM logistique alimentaire	Commerce alimentaire	Chaulnes
BRI	Commerce généraliste	Lassigny
Vitréenne d'abatage jean rose	Commerce alimentaire	Roye
Afhymat	Commerces des équipements	Roye
LBD Ménage	Commerces des équipements	Béthisy-Saint-Pierre,
Chanel parfum beauté	Commerce généraliste	Compiègne
Alençon pneus	Commerces des équipements	Le Meux
Groupe Carré	Commerce alimentaire	Gouy-Sous-Bellonne
Kiabi Logistique	Textile, Habillement, cuir	Lauwin-Planque
Auchan France	Commerce alimentaire	Sin-le-Noble
Aldi Marché	Commerce alimentaire	CUINCY
Bigben interactive	Commerces des équipements	Lauwin-Planque
Amazon FR logistic	Vente par correspondance	LAUWIN-Planque
Boulangier	Commerces des équipements	Lauwin-Planque
Continental France	Commerces des équipements	La croix-Sainte-Ouen

(Source : Cartes Euralogistic)

Chargeurs de l'industrie :

Allevard Rejna Autosuspension SA	DOUAI	Industrie Automobile
Renaults SAS	DOUAI	Industrie automobile
Lactalis Neslé ultra frais	CUINCY	Industrie agroalimentaire
Umicore building product France	Auby	Métallurgie et transformation des métaux
Saint Gobain SEKURIT France	Thourotte	Produits minéraux
Bostik SA	RIBERCOURT-Dreslincourt	Parfumerie, chimie Caoutchouc
Beauté recherche et industrie	Lassigny	Parfumerie, chimie Caoutchouc
SA Saint Louis sucre	Eppeville	Industrie agroalimentaire
Evonik Remix	Ham	Parfumerie, chimie Caoutchouc
3M France	Tilloy-lez-Cambrai	Parfumerie, chimie Caoutchouc
Candia	Awoingt	Industrie agroalimentaire
Tereos	Escaudoevres	Industrie agroalimentaire
Florette France GMS	Raillencourt Sainte-Olle	Industrie agroalimentaire
Matra électronique	La croix-St-Ouen	Construction navale aéronautique
Ajinomoto Foods Europe SAS	Mesnil Saint-Nicaise	Industrie agroalimentaire
Tereos Strach & Sweeteners Europe	Nesle	Industrie agroalimentaire
Coopérative agricole ValFrance	Verberie	Industrie agroalimentaire
SANOFI WINTHROP industrie	Compiègne	Parfumerie, chimie Caoutchouc
Plastic Omnium Auto inergy Service	Venette	Parfumerie, chimie Caoutchouc
Chanel Parfum beauté	Compiègne	Parfumerie, chimie Caoutchouc
AGora Coopérative agricole	Clairoix	Industrie agroalimentaire
Colgate Palmoline industriel	Compiègne	Parfumerie, chimie Caoutchouc
Weilchem Lamotte	Trosly Breuil	Parfumerie, chimie Caoutchouc

(Source : Cartes Euralogistic)

Chargeurs implantés sur une commune traversée par le CSNE



D14 à Oisy-le-Verger (62)

## Réseau viaire

Le réseau viaire d'une ville est le réseau formé par toutes les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (rues privées, impasses) en passant par tous les types de rues.<sup>48</sup>

Le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) renvoie à l'ensemble des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional.<sup>49</sup> En application de l'article L 4251-1 du CGCT, son identification est confiée à la Région dans le cadre du SRADDET

Le RRIR vient compléter le réseau routier national (routes nationales et autoroutes) - dont l'amélioration peut être financée dans le cadre du CPER - afin de consolider l'armature régionale proposée par le SRADDET et d'assurer par ailleurs la continuité des itinéraires interdépartementaux dans une logique de maillage régional.

*Cette fiche propose une présentation du réseau viaire en situation de projet CSNE.*

## Le réseau routier des Hauts-de-France

*Environ 66 125 km de routes en Hauts-de-France*

La région Hauts-de-France est dotée d'un réseau routier dense et maillé composé de 1 177 km d'autoroutes, 568 km de routes nationales, 25 609 km de routes départementales et 38 771 km de routes communales, avec une prégnance d'axes structurants d'orientation nord-sud.

Le réseau autoroutier est particulièrement développé comparé à des régions métropolitaines de même taille : son importance est corrélée au poids de sa population<sup>50</sup>.

Le RRIR des Hauts-de-France<sup>51</sup> (cf carte ci-après) intègre d'une part les routes départementales structurantes à fort trafic, assurant un rôle notable de desserte en l'absence de route nationale ou d'autoroute parallèle.

**Ce réseau d'intérêt régional facilite l'accès à des sites économiques et logistiques de premier rang**, dont les futurs ports intérieurs du CSNE, à des équipements métropolitains et à des sites multimodaux : zones d'activité majeures, aéroports, gares ferroviaires, grands équipements attractifs, etc. Il intègre d'autre part des axes ayant vocation à compléter le maillage des itinéraires les plus empruntés afin de désenclaver des territoires moins peuplés qui comprennent un ou plusieurs bassins d'emplois. Il s'agit essentiellement d'assurer un développement équilibré du territoire et de permettre des continuités entre les différents départements.

Le RRIR comprend environ 2500 km de routes et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80% de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90% des emplois sont situés à moins de 15 minutes en voiture de ces réseaux routiers structurants.

## Le réseau viaire en perspective du projet CSNE

Le Canal Seine-Nord Europe se situe entre les mailles de plusieurs axes structurants, qui sont particulièrement denses sur les 2/3 nord de son tracé. Il renforcera d'ailleurs un corridor régional d'infrastructures nord-sud reliant la région parisienne à la Belgique, inclus lui-même dans un corridor européen plus vaste (Mer du Nord-Méditerranée).

Le Canal Seine-Nord Europe sera:

- à moins de 15 km de 9 accès autoroutiers établissant des connexions entre Paris et Amsterdam

<sup>48</sup> <https://www.securite-routiere-az.fr/r/reseau-viaire/>

<sup>49</sup> Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.

<sup>50</sup> Source : Ministère en charge des transports, Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES), disponibles sur [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012705#tableau-TCRD\\_076\\_tab1\\_regions2016](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012705#tableau-TCRD_076_tab1_regions2016)

<sup>51</sup> Inséré en annexe 4 du SRADDET approuvé le 31 mars 2020

(A1), Paris et Bruxelles (A2), l'Angleterre via Calais (A26) avec Rouen, Le Havre et la Vallée de la Seine (A29),

- accessible depuis une dizaine de routes départementales ou nationales classées au réseau routier d'intérêt régional, assurant des liaisons interdépartementales et interrégionales.

### Rétablissements routiers, impacts sur les déplacements du quotidien et l'activité agricole

Au stade d'avant-projet sommaire (2015), le projet prévoit 59 rétablissements routiers, répartis comme suit :

- 8 rétablissements sur le secteur 1 de travaux (Compiègne-Passel soit 18,6 km), au lieu de 9-10 actuels ;
- 30 rétablissements (dont 1 autoroutier) sur le secteur 2 de travaux (Passel-Allaines soit 47,4 km) au lieu de 43 (sans compter les chemins ruraux) ;
- 4 rétablissements sur le secteur 3 de travaux (Allaines-Etrécourt Manancourt soit 13,5 km), environ 8 chemins ruraux ne seront pas rétablis sur cette section ;
- 17 rétablissements (dont 2 autoroutiers) sur le secteur 4 de travaux (Etrécourt Manancourt-Aubencourt-au-Bac soit 27,9 km) au lieu de 30 (sans compter les chemins ruraux).

Le secteur 1, le plus densément urbanisé aux abords du CSNE, sera le moins impacté par des effets de coupure. Néanmoins, il convient d'être vigilant sur la sécurité des piétons et cyclistes au niveau des franchissements (continuité des cheminements), car des déplacements sont à prévoir de part et d'autre du CSNE en direction des gares, zones d'emploi, collèges, lycées et écoles (cf fiche Mobilités douces).

Sur le secteur 2, des itinéraires de substitution sont souvent prévus lorsque des franchissements ne sont pas rétablis. C'est dans la Vallée de la Somme que des risques d'effets de coupure, voire d'isolement des communes sont identifiés. En effet, les noyaux villageois de Epenancourt, Cizancourt, Saint-Christ-Briost, et dans une moindre mesure Eterpigny, se trouveront enchâssés entre le Canal du Nord et le Canal Seine-Nord Europe. L'impact sera ressenti au niveau de l'activité agricole de ces communes car les chemins ruraux qui permettent d'accéder aux parcelles en culture du plateau, à l'ouest, ne seront pas tous reconstitués.

Sur le secteur 3, le CSNE impactera l'activité agricole sur la commune de Moislains, du fait du non-rétablissement de 8 chemins ruraux descendant du plateau (à l'Est).

Sur le secteur 4, seuls 14 rétablissements routiers et autoroutiers seront effectués sur la quarantaine de routes et chemins traversés par le CSNE, pouvant générer un effet de coupure plus important pour ces communes, en particulier pour celles situées de part et d'autre du tunnel de Ruyaulcourt (enterré jusqu'alors) et de la commune d'Ytres.

5 axes routiers historiques, ménageant des perspectives spectaculaires, sont interceptés par le Canal<sup>52</sup> :

- une voie romaine rectiligne (RD 934) entre Amiens et Noyon, axée sur la cathédrale de Noyon,
- deux Chaussées Brunehaut : la RD 1029 entre Saint-Quentin et Amiens et la RD 72 à Etrécourt-Manancourt
- la RD, 939 rectiligne entre Arras et Cambrai, et la RD 1017 axée sur Péronne.

### Accès et desserte du CSNE

La desserte du CSNE sera à mettre en perspective avec des points d'accès à la voie d'eau qu'il proposera : quais publics et privés le long du canal et quais des ports intérieurs (à ce jour, 9 sont destinés aux activités économiques et 2 à la plaisance), repérés sur les cartes ci-après. Le réseau viaire permettra d'irriguer l'hinterland du canal pour le déchargement/chargement des marchandises en direction ou en provenance des territoires traversés et situés en épaisseur, pour lesquels le CSNE sera la voie d'eau à grand gabarit la plus proche : liaisons vers Amiens, Saint-Quentin, Cambrai et Soissons.

---

<sup>52</sup> SOAP, tome 1

## Orientations<sup>53</sup>

### 1. Garantir une bonne **pénétration de l'arrière-pays, ainsi qu'une bonne desserte des bassins de consommation/production adjacents qui n'ont pas accès au fluvial à grand gabarit (Amiens, Saint-Quentin, Soissons, Arras)**

- liaisons vers Amiens et Saint-Quentin : itinéraires vers les quais les plus proches de Nesle et Languevoisin pour les céréales (depuis St-Quentin soit A29 ou 1029 puis RD 937, RD 89<sup>54</sup> et RD 930 ; depuis A1 ou l'Ouest : soit par RD 1029, RD 1017, RD 930 soit par la RD 1029, RD35 et RD 930<sup>55</sup> ; depuis le quai de Péronne : accès A1 par la RD 1 puis RD 1029 et RD 1017.
- liaisons vers Arras et Cambrai par A26/A2 depuis les quais de Marquion (par la RD 939) et Graincourt-les-Havrincourt pour les céréales (par la RD 930)
- **liaison vers Paris par l'A1** (depuis Compiègne par la RD 1032 ou Roye par la RD 934) et vers Amiens (par la RD 934) pour le quai de Noyon
- liaison vers Soissons par la RN 31 depuis les éventuels quais de Clairoix ou du CLO remblayé (s'ils sont réalisés), et ceux de Thourotte ou Longueil Sainte-Marie (au sud de Compiègne).

L'ensemble des itinéraires précisés ici permettant la desserte des quais industriels et céréaliers du CSNE sont inscrits au Réseau Routier d'Intérêt Régional.

### 2. Minimiser les effets de coupure pour les populations résidentes

En dotant les franchissements rétablis de trottoirs, et de sur-largeurs cyclables lorsque cela est justifié, y compris sur leurs voies d'accès.

### 3. Préserver les perspectives historiques par la conception des ouvrages de franchissement

Tel qu'indiqué au SOAP : « les ouvrages nécessaires à la traversée devront prendre en compte l'axe, ne pas occulter les perspectives visuelles et favoriser leur (re)mise en valeur. »

- Crédit photographique : Réseau viaire- D14 sur la Sensée à Oisy-le-Verger- /Google Maps

---

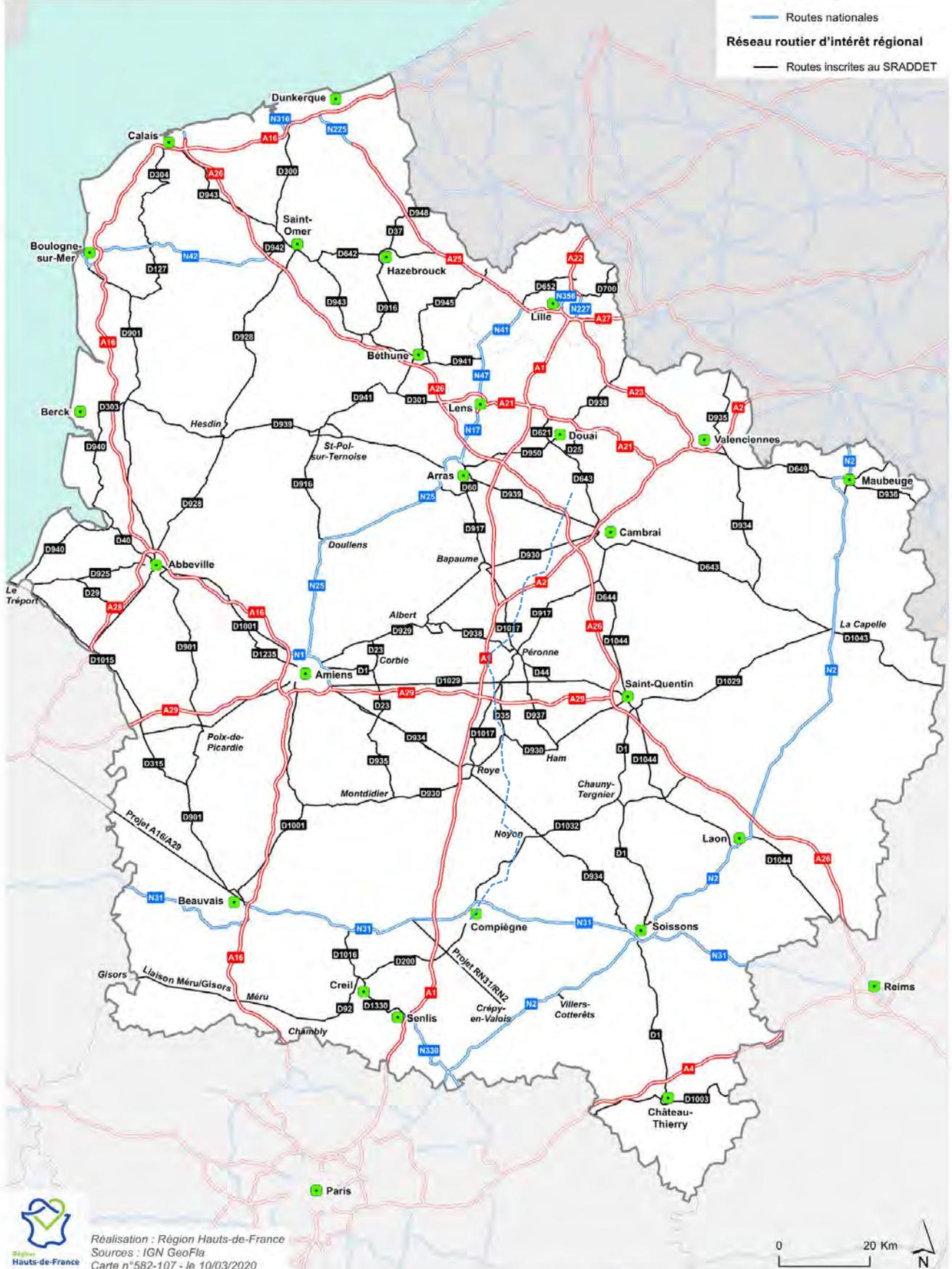
<sup>53</sup> Issues pour partie des livres blanc, consultations EPCI et SOAP

<sup>54</sup> non repris au RRIR

<sup>55</sup> limité à l'ouvrage qui franchit la voie ferrée Chaunes Péronne. Le gabarit de celui-ci ne permet pas le passage des convois exceptionnels mais il n'y a pas de réduction de tonnage)

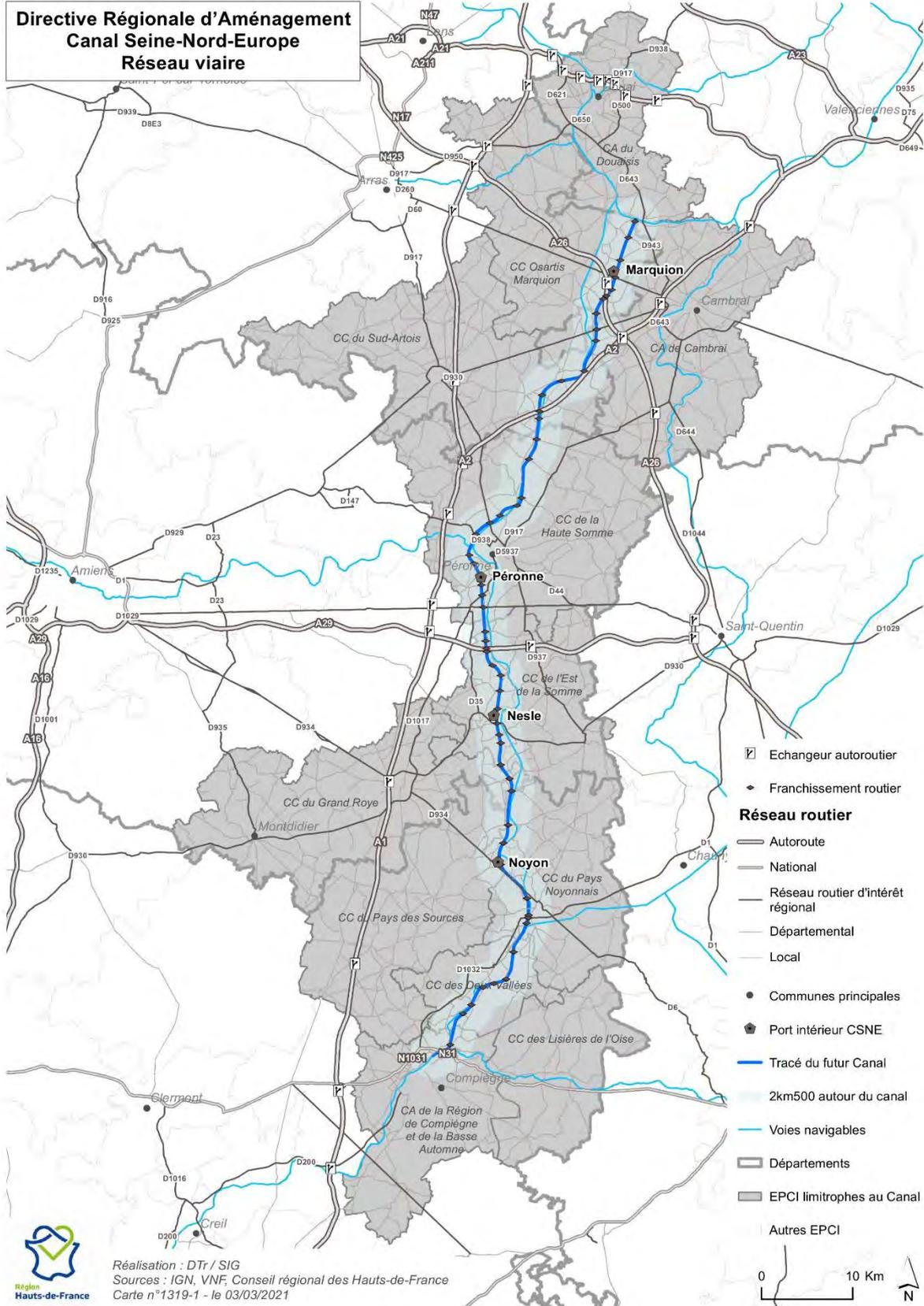
# Réseau routier d'intérêt régional Hauts-de-France (RRIR)

- "Grand pôle" SRADET
- Itinéraires routiers d'intérêt national
  - Autoroutes
  - Routes nationales
- Réseau routier d'intérêt régional
  - Routes inscrites au SRADET



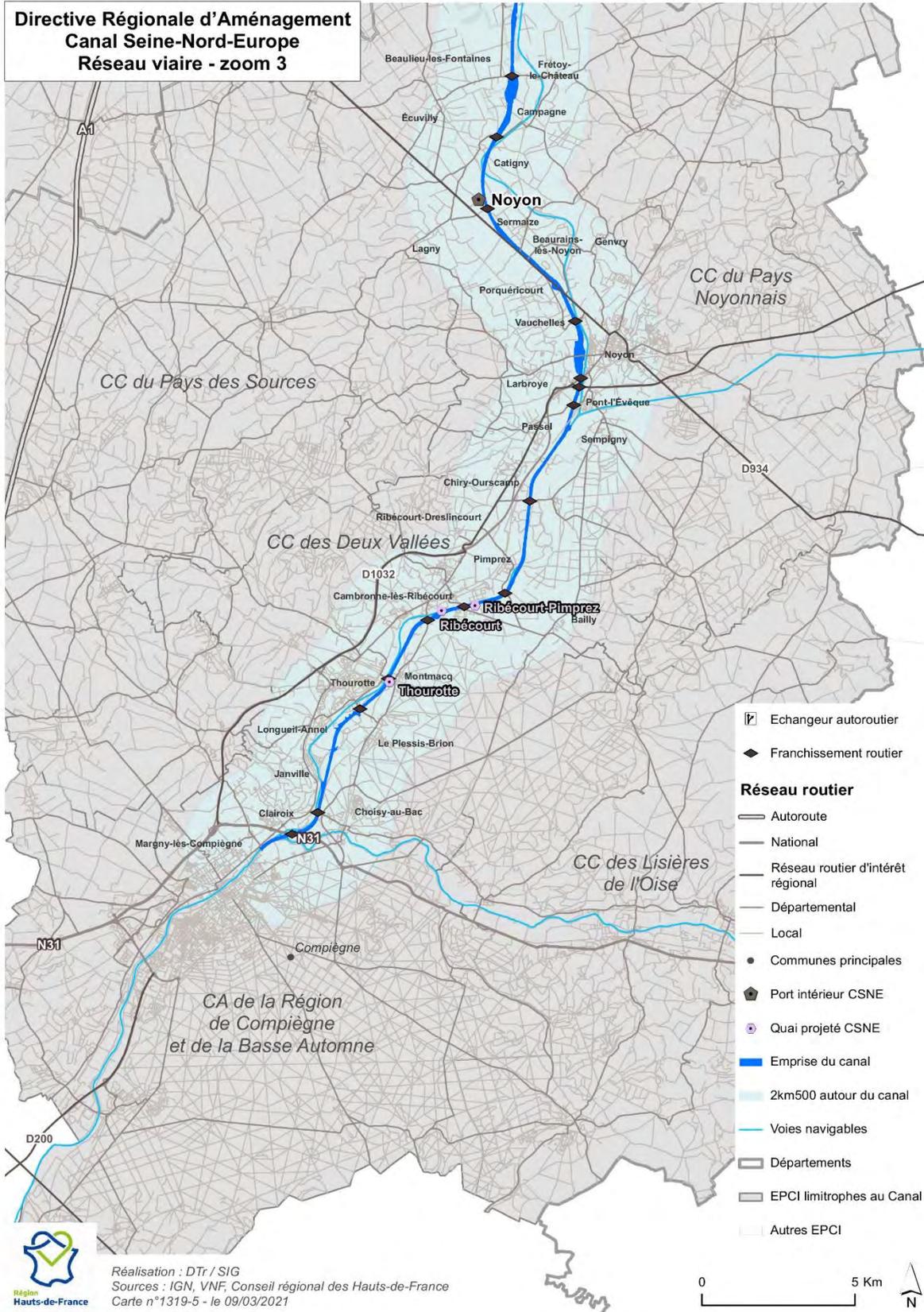
Réalisation : Région Hauts-de-France  
Sources : IGN GeoFla  
Carte n°582-107 - le 10/03/2020

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Réseau viare**

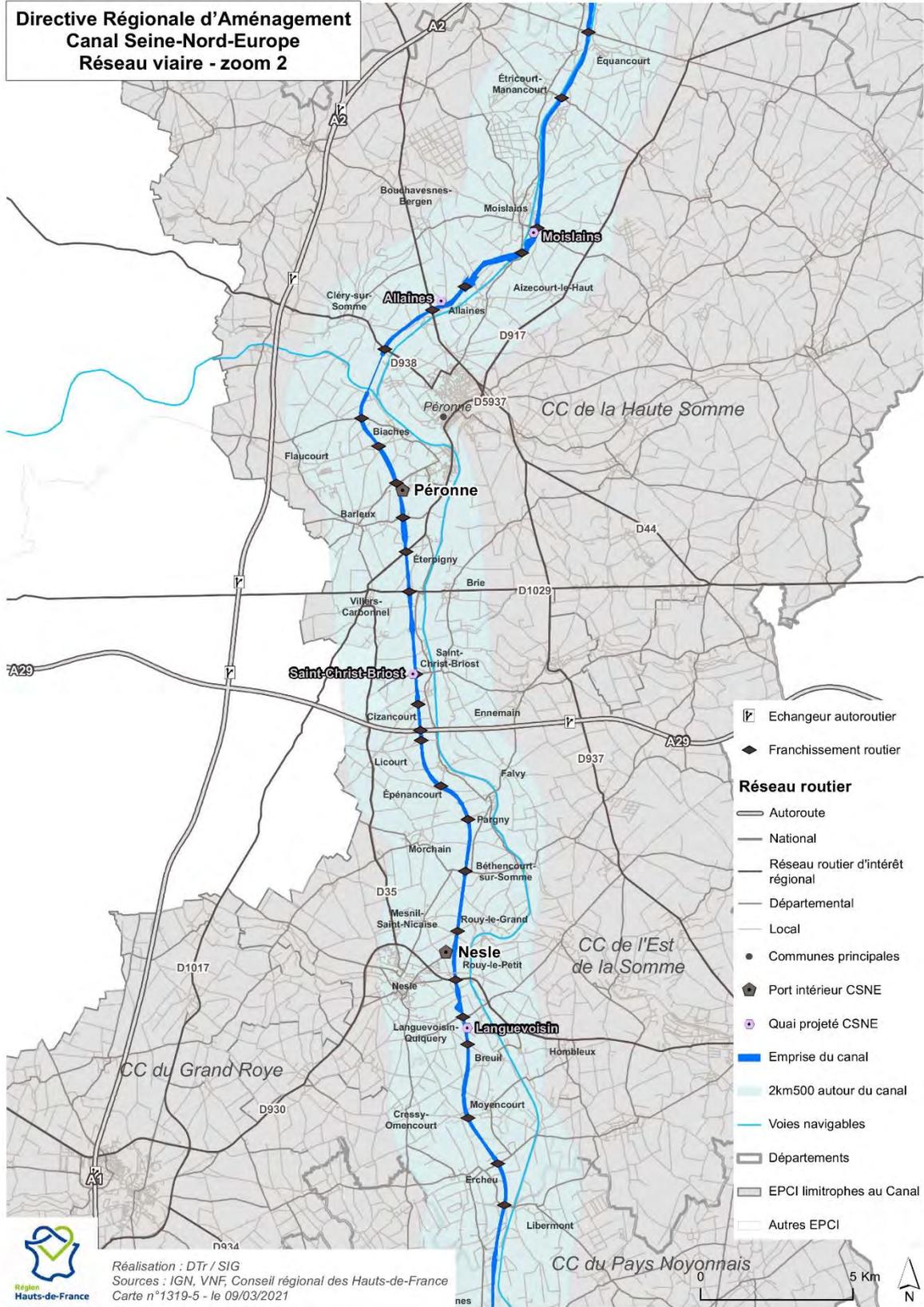


Réalisation : DTr / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°1319-1 - le 03/03/2021

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Réseau viarie - zoom 3**



**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Réseau viaire - zoom 2**



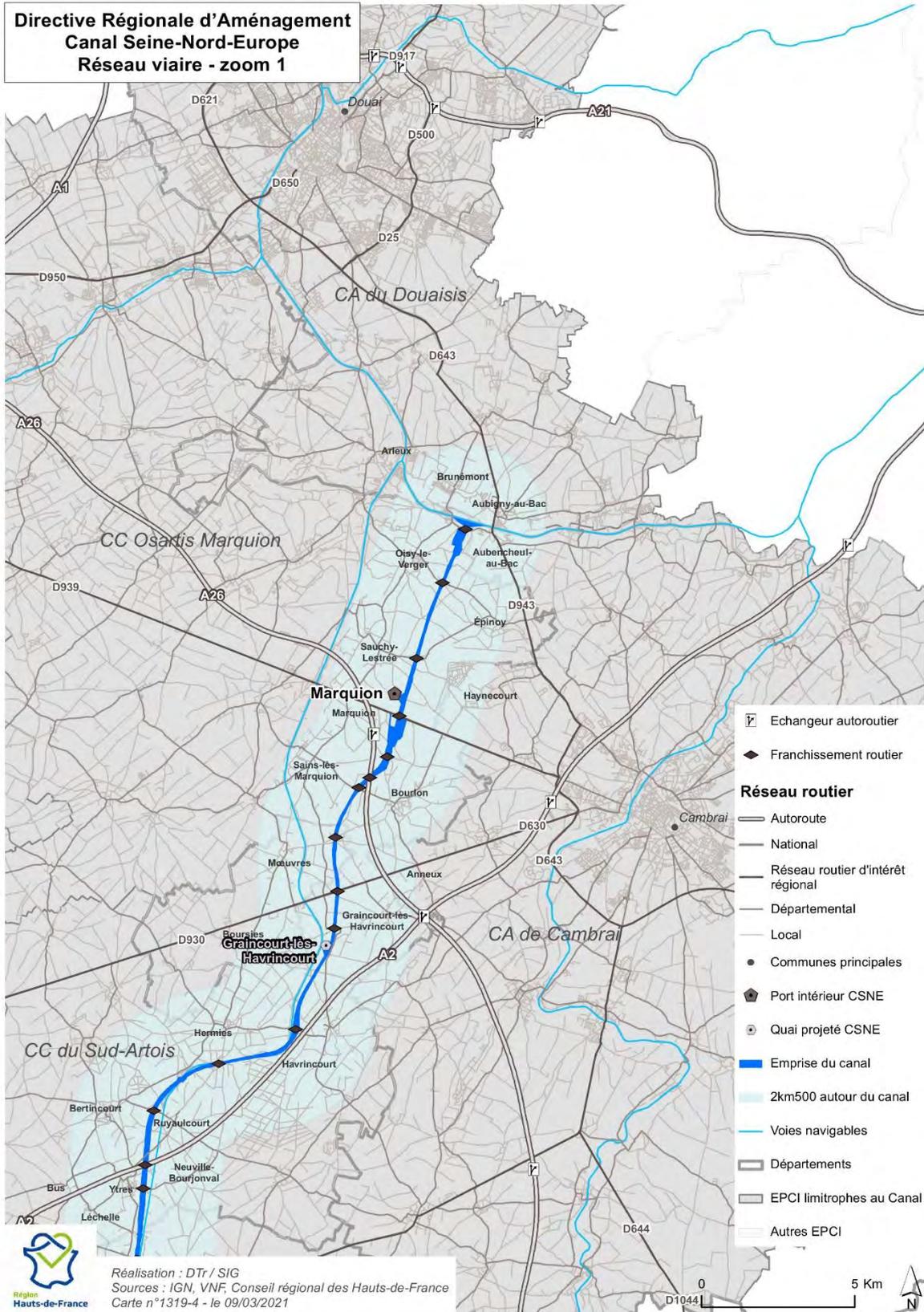
- Echangeur autoroutier
- Franchissement routier
- Réseau routier**
  - Autoroute
  - National
  - Réseau routier d'intérêt régional
  - Départemental
  - Local
- Communes principales
- Port intérieur CSNE
- Quai projeté CSNE
- Emprise du canal
- 2km500 autour du canal
- Voies navigables
- Départements
- EPCI limitrophes au Canal
- Autres EPCI



Réalisation : DTR / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°1319-5 - le 09/03/2021



**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Réseau viaire - zoom 1**







Itinéraire cyclable de la Vallée de la Somme (80)

# Itinéraires cyclables structurants

## Qu'est-ce qu'une Véloroute ? Qu'est-ce qu'une voie verte ?

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne à longue distance, constitué de plusieurs types de sections qui permettent toutes la circulation des vélos en sécurité et qui bénéficient d'un jalonnement pour les repérer.

Les véloroutes sont aussi bien supportées par des sections de routes partagées que par des sections en site propre réservées aux déplacements non motorisés et appelés « voies vertes ». Elles sont fréquentées aussi bien par les populations locales pour leurs loisirs ou pour leurs trajets quotidiens, que par les touristes en séjour ou en itinérance<sup>56</sup>.

Trois catégories d'itinéraires cyclables sont traitées dans cette fiche :

- l'EuroVelo qui est un axe d'intérêt européen compris dans un réseau de 16 itinéraires cyclables de longue distance à travers l'Europe.
- la véloroute nationale, qui est un itinéraire inscrit au Schéma national des véloroutes, document cadre dont l'objectif est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo.
- la Véloroute régionale, identifiée au Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V)<sup>57</sup>. Elle permet le maillage du territoire (pas d'itinéraire en « impasse »), reliant des pôles régionaux identifiés au SRADDET, des gares et pôles d'échange, des sites touristiques.

Ce maillage peut être complété par des itinéraires locaux assurant également la connexion avec des zones d'emploi et des établissements scolaires.

Ces itinéraires européens, nationaux et régionaux doivent répondre à un cahier des charges.<sup>58</sup>

## Le réseau cyclable structurant des Hauts-de-France en perspective du projet CSNE

Environ 1300 km de voies cyclables structurantes, et 3000 km à horizon 2030 d'après le Schéma régional des véloroutes et voies vertes (carte ci-après)

Le schéma cyclable des Hauts-de-France est composé de :

- 3 Eurovélos,
- 6 véloroutes nationales,
- 17 itinéraires régionaux,
- et quelques itinéraires locaux.

Les itinéraires le long des voies d'eau contribuent fortement au réseau cyclable de la Région (véloroutes le long de la Somme, de la Lys, de la Deûle, de l'Escaut, de la Sambre et du Canal de la Sambre à l'Oise, de l'Aisne...). Ils font communément l'objet de conventions de superposition d'affectation avec le gestionnaire de la voie d'eau.

L'aménagement des EuroVelos, des véloroutes nationales et de certains itinéraires régionaux et/ou locaux est souvent piloté par les Départements, à la croisée de plusieurs compétences, soit en maîtrise d'ouvrage, soit par des aides financières spécifiques accordées aux EPCI et aux communes. Le réseau local est pris en charge par les établissements publics de coopération intercommunale.

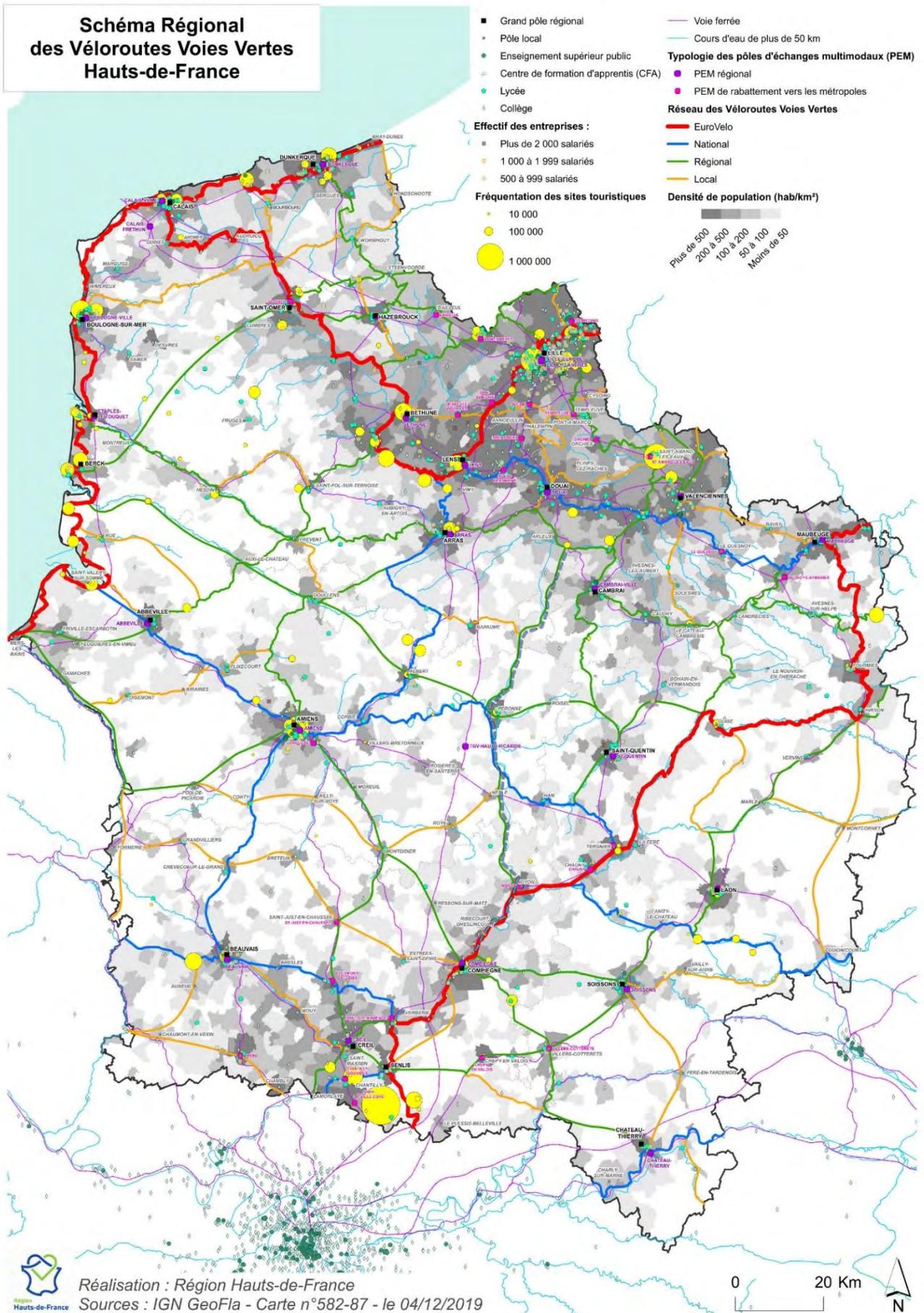
Le tracé du Canal Seine-Nord Europe **est concerné par plusieurs itinéraires d'importance européenne** (EV3 entre Compiègne et Noyon), nationale (V30) et régionale, identifiés dans le Schéma régional. Ces différentes sections composent un itinéraire continu le long du CSNE. Une fois aménagées, elles permettront de mailler des itinéraires au nord, au sud et en proximité du tracé, en plus de proposer une infrastructure douce pour certains déplacements du quotidien dans les secteurs urbanisés du canal.

<sup>56</sup> Annexe de la délibération n°2020.00040 du 30 janvier 2020, Région Hauts-de-France

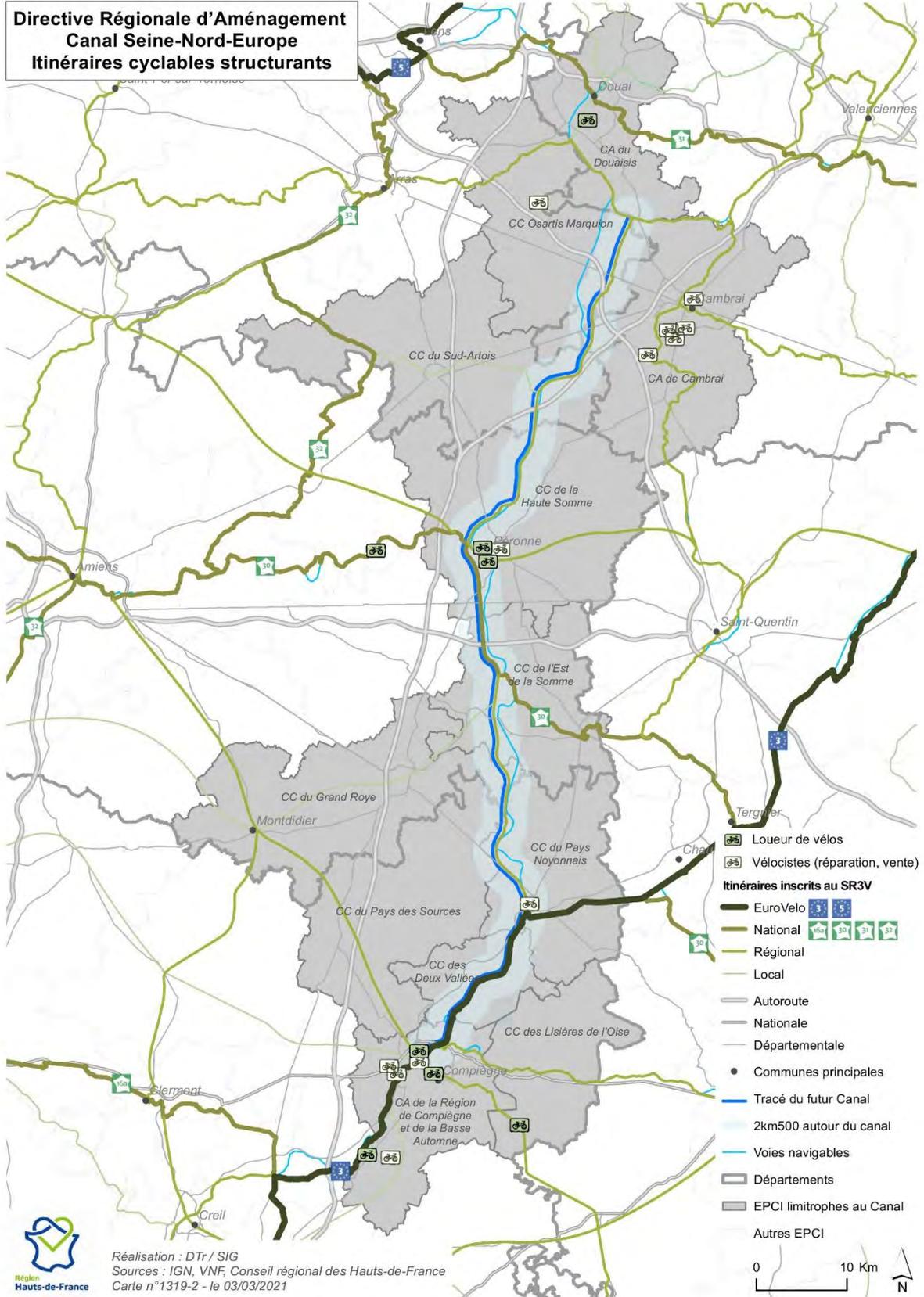
<sup>57</sup> Adopté par la Région Hauts-de-France le 30 janvier 2020

<sup>58</sup> Schéma national des véloroutes et voies vertes, cahier des charges, publié en mai 2001.

# Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes Hauts-de-France



**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord-Europe  
Itinéraires cyclables structurants**



Réalisation : DTr / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°1319-2 - le 03/03/2021

# Un itinéraire cyclable structurant en perspective du projet CSNE : la véloroute du CSNE

## Un sujet qui cristallise les attentes de longue date

Les acteurs économiques et territoriaux ont été invités, après l'enquête publique de 2008, à participer à l'élaboration de « Livres blancs » en 2009 et 2012, sous la houlette de l'Association Seine-Nord Développement. Le tome 1 (2009) portait sur les enjeux économiques liés aux plateformes multimodales et au tourisme. À cette occasion, de nombreux souhaits ont été formulés en matière de voies vertes et de circulations douces, afin de réaliser une offre de randonnée cohérente, associant navigation de plaisance et tourisme vert, à destination des touristes mais également des habitants.

Dans le Livre blanc de 2012, il est relevé que « les berges du canal doivent constituer « l'épine dorsale » du réseau de véloroutes et voies vertes en développement au niveau français et européen. Les synergies avec les plaisanciers fluviaux, pratiquant à 68 % le vélo, sont nombreuses. »

Plus récemment<sup>59</sup>, les EPCI consultés sur leurs souhaits d'aménagements bord à canal ont fait remonter de nombreuses attentes en matières d'itinéraires cyclables : le long du canal, pour l'accès à ses berges ou en franchissement de celui-ci.

## État du sujet

L'aménagement d'un itinéraire cyclable en bordure du canal a été sorti du programme du CSNE au moment de sa reconfiguration en 2014. Un seul chemin de service a été conservé, sans aménagements spécifiques.

La SCSNE a proposé que les aménagements cyclables du chemin de service, à l'issue d'un processus de validation,<sup>60</sup> soient étudiés par les équipes de maîtrise d'œuvre du canal, et réintégrés au programme du projet, moyennant une prise en charge des « surcoûts » par les collectivités territoriales.

Une fois le canal remis à VNF pour son exploitation, des conventions de superposition d'affectation seront nécessaires pour autoriser ces « nouveaux usages », transférer l'entretien et les pouvoirs de police inhérents aux modes actifs (jalonnement directionnel, signalisation touristique et mobilier urbain dédiés) du chemin en direction des futurs affectataires.

L'offre actuelle de location de vélos sur le tracé du CSNE est réduite. Elle se concentre essentiellement à Compiègne (gare et forêt) et à Péronne (camping et office du tourisme).

## Orientations

Les affectataires du chemin de service ne sont pas encore connus à ce jour. Il pourrait s'agir des conseils départementaux, en lien avec des véloroutes identifiées aux schémas départementaux, ou des EPCI riverains.

Compte-tenu de cette incertitude et des charges qui seront transférées aux futurs affectataires, il est préférable que les aménagements cyclables intègrent dans leur conception des critères de :

- polyvalence en les destinant également à l'usage des rollers, des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des randonneurs,
- pérennité du revêtement, des équipements (bancs, tables de pique-nique, haltes de réparation) et de la signalétique.

**L'objectif à court terme est de garantir une unité de conception, une homogénéité et une continuité des aménagements cyclables sur l'ensemble du tracé**

S'agissant du revêtement, il doit permettre :

1. de garantir une continuité de cheminement présentant la même nature et la même qualité d'aménagement le long des 107 km du tracé.
2. de favoriser une accessibilité tous publics et un accès à une plus grande diversité de modes (le bicouche, ou enduit gravillonné, est discriminant pour les rollers et personnes à mobilité réduite par ex, en raison de sa granulométrie).
3. une économie de projet incluant coûts de mise en œuvre, tenue dans le temps et frais d'entretien moins onéreux (l'usure principale du revêtement sera due aux véhicules de services de VNF, ce point étant précisé dans les conventions de superposition d'affectation à venir).

<sup>59</sup> Consultations réalisées en décembre 2016, janvier et février 2017 dans le cadre du volet 1 des Contrats territoriaux de développement

<sup>60</sup> Par le Comité des projets des territoires qui sera mis en place à compter de 2020

**À l'horizon de la mise en service du CSNE (2028), il s'agit de proposer un aménagement opérationnel** pour répondre aux attentes locales ou des tour-opérateurs dans le cadre du développement des croisières fluviales.

La véloroute du CSNE peut devenir un « produit d'appel » aux projets de valorisation touristique et de loisir des collectivités riveraines, **et pourquoi pas, le point de départ d'un projet de développement territorial** du CSNE. Elle pourrait également intégrer le tracé de grandes courses cyclistes (ex Paris Roubaix).

Afin de valoriser cet itinéraire en tant que produit touristique, il est important **de le connecter à d'autres véloroutes déjà reconnues, à l'image de la véloroute Vallée de Somme ou encore de la véloroute du Bassin minier** (la liaison à cette véloroute reste à aménager en identifiant un itinéraire permettant de la relier au CSNE, en empruntant le canal de la Sensée jusqu'à Douai).

Enfin il conviendrait d'augmenter l'offre de location de vélo le long du CSNE : soit au niveau d'équipements pour la plaisance ou d'embarcadères aménagés pour les paquebots (cf fiche « Plaisance ») ou au niveau de communes dotées de gares le long du tracé, à l'instar de Noyon.

### Sources

- Schéma national des véloroutes et voies vertes, cahier des charges, publié en mai 2001.
- Schéma national des véloroutes et voies vertes, cahier des charges, publié en mai 2001.
- Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V) adopté par la Région Hauts-de-France le 30 janvier 2020
- Départements de l'Oise, de la Somme, du Nord et du Pas-de-Calais (consultés en juin 2020)
- Crédit photographique : Itinéraires cyclables structurants - Grand projet Vallée de Somme Voies vertes Vélo Route/Xavier Renoux



## **Clé d'entrée n° 3**

*Aménités*



## Mobilités actives

Dans une acception large, la mobilité active désigne l'intégralité des déplacements non motorisés, à savoir la marche à pied, le vélo (et l'ensemble de ses déclinaisons). Ces mobilités, non émettrices de CO<sub>2</sub>, s'inscrivent dans les problématiques climatiques, énergétiques et de santé publique actuelles.

L'expression « mode actif » est employée pour les déplacements faisant appel uniquement à la force physique (comme le vélo, la randonnée, le roller...).

Cette fiche se concentre sur les itinéraires dédiés aux modes actifs du territoire de projet du Canal Seine Nord Europe :

- les voies et itinéraires cyclables gérés par les Départements ou les EPCI :

- les « itinéraires cyclables structurants » comprenant les EuroVelo, les véloroutes nationales ou régionales (cf fiche « Itinéraires cyclables structurants ») ; ces itinéraires, inscrits au Schéma régional de véloroutes et voies vertes (SR3V), sont partiellement aménagés et/ou jalonnés ;
- les boucles locales aménagées, issues des schémas cyclables des communautés de communes ou d'agglomération.

- les sentiers de randonnée :

- les sentiers de Grande Randonnée (GR ou GR de Pays) gérés par la Fédération Française de Randonnée Pédestre, dont les bénévoles assurent le balisage ;
- les chemins recensés au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), de compétence départementale, qui sont des itinéraires nationaux (GR) ou locaux réservés à la randonnée pédestre, ou potentiellement équestre et VTT. Il peut s'agir d'itinéraires gérés par les EPCI (ne sont pas traités dans cette fiche les chemins PDIPR qui ne font pas partie d'un circuit).

Ces infrastructures présentent l'avantage de répondre aussi bien à des besoins en matière de loisirs que de mobilités du quotidien.

Les boucles équestres, se rattachant à une problématique de loisirs plutôt que de déplacements du quotidien, sont traitées dans la fiche Équitation.

## Les mobilités actives en Hauts-de-France

Environ 8,8% des déplacements domicile travail en mode actif dans la Région Hauts-de-France<sup>61</sup> (2 roues et marche à pied)

Environ 1300 km de voies cyclables dites structurantes

## Les mobilités actives sur le territoire du projet CSNE

Deux itinéraires européens parcourent le territoire du projet :

- GR 655 (Bruxelles-Saint-Jacques-de-Compostelle) qui longe le Canal latéral à l'Oise de Chiry-Ourscamps à Noyon, maillé avec le GRP du Noyonnais et le GR 123 ;
- GR 145 (Via francigena), ancien chemin de pèlerinage de Canterbury vers Rome, qui recoupe sur une partie le tracé du GRP Bataille de la Somme et de la voie verte Péronne-Roisel. Il parcourt les Hauts-de-France de Calais (62) à Berry-au-Bac (02) et se poursuit jusque dans les Alpes. Le futur bassin réservoir de Louette l'intercepte à Allaines.

D'autres itinéraires d'importance régionale sont également répertoriés. Il s'agit de vastes boucles (GRP inférieurs à 100 km) ou de GR traversant plusieurs départements de la Région (environ 200 km).

---

<sup>61</sup> Répartition des actifs occupés de 15 ans et plus selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail sur la période 2011-2016, Source INSEE

Dans l'Oise :

- GRP Tour de Pays du Noyonnais, qui croise le CSNE au niveau de Porquéricourt, et qui longe son tracé de Chiry-Ourscamp à Campagne, reliant des communes du bord à canal ;
- GR 123 : Forêt d'Hesdin (62) - forêt de Compiègne (60), qui croise le Canal latéral à l'Oise à Chiry-Ourscamp en passant par l'ancienne abbaye,
- **la Trans'Oise**, au nord de Pont L'Evêque jusqu'à la limite départementale, qui emprunte actuellement le chemin de halage du Canal du Nord et qui a vocation à rejoindre le chemin de service du CSNE.

Dans la Somme :

- GR 800 (GR de la Somme) depuis la source du fleuve à Fondsomme (02) jusqu'à son embouchure en baie de Somme (80). Situé en rive Est jusqu'à St-Christ-Briost, puis en rive Ouest entre St-Christ et Villers-Carbonel, ce GR fait un crochet par Doingt et Péronne où il maille le GR 145 (via Francigena), puis revient en rive Ouest en direction d'Amiens en superposition avec le GRP bataille de la Somme ;
- V30, véloroute Vallée de Somme, en partie en voie verte, depuis Ham jusqu'à Saint-Valéry-sur-Somme, en passant par Amiens. La V30 est en rive Ouest de la Somme depuis Béthencourt-sur-Somme jusqu'à Biaches. Un tronçon balisé au sud jusqu'à Buverchy fait le lien avec la Trans'Oise ;
- GRP Bataille de la Somme : forme une boucle Est/Ouest entre Albert et Péronne, il monte jusqu'à Beaumont-Hamel au nord, et longe la vallée de Somme au Sud, sur le tracé de la voie verte.
- GR 121 Wavre (Belgique) à Boulogne-sur-Mer (62) et sa variante 121c, qui borderont le CSNE sur son débouché nord au niveau du Canal de la Sensée, en établissant les liaisons avec Arras à l'Ouest et Le Quesnoy à l'Est.

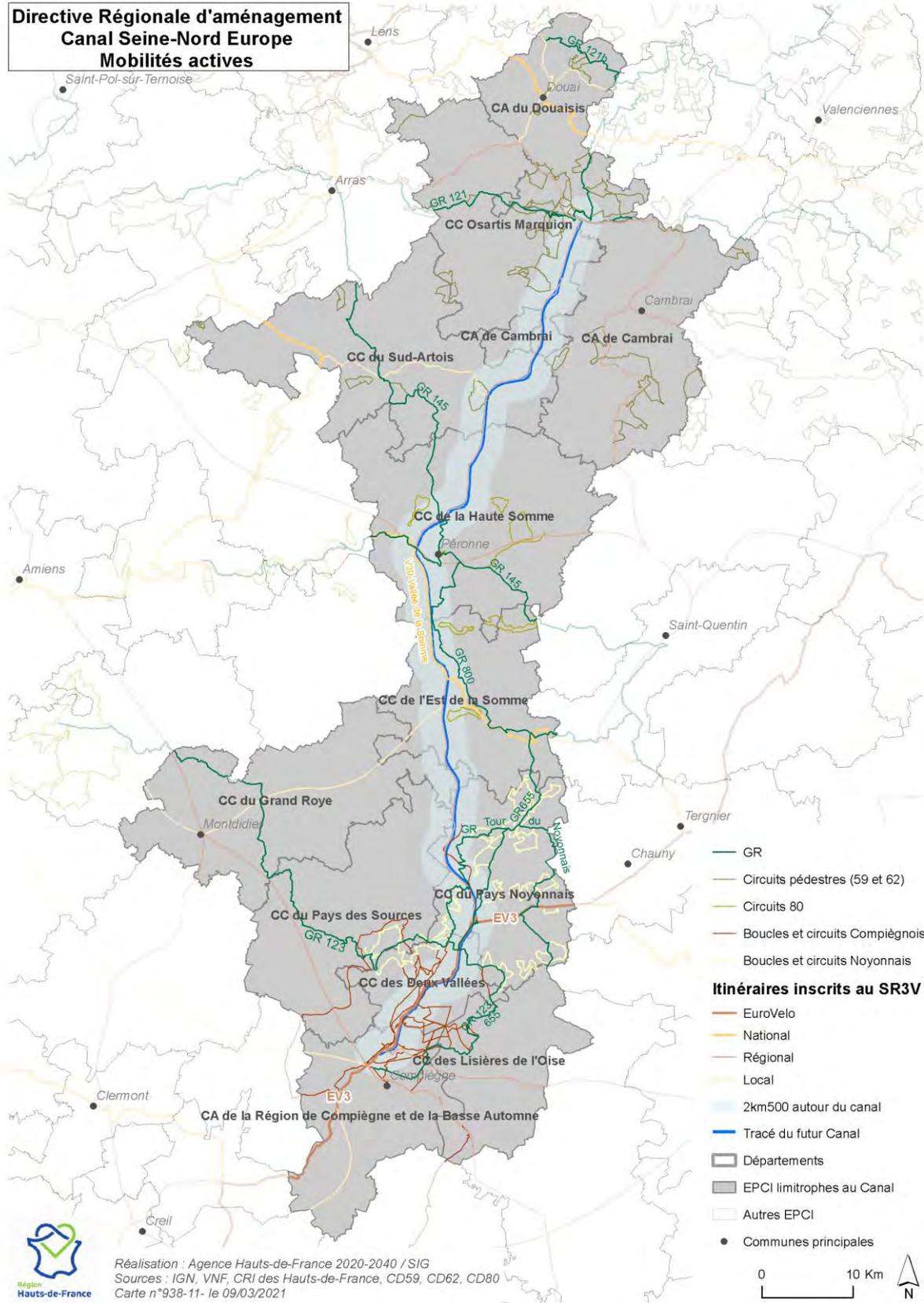
Le maillage des GR permet également des accès vers Coucy-le-Château et Laon (GR 12A), vers Saint-Quentin (GR 145) à l'Est, vers Beauvais à l'Ouest (124 A), ainsi que vers les villes de la conurbation minière au Nord (GR du Pays du bassin Minier).

Enfin des boucles locales existent au voisinage du futur CSNE. La plupart sont inférieures à 10 km, elles proposent des balades à pied ou vélo de 2 à 4 heures. Certains de ces itinéraires sont inscrits aux Plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR). Les principaux interceptant ou longeant le tracé du canal sont :

- **dans l'Oise** : boucles cyclables et circuits du compiégnois (ARC n°5 « gare SNCF/Janville » qui longera la CSNE et n°6 « Compiègne centre-Choisy-Clairière de l'Armistice », de la CC2V (CC2V « les becs dans l'eau » et « Chiry-Ourscamps 14-18 » ; de la CCPN n°7 « Les pierres sacrées » et n°8 « Mont-Hubert »
- boucles de petite randonnée de la Somme : Rouy-le-Petit/Voyennes (« La Courtemanche ») et Voyennes (« Ronde des templiers »), Athies/Saint-Christ Briost (« Vallée de la marche verte »); Cléry-sur-Somme/Bouchavesnes-Bergen (n°14 : « Bois Marières et Vallée Malamain »), Péronne (circuit n° 15 : « la balade Péronnaise ») ;
- boucles de petite randonnée du Pas-de-Calais : à Hermies (CCSA « sentier des bannis »), Havrincourt (CCSA « Sentier du Tour du canal du Nord), Vélou/Ruyaulcourt/Bertincourt (CCSA « sentier des anciens chemins » et « du Chtiot Vélou »), Marquion/Baralle/Buissy (CCOM n°10 : « Le Bois de l'Abbaye »), Bourlon (CCOM n°11 « Autour de Bourlon »), Oisy-le-Verger/Sauchy-Lestrée (CCOM n°8 « Le canal ») ;
- boucles de petite randonnée du Nord à Arleux (CA du Douaisis « Circuit des canaux ») et Aubigny-au-bac (CA du Douaisis « circuit à la frontière de l'eau »), Flesquières (CA du Cambrésis « sur la route des Tanks »).

Il est aujourd'hui possible de cheminer le long des voies d'eau existantes par les chemins de services (chemins de halage), de façon plus ou moins continue le long de l'Oise et du canal latéral à l'Oise et de façon continue le long du Canal du Nord (hormis au niveau des 2 tunnels).

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Mobilités actives**



# Les mobilités actives en perspective du projet CSNE

Trois enjeux, issus des livres blancs et consultations pour les Contrats territoriaux de développement, sont repérés en matière de mobilités douces pour le CSNE :

1. Garantir la continuité des itinéraires et boucles dans les franchissements du CSNE ;
2. Favoriser le maillage des itinéraires ;
3. Contribuer aux déplacements du quotidien.

## 1. Garantir la continuité des itinéraires et boucles dans les franchissements du CSNE

Cela nécessite d'aménager des emprises dédiées aux piétons et cyclistes, lorsque cela s'avère nécessaire, non seulement sur les franchissements à rétablir, mais également sur leurs rampes et le long de leurs voies d'accès, afin de garantir des aménagements continus origine/destination (par exemple depuis une gare jusqu'à une zone d'emploi située de l'autre côté du CSNE). Des aménagements cyclables sont également nécessaires sur les franchissements à chaque fois que le chemin de service change de rive.

## 2. Favoriser le maillage des itinéraires locaux, régionaux et européens

Il s'agit de permettre un accès à des destinations multiples depuis le CSNE, pour ses riverains notamment, et à l'inverse d'assurer une desserte du territoire du CSNE depuis les grands itinéraires. L'itinéraire bord à canal jouera un rôle important dans ces interconnexions.

## 3. Contribuer aux déplacements du quotidien

Il est question de garantir des déplacements sécurisés pour l'accès à des services (gare, écoles collèges et lycées, zones d'emploi) situés le long ou de part et d'autre du canal.

Au passage des agglomérations (de Compiègne à Ribécourt, à Noyon, Nesle et Péronne), des aménagements complémentaires au chemin de service sont nécessaires afin d'inclure cet itinéraire dans un schéma complet de mobilités actives. Par exemple sur Nesle, il s'agit de prévoir des liaisons entre le port, le Pôle intercommunal, la gare et le centre-ville, ainsi qu'avec la liaison cyclable vers Montdidier prévue au SR3V.

### Aménagements en faveur des mobilités douces à effectuer sur le Compiégnois /Noyonnais

Dans le périmètre de proximité CSNE : population 93 025 habitants ; 9 lycées ; 13 collèges ; 26 ZAE (cc2v - 3 915 emplois sur 106 établissements employeurs ; ARC - 30 404 emplois) ; 65 810 emplois au lieu de travail (EPCI,2018).

Ce secteur est le plus habité et le plus urbanisé du tracé du CSNE (cf fiche Population). Plus qu'ailleurs, des enjeux de sécurité au niveau des franchissements qui permettront des accès aux gares, collèges, lycées et zones d'emploi se posent (situés sur les deux rives pour Compiègne et la CC2V et en rive Est sur le Noyonnais). Sur ce secteur, le chemin de service est susceptible d'être employé pour les déplacements du quotidien.

### Itinéraire cyclable et piéton sur le chemin de service le long du CSNE :

Le positionnement du chemin de service entre Compiègne et Noyon est tributaire de nombreuses contraintes (boucles de Muid, Canal latéral à l'Oise...). Il est amené à changer de rive ou à s'éloigner du canal pour s'adapter à son environnement. Démarrant en rive Est au niveau de Choisy-au-bac, avec la connexion de l'EV3, il change de rive entre Pimprez et Ribécourt-Deslincourt.

À partir de Noyon, il serait préférable qu'il soit positionné en rive Est, pour favoriser les accès depuis et vers la ville et ses points d'intérêt, et éviter ainsi la traversée du port au niveau de Béhancourt/Catigny / Sermaize (en rive Ouest).

### Aménagements en faveur des mobilités douces à effectuer sur le Santerre Haute-Somme

Dans le périmètre de proximité CSNE : population 21 322 habitants ; 3 lycées ; 3 collèges ; 1 gare (et 4 points de desserte TER par autocar) ; 5 ZAE ; 26 481 emplois au lieu de travail (EPCI du Santerre Haute-Somme, 2018).

La densité de population est faible sur ce secteur, ramenée au linéaire de canal.

On y recense :

- des enjeux de déplacements du quotidien aux passages de Nesle et Péronne ;
  - accès des villages de la vallée de la Somme vers Nesle et la zone d'emploi du port de Nesle ;

- accès à la zone d'emploi de la Chapelette et au port de Péronne, nécessitant une desserte du port sécurisée depuis Péronne
- dans une moindre mesure, accès aux autres sites d'activité en bord à canal : port céréalier de Languuevoisin, silos de Moislains et de Cléry....
- des enjeux touristiques pour tous les villages de la vallée de la Somme et pour la desserte de la base de loisirs d'Allaines, ainsi qu'un nécessaire maillage avec les itinéraires structurants présents en rive Ouest du CSNE sur ce secteur :
  - véloroute Vallée de Somme (V30) + GR 800 (GRP Bataille de la Somme et GR 145)
  - 4 boucles de randonnées (PDIPR 80) et voie verte Péronne-Roisel
  - des boucles locales d'EPCI à proximité du CSNE, souvent sur la base des anciens tours de ville (ex: circuit des Calvaires à Morchain), qui pourraient être reliés aux chemins de service du CSNE (ex: demandes à Barleux et Eterpigny).

#### Itinéraire cyclable et piéton sur le chemin de service & franchissements du CSNE :

Le chemin de service arriverait de l'Oise en rive Est. Il sera amené à changer de rive pour éviter la plateforme céréalière de Languuevoisin, puis le port intérieur de Nesle. Il serait ensuite préférable qu'il reste en rive Est pour favoriser les accès aux villages de la vallée de la Somme (éléments de patrimoine, commerces), à la Véloroute Vallée de Somme, au GR 800, au port de plaisance de Saint-Christ Briost, Un nouveau changement de rive sera nécessaire pour contourner le port intérieur de Péronne.

La traversée de la Somme pourra s'effectuer soit directement sur le pont-canal, soit par une descente dans la vallée et un franchissement de la Somme en rive ouest au niveau du chemin de halage du Canal du Nord, pour remonter vers Allaines et desservir les espaces de loisirs et points d'intérêts de ce secteur (écluse visitable et port de plaisance d'Allaines, lien Via Francigena). L'itinéraire pourra ensuite prendre l'itinéraire alternatif de la promenade le long de la Tortille rétablie à compter de Moislains pour rejoindre ensuite le chemin de service au niveau d'Etricourt-Manancourt.

#### **Aménagements en faveur des mobilités douces à effectuer sur l'Artois/Cambrésis**

Dans le périmètre de proximité CSNE : population 16 215 habitants ; 2 collèges ; 2 gares ; 1 ZAE existante et 1 en projet (E-Valley) ; 104 954 emplois au lieu de travail (EPCI de l'Artois-Cambrésis-Douais, 2018).

Ce secteur est caractérisé par :

- une faible proportion de rétablissements : seuls 14 rétablissements routiers et autoroutiers seront rétablis sur la quarantaine de routes et chemins interceptés par le CSNE, avec des incidences sur le trafic routier des voies rétablies ;
- une zone d'emploi importante qui sera située en bordure du CSNE au niveau du port de Marquion et d'e-Valley (ancienne BA 103) ;
- l'accès à ces zones d'emploi pourra être réalisé depuis les gares d'Aubigny-au bac et Arleux par le chemin de service.

#### Itinéraire cyclable et piéton sur le chemin de service :

Le chemin de service arriverait de la Somme en rive Ouest. Il est préconisé un maintien en rive Ouest sur tout le reste du tracé, afin de permettre :

- un accès direct aux villages d'Ytres, Bertincourt, Hermies, Moeuvres, Sains-les-Marquion, Sauchy-Lestrée et Oisy-le-Verger,
- un maillage avec les boucles de randonnée existantes à Hermies, Havrincourt, Marquion/Baralle/Buissy et Oisy-le-Verger/Sauchy-Lestrée (variante proposée par la CCOM pour adapter le tracé par la rive ouest du canal),
- un évitement des quais du port de Marquion.

Au débouché nord du canal, il sera possible de rejoindre le chemin de service du canal de la Sensée. Une traversée au niveau du dernier franchissement routier permettrait de rejoindre Aubencheul-au Bac. Enfin, en complément de la véloroute CSNE, un GR CSNE pourrait être travaillé avec la Fédération française de randonnée pédestre, en réemployant une partie des itinéraires déjà balisés. Produit touristique, il permettrait de donner à comprendre l'infrastructure dans ses paysages.

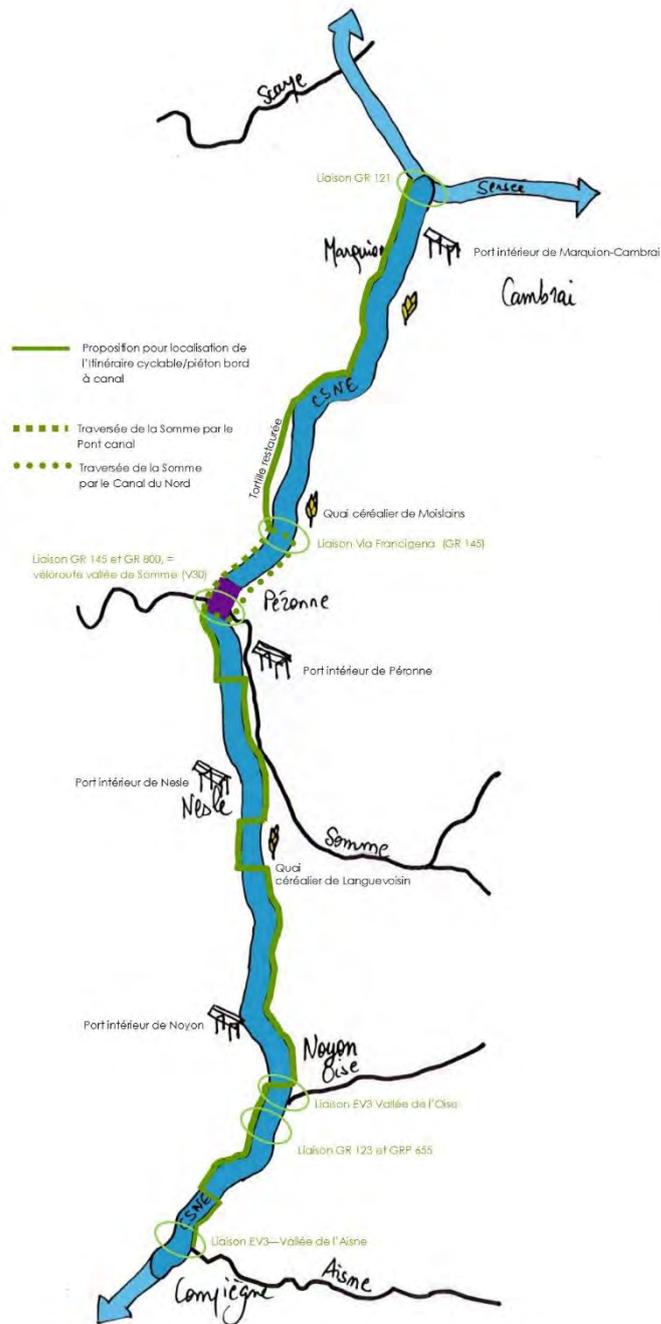
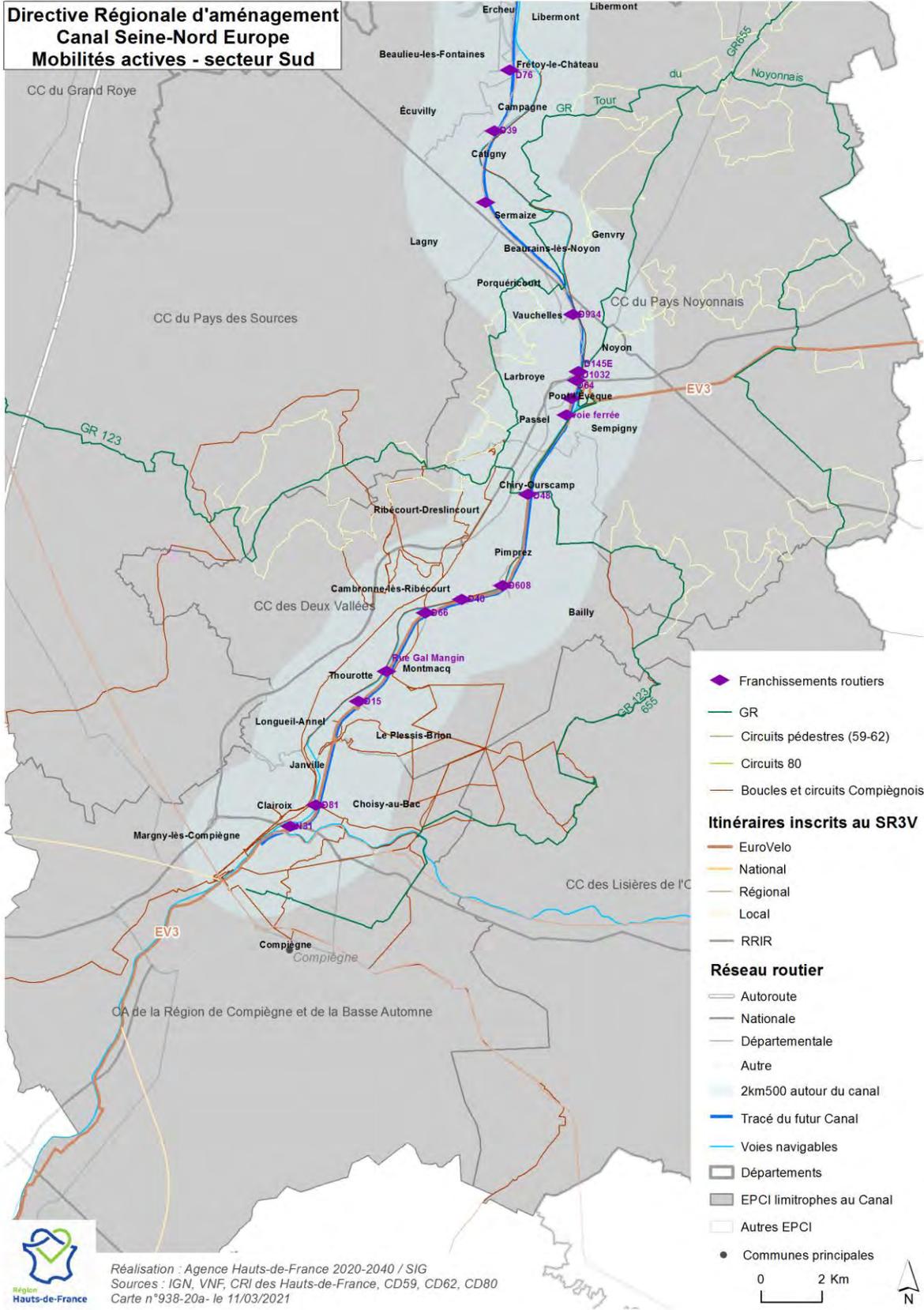


Schéma de principe du chemin de service du CSNE selon la pertinence des dessertes et liaisons.

## Sources

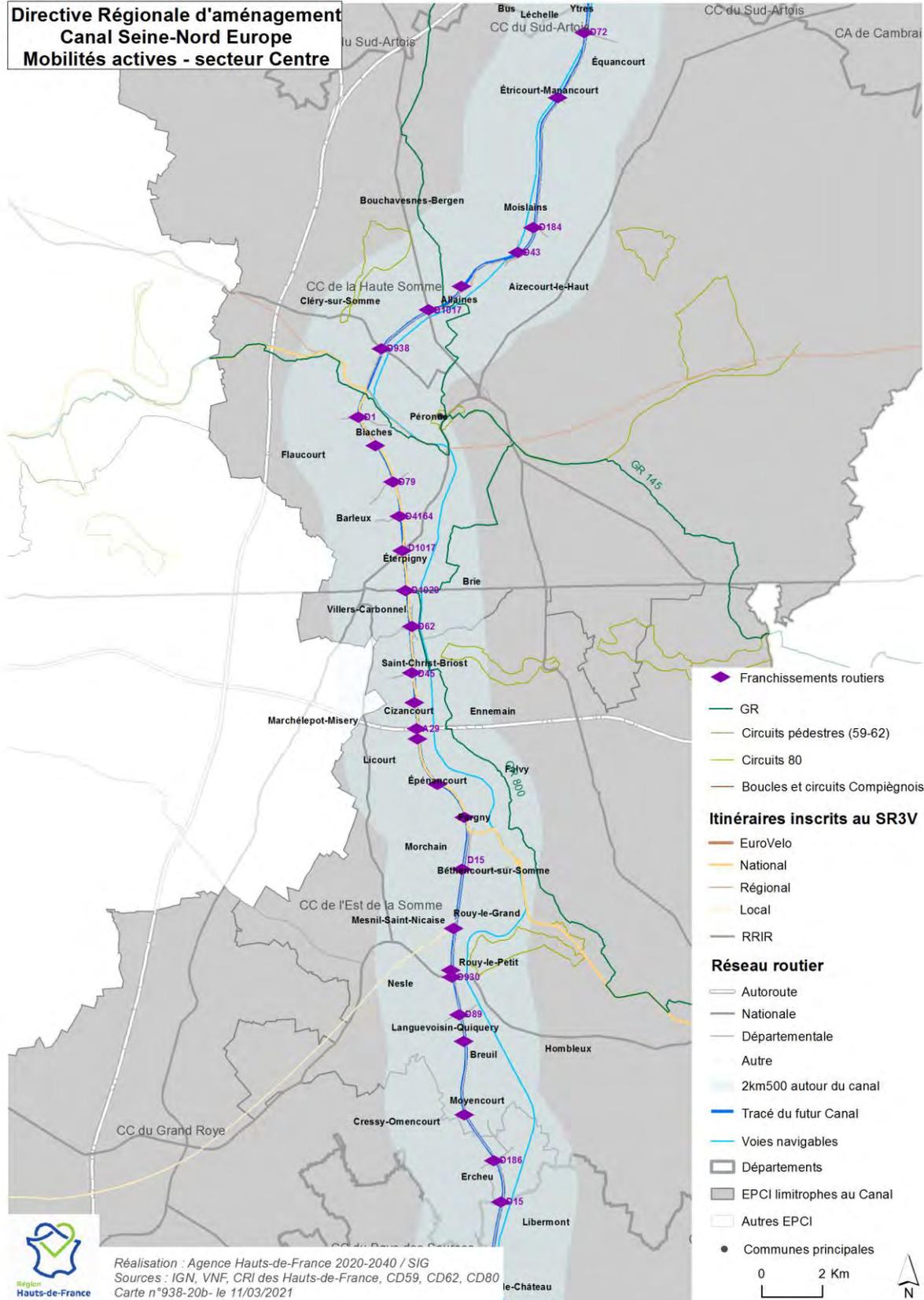
- Contributions pour le volet 1 des Contrats territoriaux de développement CCSA/CCOM/CAC, ARC, CC2V, CCPN, CCES, CCHS, décembre 2016, janvier 2017 et juillet 2018.
- Rapport CESER du 15 mars 2017, POUR UN DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ ACTIVE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE.
- PDIPR de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord.
- Données cartographiques IGN.
- Départements de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord consultés en juin 2020.
- Crédit photographique : Véloroute et voies vertes – Hauts-de-France / Région.

# Directive Régionale d'aménagement Canal Seine-Nord Europe Mobilités actives - secteur Sud

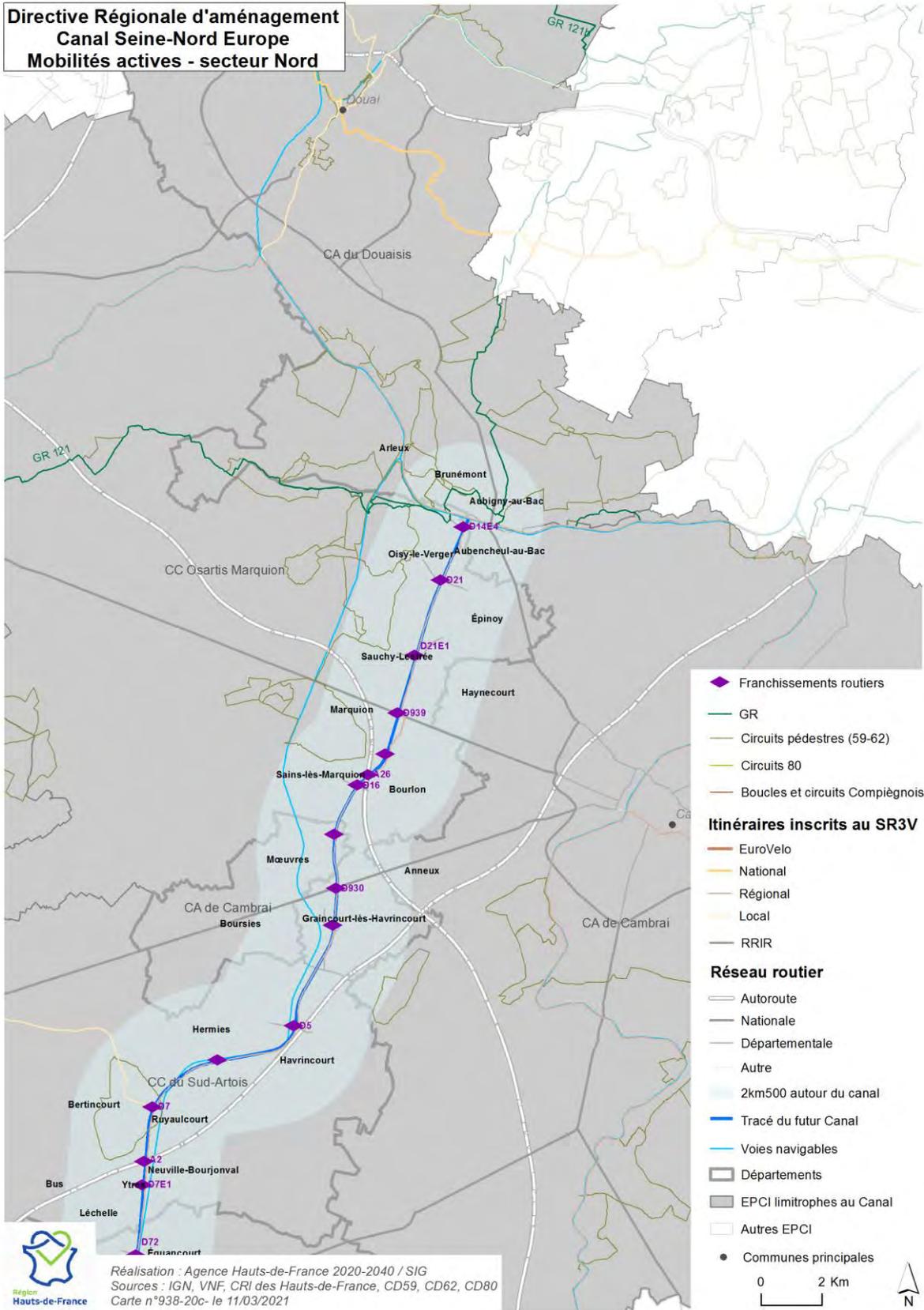


Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : IGN, VNF, CRI des Hauts-de-France, CD59, CD62, CD80  
Carte n°938-20a- le 11/03/2021

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Mobilités actives - secteur Centre**



**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Mobilités actives - secteur Nord**





# Tourisme équestre et équitation

L'équitation, le 1<sup>er</sup> sport de nature en France, recouvre différentes disciplines sportives et d'agrément. Y figure notamment le « tourisme équestre », qui regroupe les pratiques de loisir permettant la découverte d'un territoire par des itinéraires ou boucles équestres. Il se distingue du "tourisme équin", qui renvoie aux événements culturels équestres ou aux compétitions sportives équestres organisées autour de grands équipements tels que les hippodromes et les stades équestres.

Cette fiche traite des équipements (centres équestres, écuries-pensions, structures d'élevages) et des itinéraires dédiés ou adaptés à la pratique d'une activité équestre, qui constituent l'offre support du tourisme équestre, sur le territoire de projet Canal Seine-Nord-Europe.

Différents types d'acteurs participent au déploiement de ces pratiques de loisirs. Les propriétaires et/ou gestionnaires d'équipements, peuvent ainsi être des associations, des entreprises agricoles, des collectivités, des sociétés publiques locales... D'autres acteurs ne sont pas directement liés à un équipement, comme les associations de cavaliers rassemblés autour de l'activité de randonnée.

Trois catégories d'itinéraires équestres sont à distinguer :

1. Les circuits et promenades locaux
2. Les itinéraires de randonnée (traversant plusieurs départements)
3. Les grands itinéraires labélisés FFE (Fédération Française d'Équitation) traversant plusieurs régions, à l'échelle nationale voire européenne.

Le régime des voies empruntées par les itinéraires et boucles équestres est déterminé par le statut foncier et la fonction dévolue : chemins ou sentiers d'exploitation, sentiers forestiers, chemins ruraux, voies communales, chemins de halage ainsi que chemins privés. L'accès aux chemins ruraux est privilégié au détriment des chemins privés, ces derniers n'étant pas libres d'accès.

Des boucles et itinéraires équestres sont recensés dans le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Pour être ouverts à la pratique équestre, les chemins de halage domaniaux font l'objet d'une convention de superposition d'affectations avec le gestionnaire (VNF).

La France compte 550 itinéraires et 24 000 kms de sentiers équestres en France (FFE, 2019), lesquels enrichissent l'offre nationale en matière de mobilité active d'agrément.

## Tourisme équestre et équitation en Hauts-de-France

Environ 735 établissements équestres et 54 000 équidés dans la Région Hauts-de-France.

11 hippodromes, 18 établissements labellisés "Centre de tourisme équestre" (sur 338 à l'échelle nationale), 40 clubs labellisés "Cheval Étape", 3 clubs d'attelage.

11% des prairies du territoire sont occupés par des équidés en zones rurales et péri-urbaines.

La filière équine couvre l'essentiel de la région Hauts-de-France (1,8 équipement pour 10 000 habitants contre 2,3 à l'échelle nationale). Son rayonnement est essentiellement lié à la dimension hippique, sportive et culturelle des structures et équipements équestres.

Le patrimoine équestre de la région est marqué par une race identitaire "Le Henson" originaire de la Somme. Les races locales du Boulonnais et du Trait du Nord, équidés de travail et de traction, sont en outre inscrites dans un plan de sauvegarde et de valorisation. Les grands bassins d'activités équestres sont Chantilly dans l'Oise, avec son hippodrome de référence internationale et « Les Grandes Écuries », qui abritent le « Musée du Cheval ». D'autres sites porteurs sont présents dans la Somme : la Baie de Somme et les ateliers Val de Selle à Conty où se trouve la 1<sup>ère</sup> concession hippomobile de France (ATEL). Le tourisme équestre en région s'appuie sur la Route du Poisson, manifestation populaire d'attelage équestre, la Route du Maroilles dans l'Avesnois ainsi que sur l'offre de parcours de randonnées en forêt de Chantilly.

La filière équine représente 10 % de l'emploi agricole régional (comprenant l'élevage, les centres d'entraînements de chevaux de courses ainsi que les établissements équestres).

Bénéficiant d'une implantation stratégique, la filière équine Hauts-de-France est soutenue par deux projets européens : projet de coopération transfrontalière Interreg "EQWOS" et projet de tourisme équestre " La route d'Artagnan", 1<sup>er</sup> grand itinéraire équestre européen.

## Tourisme équestre et équitation sur le territoire du projet CSNE

Dans le périmètre de proximité du CSNE : 8 centres-équestres (dont 3 rattachés à des associations équestres et 1 rattaché à une écurie-pension), 6 écuries-pensions (dont 1 rattachée à un centre-équestre), 14 associations équestres (dont 7 rattachées à un centre-équestre), 5 structures d'élevages équins, 2 pôles équestres dont 1 avec stade équestre, 1 grand itinéraire européen (en projet).

Dans le périmètre de proximité du CSNE, la sous-filière « sports et loisirs équestre » se caractérise par une majorité de structures de petites tailles et une offre importante d'écoles françaises d'équitation. On note l'absence d'unité labellisée "Centre de Tourisme Equestre", la plus proche étant localisée sur la commune de Ribécourt-la-Tour (à 4.5 km du tracé CSNE).

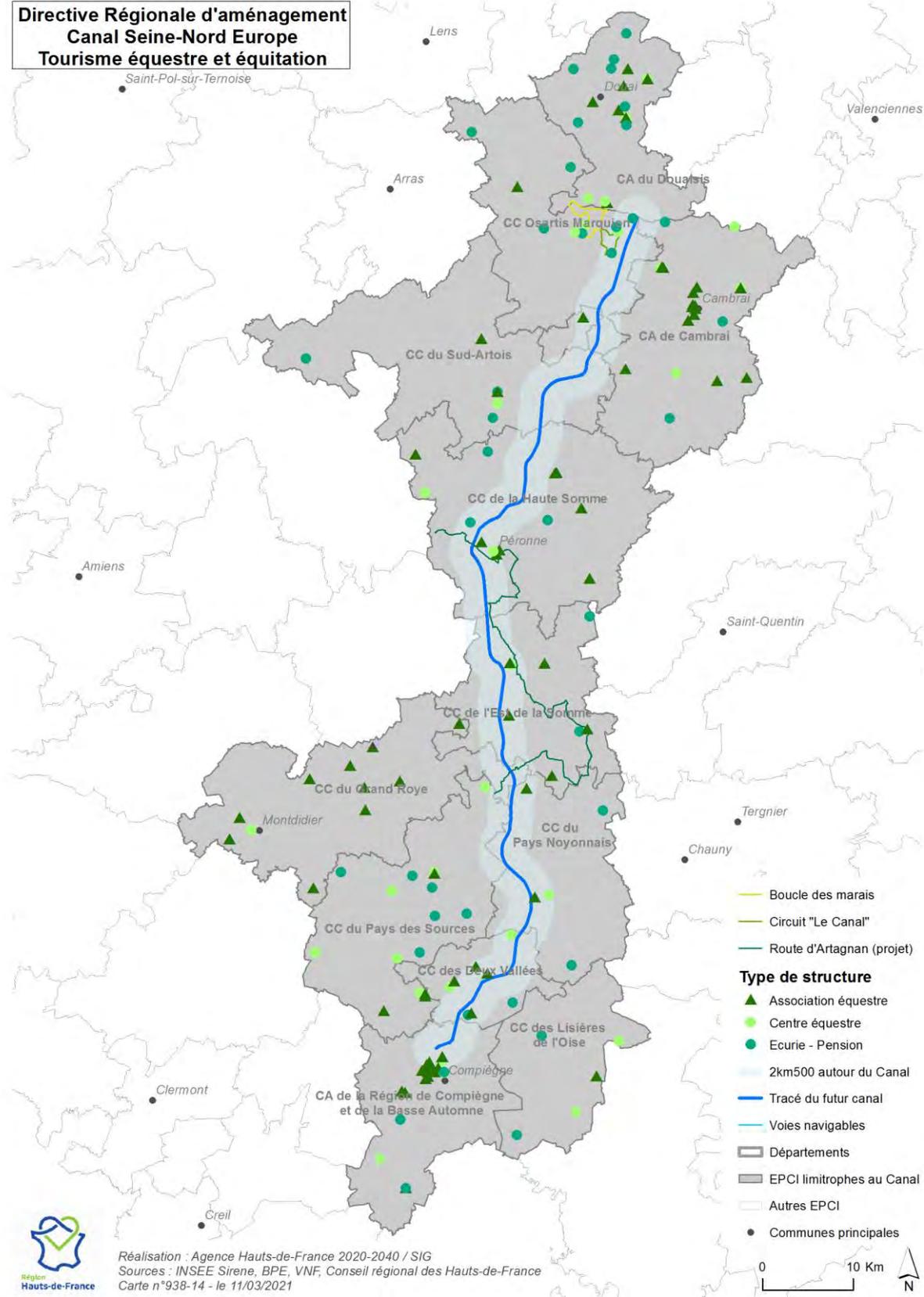
Aucun itinéraire équestre n'a été inscrit aux PDIPR des départements à ce jour. Les cavaliers privilégient en effet les chemins ruraux situés aux alentours des équipements équestres, dans un rayon de 5 à 6 km.

### Structures équestres recensées sur le territoire du projet CSNE

Noms	Structures	Villes
Les écuries de Fressies	Ecuries	Fressies
Ecurie de la Monie	Ecuries	Oisy-le-Verger
Ecurie Coupez Blodstock	Ecuries	Oisy-le-Verger
Ecurie des étangs	Centre-équestre	Oisy-le-Verger
L'écurie des petits trésors	Ecuries	Sauchy-lestrée
Tomar la libertad	Association	Moeuvres
Société hippique de la région de Péronne	Association	Péronne
Association sportive équestre de Péronne	Association	Péronne
	Association	Péronne
Les écuries de la Grimpette	Ecuries	Cléry-sur-Somme
Association du Poney Club de Pargny	Poney-Club	Pargny
Centre équestre du Noyonnais	Centre-équestre	Noyon
Equiter'Happy	Association	Noyon
Les écuries du Mont-Hubert	Centre-équestre	Chiry-Ourscamp
Noyon Cheval Evasion		Libermont
Trait d'évasion	Association	Cambronne-lez-Ribercourt
ARAP	Association	Ribercourt Dreslincourt
	Association	Mélicocq
Association du poney club st Jones	Centre-équestre	Mélicocq
Les écuries du plessis	Ecuries	Le Plessis-Brion
SPL « Pôle équestre du Compiégnois » : - Cercle hippique de Compiègne - Stade équestre du Grand Parc - Grandes écuries du Roi	Centre-équestre	Compiègne
Structures organisatrices de compétition sportive (exemple de BCJUMPING, OTOL ...)	Association	Compiègne

*NB : certains centres équestres rassemblent plusieurs associations équestres, et certaines associations demeurent sans équipement équestre, leur implantation est liée à leur siège associatif.*

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Tourisme équestre et équitation**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : INSEE Sirene, BPE, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-14 - le 11/03/2021

### Sur l'Artois-Cambrésis,

*Dans le périmètre de proximité du CSNE : 3 pensions équestres, 1 centre équestre, 1 association équestre axée sur les spectacles et les démonstrations équestres, 1 itinéraire pédestre accessible aux cavaliers, 1 unité labellisée "cheval étape".*

Ce secteur est marqué par :

- les paysages d'openfield des grands plateaux Artésiens et Cambrésiens offrant d'importants cheminements ruraux et sentiers d'exploitations
- des villages isolés et parsemés dans le paysage agricole
- la proximité de la Vallée de la Sensée, offrant un espace verdoyant entre bois et étangs.

Au Nord du tracé, 5 structures sont identifiées : 3 à usages de pensions équestres sur les communes de Oisy-le verger, Sauchy-Lestrée et Fressies, 1 centre-équestre sur la commune de Oisy-le-Verger ainsi qu'une association équestre orientée sur le spectacle équestre à Moeuvres.

Ce sont principalement des structures de petites tailles, d'échelle locale et dédiées aux activités sportives et de loisirs équestres. La structure de Fressies est néanmoins labellisée "Cheval Etape", signifiant qu'elle propose hébergement, installations et services répondant aux besoins des cavaliers en itinérance.

Une boucle pédestre (CCOM n°8 "Le Canal") emprunte les chemins de campagne et longe l'actuel Canal du Nord. Ce cheminement est recensé au sein d'applications d'itinéraires de cavaliers.

Dans un rayon de 3,5 km du tracé CSNE, au cœur de la Vallée de la Sensée, la boucle équestre "le Chemin des Huittiers" d'une distance de 17,5 km, longe l'actuel Canal du Nord sur la commune voisine de Oisy-le-Verger (Palluel) au départ et à l'arrivée de Arleux.

Le tronçon Moeuvres-Allaines, à vocation agricole, ne présente aucune structure équestre (traversée des paysages de grands plateaux).

### Sur le Santerre-Haute Somme,

*Dans le périmètre de proximité CSNE : 1 centre équestre, 1 écurie et 1 pôle équestre en développement, 1 lycée agricole spécialisé dans la filière équine, 1 projet d'itinéraire de grande randonnée équestre et 3 associations équestres.*

Ce secteur est caractérisé par :

- o un espace agricole étendu et une faible urbanisation, qui offre des cheminements ruraux propices à la pratique de la randonnée équestre.
- o la confluence des voies d'eau offrant des paysages de nature en lien avec l'eau.
- o des enjeux touristiques pour tous les villages de la vallée de la Somme ainsi que la vallée de la Tortille.

Des structures associatives équestres sur les communes d'Allaines<sup>62</sup>, Cléry-sur-Somme et Péronne sont présentes.

La proximité immédiate du centre-équestre de Pargny avec le futur tracé du CSNE et le Canal du Nord est à souligner, pouvant conduire à des situations d'enclavement ou à la réduction des possibilités de randonnée.

Le développement récent d'un Pôle équestre sur Péronne (en lien avec le lycée agricole de Péronne) propose une formation spécialisée dans la filière équine. Se situant dans le rayon des 2,5 km du tracé du canal, cet équipement répondra aux besoins des associations équestres déjà présentes sur Péronne et permettra de compléter l'offre touristique en Haute-Somme (un label « cheval étape » est envisagé par le pôle).

---

<sup>62</sup> Centre équestre fermé en janvier 2020.

Ce secteur est par ailleurs concerné par le projet d'itinéraire équestre européen « Route d'Artagnan ». Le tracé envisagé, du sud vers le nord, se décompose comme suit (cf schéma ci-contre) :

- Il intercepte le CSNE sur la commune d'Ercheu au niveau d'un chemin rural (qui ne sera pas rétabli), longeant la "rivière Bleue" ;
- Il suit le Canal du Nord en rive-est jusqu'à St Christ-Briost en vis-à-vis du CSNE.
- Il franchit le Canal du Nord sur la D45 à St-Christ-Briost et emprunte la rive-ouest du canal du Nord sur la commune de Villers-Carbonnel ;
- Il traverse à nouveau le Canal du Nord sur la D1029, pour atteindre Mesnil-Bruntel et remonter vers Péronne.
- À Péronne, il change de rive sur le Canal de la Somme pour rejoindre la commune de Biaches et longer le Canal de la Somme en rive-ouest. L'itinéraire se dirige enfin vers Cléry-sur-Somme en franchissement du fleuve (lequel reste à déterminer).



**Tracé de la route D'Artagnan au voisinage du CSNE sur la Haute-Somme, source FFE, 2020**

▪ **Sur le Compiégnois-Noyonnais**

*Dans le périmètre de proximité CSNE : 1 hippodrome, 1 stade équestre, 1 association d'attelage, 8 associations équestres, 3 centres équestres, 2 écuries ; des sentiers forestiers.*

Ce secteur se distingue par :

- o une forte urbanisation
- o un paysage industriel pouvant induire de nombreux effets de coupures en rive ouest
- o la proximité immédiate de massifs forestiers en rive est, qui offrent aux cavaliers des sentiers de promenades dans un environnement privilégié.

Le Compiégnois-Noyonnais compte un pôle équestre (pôle équestre du Compiégnois) regroupant un ensemble de structures associatives équestres réparties le long de la vallée de l'Oise, leur implantation est notamment liée à la présence de grands équipements équestres structurants tels qu'un hippodrome et un stade équestre en proximité immédiate de la forêt de Compiègne. Ce secteur polarise certains événements liés aux activités équestres et est propice au développement d'un tourisme équin.

Sur les Communautés de Communes des Deux Vallées et du Pays Noyonnais, on dénombre un ensemble de petites structures équestres, dont un centre équestre sur Noyon, des écuries en proximité immédiate du tracé du CSNE à Chiry-Ouscamp. À noter également la présence du siège de l'ARAP (Association Régionale d'Attelage de Picardie) à Ribécourt-Dreslincourt et le Comité Régional de l'Équitation à Compiègne.

L'implantation des équipements en rive est de l'Oise, ne pose pas de problème de franchissement des voies d'eau. Ils profitent de la proximité immédiate des sentiers forestiers des forêts de Compiègne et de Laigue.

# Tourisme équestre et équitation en perspective du projet CSNE

Trois orientations sont identifiées pour le développement du tourisme équestre et de l'équitation en perspective du projet CSNE :

1. Garantir la circulation des cavaliers autour des équipements équestres se situant en proximité du Canal
2. Accompagner et proposer des axes itinérants en lien avec le canal et le projet de Route d'Artagnan ; mailler les itinéraires et boucles équestres
3. **S'appuyer sur le développement touristique des deux pôles équestres (Péronne et Compiègne)**

1- Garantir la circulation des cavaliers autour des équipements équestres se situant en proximité du Canal.

Une certaine vigilance doit être portée :

- aux chemins ruraux impactés par l'implantation du CSNE à proximité des centres équestres.
- à la circulation des cavaliers en proximité d'écluses, dont les nuisances sonores peuvent perturber les chevaux.

L'aménagement du chemin de service, s'il est ouvert à la pratique de cavaliers sur certaines portions, devra respecter les principes d'aménagement de sentiers équestres :

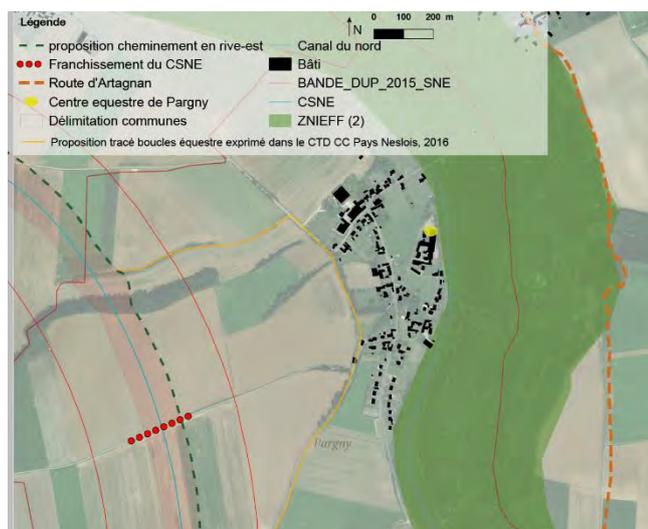
- proposer un revêtement adéquat à la pratique équestre (non exclusivement goudronné)
- offrir une certaine qualité paysagère et environnementale ainsi qu'une mise en valeur du patrimoine,
- proscrire les secteurs dangereux,
- éviter les zones écologiques fragiles.

Cette orientation vise particulièrement le secteur du Santerre Haute-Somme où le CSNE impactera directement l'activité de centres équestre situés en proximité de son tracé, pouvant conduire à une situation d'enclavement entre les deux voies d'eau, à l'instar de Pargny.

Ce dernier pourrait profiter d'un accès aux rives des deux canaux par la création d'une boucle équestre locale<sup>63</sup> autour du village (CSNE rive est sur le chemin de service et canal de la Somme en rive ouest sur tracé Route d'Artagnan).

Le nord du secteur Artois-Cambrésis propose également plusieurs itinéraires équestres (CCOM n°8 « Le canal » sur Oisy-le-Verger/Sauchy-Lestrée et « Chemin de Huittiers » en rive-est. Un franchissement du CSNE au niveau de la RD 21 permettrait leur accessibilité depuis les Ecuries de Fressies (en rive-ouest).

*Schématisation des possibilités de circuits depuis l'équipement équestre de Pargny*



<sup>63</sup> Identifiée par la CCES lors de la consultation CDT volet 1 en 2017

## 2- Accompagner et proposer des axes itinérants en lien avec le canal et la **Route d'Artagnan en projet**, mailler les itinéraires et boucles équestres.

Cette orientation vise plus particulièrement le secteur du Santerre Haute-Somme.

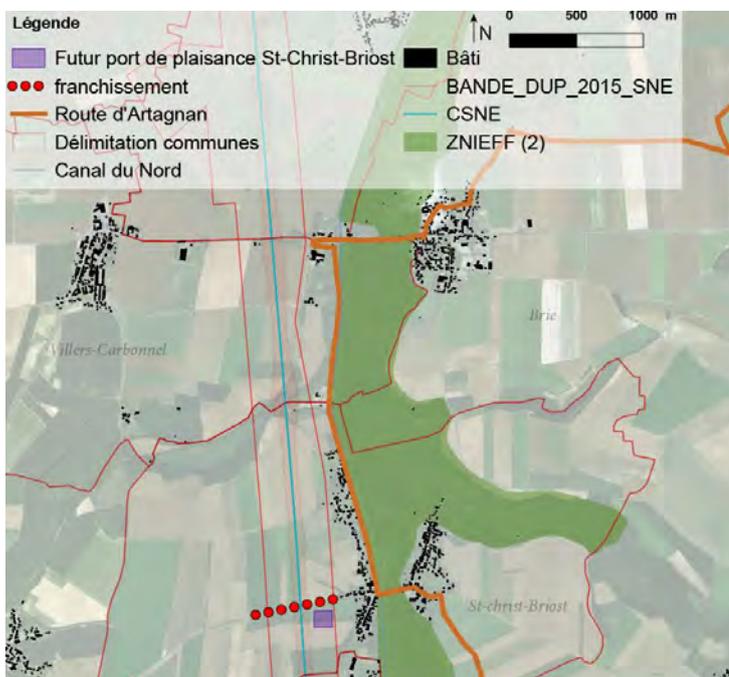
Au regard du tracé envisagé pour la Route D'Artagnan, il conviendrait de prévoir des aménagements adaptés aux cavaliers sur les franchissements du CSNE, du Canal du Nord et de la Somme. Deux zones sont concernées :

- o un passage inférieur au CSNE sur la commune de Biaches, sous le pont-canal de la Somme via les chemins de halage du Canal du Nord, au niveau de la confluence. Il convient en outre d'étudier le franchissement de la Somme entre Péronne et Biaches, en direction du futur pôle équestre de Péronne.
- o Un franchissement du CSNE sur la commune d'Ercheu par la RD186.

Le chemin de service en rive-est du tronçon Allaines-Péronne pourrait faire l'objet d'un aménagement spécifique à la pratique des cavaliers, lequel profiterait au pôle équestre de Péronne situé à moins de 1,5 km de la rive.

Il serait également opportun que le futur parc de loisirs d'Allaines soit accessible aux cavaliers. La possibilité de traverser le CSNE devra être anticipée, afin que les usagers des écuries de Cléry-sur-Somme puissent rejoindre le site en toute sécurité.

Entre Saint-Christ-Briost et Villers-Carbonnel, la Route d'Artagnan est envisagée entre la rive-est du CSNE et la rive-ouest du Canal du Nord. Cette partie du tracé pourrait, par exemple, emprunter la risberme enherbée du CSNE. De plus, une connexion avec la boucle équestre locale proposée autour de la structure équestre de Pargny pourrait être réalisée.



Schématization de la Route d'Artagnan en proximité du CSNE

## 3- S'appuyer sur le développement touristique des deux pôles équestres (Péronne et Compiègne)

La présence de deux pôles équestres, l'un au sud et le second au centre du tracé CSNE ouvre des possibilités de développement du tourisme équestre aux abords du canal. Le pôle équestre de Compiègne est déjà bien ancré dans une offre de services de loisirs et de tourisme équin et équestre notamment grâce à un ensemble d'équipements structurants (stade équestre, attelage en forêt de Compiègne).

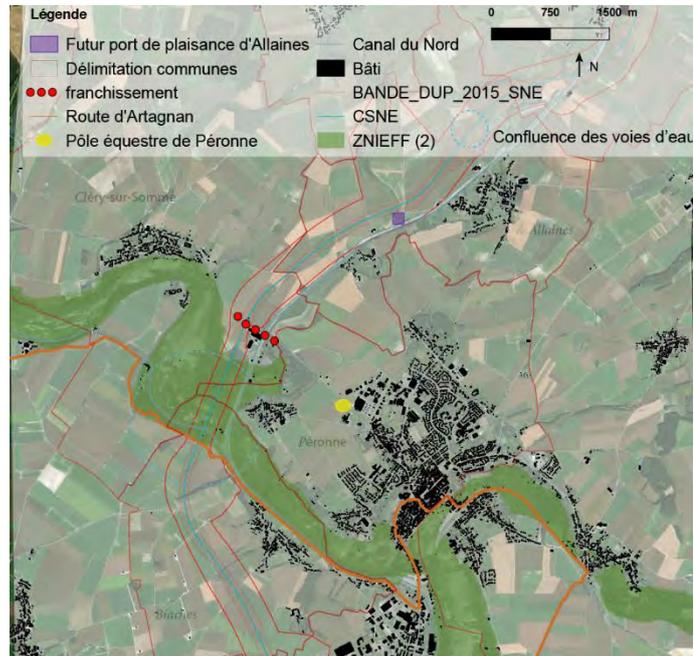
Quant au pôle équestre de Péronne situé à proximité d'un futur grand itinéraire, il offre un potentiel de développement du tourisme équestre. Une labellisation "cheval étape" ou "centre de tourisme équestre" permettrait de valoriser les établissements qui s'inscrivent dans cette dynamique.

Dans cette perspective, il convient d'encourager une diversification des activités proposées par le pôle de Péronne en faveur des loisirs et du tourisme équestre : spectacles, compétitions, sorties en attelage, collaborations avec les associations culturelles locales etc.

La création de sentiers de promenade ou de randonnée connectés aux structures existantes est par ailleurs déterminante :

Outre l'accessibilité à la future base de loisirs d'Allaines, évoquée plus haut, un aménagement adapté aux cavaliers en bordure de la Tortille restaurée, jusqu'aux communes de Moislains et d'Etricourt-Manancourt, conforterait l'attractivité du secteur. En complément, un passage sur franchissement du CSNE serait à prévoir à Allaines (au niveau du VC Allaines-Bouchavesnes) pour rejoindre la Tortille restaurée, ou poursuivre à l'Ouest vers Bouchavesnes par les chemins ruraux.

Un itinéraire à proximité immédiate du pôle équestre pourrait aussi être implanté le long du canal du Nord (en rive est), maillé avec la Route d'Artagnan au sud, et le port d'Allaines au nord. Un passage inférieur au CSNE, sous le pont-canal de la Somme, permettrait de rendre les abords du Canal du Nord en rive ouest accessibles aux cavaliers en provenance de la vallée de la Somme (par l'Ouest) et des écuries de Cléry-sur-Somme (cf. orientation 2. franchissements à prévoir).



Schématisme de la Route d'Artagnan en proximité du pôle équestre de Péronne.

## Sources

- Plan stratégique de développement et rayonnement du cheval et de ses usages 2019/2022, Septembre 2019.
- Guide pratique et juridique des itinéraires équestres, Ludovic de Villèle, 2ème édition, Comité National de Tourisme Equestre, FFE.
- PDIPR des départements de l'OISE, de la SOMME, du PAS-DE-CLAIS et du NORD.
- Données cartographique IGN.
- Fédération Française d'équitation.
- Institut Français du Cheval et de l'équitation.
- GéoCheval.com.
- Application Horseglobe.
- Dossier de presse, Route Européenne d'Artagnan, FFE Tourisme.
- Entretien avec Stéphane Geneté, directeur général des services à la CCHS et chargée du projet de Pôle équestre à Péronne.
- Entretien avec Michel Fromont, Comité régional de tourisme équestre (Commission itinéraire équestre de la Somme).
- Schéma d'orientations Architecturales et Paysagères SOAP, Liaison fluviale européenne Seine-Escaut Canal Seine Nord Europe, 2016.
- Crédit photographique : Henson en forêt de Compiègne / Communauté d'Agglomération de l'ARC.





## Plaisance fluviale

La plaisance est une activité nautique de loisirs qui s'effectue à bord d'un bateau motorisé habitable ou non, sur un fleuve, une rivière, un lac ou un canal. Cette activité nautique recouvre des pratiques très variées : des promenades courtes de quelques heures à plusieurs jours, ou des navigations de plusieurs semaines voire de plusieurs mois. Les ports, les bases de location et les escales de bateaux de croisière sont les lieux d'ancrage du réseau navigable sur les territoires. Ils apportent des services aux usagers et touristes de passage. Ces sites de plaisance constituent autant de portes d'entrée sur les territoires concernés. Ils sont ouverts sur la ville et peuvent accueillir des activités de commerce et de loisirs, des services aux cyclistes.<sup>64</sup>

Différents types d'équipements pour la plaisance fluviale sont abordés dans cette fiche :

- la halte nautique propose un amarrage gratuit (hormis pour le stationnement annuel), un stationnement normalement limité à 48 h et l'absence de services marchands. Elle est régie par une convention d'occupation temporaire signée entre VNF et la collectivité.

- le port de plaisance propose des services payants avec une redevance proportionnelle à la durée de la visite. Il dispose d'une capitainerie avec sanitaires et services, d'un stationnement de longue durée et d'un gardiennage. Il est géré par une délégation de service public sous forme de concession souvent accordée à une collectivité.

- les embarcadères publics pour les professionnels du tourisme fluvial. Il s'agit des quais et pontons accessibles aux bateaux promenades, bateaux hôtels et pour certains aux bateaux croisières ; sur ces sites, la desserte en autocar doit être rendue possible.

On y distingue les sites d'escale de paquebots (bateaux à passagers proposant des croisières avec hébergement, dont la capacité d'accueil est comprise entre 50 et 200 passagers). En raison de leur taille, en moyenne 110 m de long pour 11,40 m de large, ces navires n'empruntent que les voies d'eau à grand gabarit.

Les sites de location de bateaux à la journée sont traités dans la fiche « Autres loisirs nautiques ».

## Paysage de la plaisance fluviale en Hauts-de-France

Environ 1100 km de voies navigables, 66 équipements fluviaux dont 18 ports de plaisance et 48 haltes nautiques.

Un plaisancier sur deux est retraité ; la pratique de la plaisance débute majoritairement au-delà de la quarantaine. 30% des plaisanciers du bassin Hauts-de-France résident au Royaume-Uni (11%), aux Pays-Bas (10%), en Belgique (9%) ; 50% des plaisanciers du bassin résident en Hauts-de-France ; 72 % des plaisanciers du bassin naviguent en couple ; la durée moyenne de navigation sur le bassin est de 4.2 jours ; 23 % des plaisanciers réalisent une boucle sur le bassin Hauts-de-France ; la marche (72%) et le vélo (55%) sont les activités les plus pratiquées en escales sur le bassin Hauts-de-France.

Le réseau navigable des Hauts-de-France est en grande partie exploité par VNF, à l'exception de la Somme, du Canal de Roubaix, des ports de Dunkerques et Gravelines et du Marais audomarois.

Le parcours du réseau confié à VNF pour la plaisance fait l'objet d'un péage sous forme de vignette.

En 2014, l'offre régionale était de 1177 anneaux avec un taux d'occupation d'environ 80%. 13 % des bateaux sont à usage d'habitation. L'activité de la plaisance a permis d'injecter environ 2 360 000 € dans l'économie régionale (la moitié en fonctionnement, l'autre moitié en dépenses de loisirs).

L'observation statistique met en évidence que la région est surtout une zone de transit pour les plaisanciers étrangers. Plusieurs liaisons directes entre les voies navigables françaises et belges permettent en effet aux plaisanciers belges et néerlandais, premières nationalités étrangères présentes sur le bassin,

---

<sup>64</sup> Définition de VNF

de venir naviguer dans la région. Les sections transfrontalières sont d'ailleurs celles qui enregistrent les chiffres de fréquentation les plus élevés pour la plaisance privée (environ 650 passage sur l'Escaut en 2019).

Le maillage d'équipements pour la plaisance dans le Nord, le Pas-de-Calais et sur le Canal de la Somme est relativement développé contrairement au reste de la région.

On recense un déficit en ports de capacité importante notamment dans la Somme et l'Aisne. Les principaux ports de l'Oise sont également saturés. Un projet de port à Creil (Ec'eau Port) devrait conforter l'offre dans les 5 ans à venir (60 anneaux + port sec).

À noter que le Canal de la Somme est touché par la prolifération d'algues (Myriophylle hétérophylle, due aux aléas climatiques, qui entraîne la fermeture épisodique de la navigation.

## La plaisance fluviale sur le territoire du projet CSNE

115 km de voies navigables, 6 équipements fluviaux dont 3 ports de plaisance (Compiègne, Longueuil-Annel et Péronne) et 3 haltes nautiques (Jaux, Pont-L'Évêque et Marquion) représentant un maximum de 126 anneaux.

Environ 530 passages aux écluses enregistrés en 2019 sur l'actuel tracé du CSNE pour la plaisance privée et les loueurs, environ 25 passages pour la plaisance professionnelle

### Équipements pour la plaisance privée (2019)

site	Gestionnaire	Nombre d'anneaux	Projet
Compiègne (port)	Association « Compiègne yacht club »	70 anneaux occupés à l'année, places libérées pour transit l'été (160 bateaux en 2019)	Pas de projet d'agrandissement, projet de quai pour bateaux de croisière porté par l'ARC
Péronne (port)	CCI Amiens-Picardie	25 anneaux max (taux d'occupation 40 %) ou mise à sec dans un hangar à proximité.	Pas de projet d'agrandissement, car la capacité est suffisante. Une partie du ponton renouvelé en 2018
Jaux (halte) situé à 9 km en aval du CSNE	Halte nautique privée (SARL) Association nautique du Port de Jaux	Capacité de 25 anneaux volontairement limitée à 10 à l'année. Transit 2019 : 80 bateaux	Pas de projet d'agrandissement,
Longueuil Annel (port)	Association Plaisance de Longueuil-Annel	9 anneaux, complet	Projet de halte fluviale
Pont l'Évêque (halte nautique)	CCPN	9 anneaux tous occupés, places libérées pour transit l'été	Pas de projet d'agrandissement, un projet de capitainerie abandonné.
Marquion (Halte nautique)	Commune de Marquion	Ponton flottant 36 m →2-3 anneaux pour le transit	Pas de projet d'agrandissement
Total		126 anneaux max	

Le constat s'impose d'une faible densité des équipements pour la plaisance au nord du compiégnois, sur le tracé du CSNE (inférieure à la moyenne régionale).

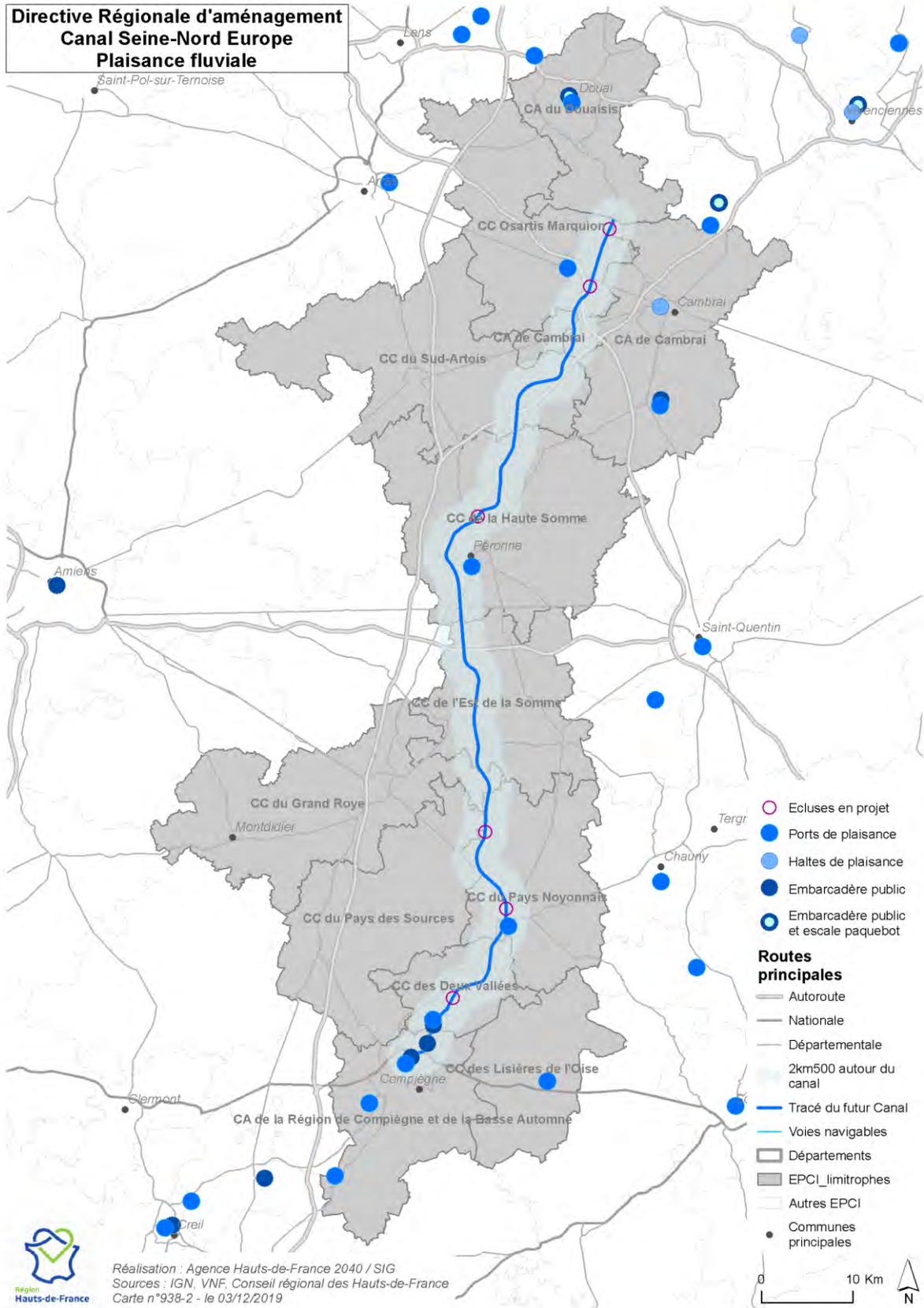
Les équipements de plaisance sont saturés dans l'Oise et occupés majoritairement à l'année, à la différence de Péronne et Marquion où les taux d'occupation sont inférieurs à 50 %.

Les gestionnaires des équipements de Compiègne et Pont-l'Évêque ont dû prendre des mesures pour libérer des places pour la plaisance de transit en période estivale. La commune de Longueuil-Annel porte d'ailleurs un projet de halte de plaisance/nautique visant à développer une offre complémentaire au port de Compiègne pour le transit.

Les gestionnaires des équipements de plaisance ont des statuts variés, privés ou publics.

Le manque de tirant d'eau, d'entretien des canaux et des berges est souligné à plusieurs reprises par les gestionnaires, qui constatent globalement une baisse de l'activité depuis plusieurs années.

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Plaisance fluviale**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2040 / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-2 - le 03/12/2019

- Ecluses en projet
  - Ports de plaisance
  - Haltes de plaisance
  - Embarcadère public
  - Embarcadère public et escale paquebot
- Routes principales**
- Autoroute
  - Nationale
  - Départementale
  - 2km/500m autour du canal
  - Tracé du futur Canal
  - Voies navigables
  - Départements
  - EPCI\_limitrophes
  - Autres EPCI
  - Communes principales
- 0 10 Km N

À l'heure actuelle, les équipements de plaisance semblent peu interfacés avec les politiques touristiques des territoires (peu « visibles » dans les offres touristiques).

Les équipements présents en proximité du CSNE sont :

- sur l'Oise : projet de port fluvial à Creil à horizon 2024 (60 anneaux + port sec de 100 places), port sec à Verberie avec rampe de mise à l'eau,
- sur l'Aisne : petites haltes d'Attichy et de Vic-sur-Aisne (quelques anneaux),
- sur la Somme : bon maillage de haltes, la plus proche étant celle de Cappy (19 anneaux),
- au nord du CSNE : halte de Bouchain et port de plaisance privé sur l'Escaut canalisée au Bassin rond (30aine d'anneaux occupés à l'année) et halte de Douai sur la Scarpe moyenne (8 anneaux)

On ne recense pas d'établissement de location de bateaux habitables sur le territoire du projet CSNE.

### Équipements pour les croisières

Les bateaux promenades sont peu nombreux sur le territoire du projet CSNE : un bateau public « L'escapade » à Longueil-Annel, et un bateau privé, l'Euréka, stationné en proximité à Bouchain, dont le rayon d'action, assez large, peut atteindre une centaine de kilomètres. Un bateau privé stationné à Béthune propose également des prestations sur le territoire du CSNE.

L'absence de péniche-hôtel sur ce secteur peut être soulignée. Des bateaux de petite capacité amarrés dans les régions limitrophes (Bruges et Val d'Oise) proposent des croisières, à la demande, jusque Péronne ou Compiègne.

On dénombre une seule escale paquebot active en 2018 (Compiègne) pour des tests avec des croisiéristes suisse et néerlandais. Pour l'instant le territoire ne fait pas partie des produits commercialisés par les croisiéristes (qui se concentrent sur le bassin parisien).

## La plaisance fluviale en perspective du projet CSNE

Chaque territoire possédant déjà un équipement de plaisance envisage de l'agrandir ou le restructurer, certains se positionnant pour l'accueil de paquebots fluviaux le long du CSNE (source consultation CTD). Il convient donc d'organiser l'offre la plus cohérente possible avec les équipements existants, les possibilités d'excursions en proximité du CSNE, en tenant compte des équipements prévus au projet CSNE à Allaines et St Christ-Briost.

Trois axes de développement de la plaisance pourraient être envisagés pour le CSNE :

- 1- proposer des emplacements pour les paquebots fluviaux satisfaisant aux critères techniques et touristiques requis ;
- 2- proposer plusieurs embarcadères accessibles aux bateaux promenades en proximité de **points d'intérêts locaux ou de points d'intérêt du CSNE** ;
- 3- répondre aux besoins de transit de la plaisance privée<sup>65</sup>.

### 1. Proposer des emplacements pour les paquebots fluviaux satisfaisant aux critères techniques et touristiques requis

Les infrastructures d'accueil des paquebots fluviaux doivent être dimensionnées pour des bateaux de 135 mètres et de 2 500 tonnes. Les sites d'escales doivent être accessibles aux véhicules de maintenance et d'approvisionnement en énergie, de ramassage des ordures. Ils doivent proposer des services d'avitaillement (eau et électricité) standardisés, ou encore un système de réservation des escales optimisé, ainsi qu'une aire de stationnement sécurisée pour 3 à 4 bus.

Les croisiéristes partent en excursion en bus dans un périmètre de 60 à 80 km ou librement à pied autour du point d'escale. L'emplacement doit donc se trouver au plus près des centres villes.

Les territoires, pour attirer cette clientèle, se doivent d'adopter une stratégie d'accueil et de diversification en termes d'offre et de services à terre. Par exemple, aux escales, la mise en place d'un service minimal d'accueil des clientèles, une signalétique appropriée, des efforts d'édition de documents

---

<sup>65</sup> Dans le Livre Blanc des acteurs territoriaux TOME 2, l'ANPEI met en garde sur le thème de la sécurité de la navigation pour de petits bateaux fluviaux. La sécurisation des éclusages sur de grandes écluses constitue un point clé. L'association préconise d'abriter des remous de la navigation commerciale les haltes et de créer un arrêt de nuit isolé du bruit.

promotionnels vantant les atouts du point d'arrêt, une variété en termes de commerces et services (banque, poste, pharmacie...), des animations, un système de navettes avec le centre-ville... sont autant d'éléments pouvant contribuer à faire de l'escale un lieu structurant pour le territoire, une porte d'entrée attractive pour les opérateurs de la croisière et leurs passagers.

- Le long du CSNE, les centres de Compiègne et Péronne présentent de nombreux avantages **(commerces et services à proximité, cadre qualitatif pour des escales à quai, points d'intérêt en bord à canal accessibles à pied ou en transports en commun, points d'intérêt à 1 heure par la route) et pourraient proposer des sites d'escales** nocturnes sous réserve des adaptations nécessaires pour satisfaire aux critères techniques. Le centre de Péronne **n'étant pas situé** directement sur le CSNE mais sur le Canal du Nord, il **ne serait accessible qu'à une certaine taille** de navires **par l'écluse de Moislains. Le site d'Allaines** paraît tout indiqué pour proposer de tels emplacements dans ce secteur, qui est une étape du circuit du souvenir de la Somme.
- Au nord du tracé du CSNE, **un site d'escale serait pertinent comme** point de départ à des excursions sur le secteur nord (Louvre-Lens, Arras, Musée Matisse, sites emblématiques du bassin minier...).
- Ces hypothèses **devront être vérifiées auprès de croisiéristes afin d'évaluer l'intérêt d'y développer** des produits touristiques.

## 2. Proposer plusieurs embarcadères accessibles aux bateaux promenades en proximité de points d'intérêts locaux ou de points d'intérêt du CSNE :

La commune de Longueil-Annel au niveau de la Cité des bateliers dispose déjà d'un embarcadère pour « L'Escapade ». Il faut considérer que le CSNE constituera en soi un motif de promenade.

**Les possibilités de promenade sont à évaluer à l'échelle d'un bief** (entre deux écluses).

- **En plus des sites d'escales paquebots, qui constituent de fait des points d'embarquement** des promeneurs, il pourrait être utile de disposer d'**embarcadères pour des bateaux promenades** au niveau des équipements de plaisance du CSNE, abrités des remous de la navigation. Les biefs les plus intéressants et/ou les agglomérations riveraines seraient ainsi dotés de telles installations et les stationnements seraient mutualisés :
  - Venette-Montmacq : le bief dispose déjà de deux embarcadères (Compiègne, Longueil).
  - Montmacq-Noyon : la possibilité **d'utiliser l'embarcadère** de la halte de Pont-**L'Evêque, au regard** de sa proximité avec la confluence Oise/CSNE.
  - Noyon-Campagne : petit bief de 8 km, sans point intérêt touristique. Il ne semble pas opportun d'y aménager un embarcadère.
  - Campagne-Allaines (bief 4) : **il s'agit du bief le plus long, offrant** les possibilités de promenades les plus importantes. Il présente un embarcadère sur le Canal du Nord (Péronne) ainsi qu'un potentiel de 2 embarcadères sur le CSNE au niveau des futurs équipements de St-Christ et d'Allaines. Allaines présente l'avantage d'une grande proximité avec le pont-canal et l'écluse. Saint-Christ est bien placé en termes d'accessibilité et permet une navigation de 22 km en direction du sud, au sein des paysages de la haute vallée de la Somme.
  - Allaines-Marquion : une bonne partie du bief est en tranchée, avec peu d'ouvertures sur le paysage environnant. Il ne semble pas opportun d'y aménager un embarcadère.
  - Marquion-Oisy le Verger : la proximité d'Arleux ne nécessite pas d'aménager un embarcadère supplémentaire.

Pour lisser leur activité, les bateaux à passagers doivent compléter leur offre de prestations en dehors de la saison touristique. Ceux-ci peuvent ainsi être utilisés comme restaurant, salle de formation, de séminaire ou pour de l'événementiel sur leur site d'amarrage ou d'hivernage, à l'écart des remous.

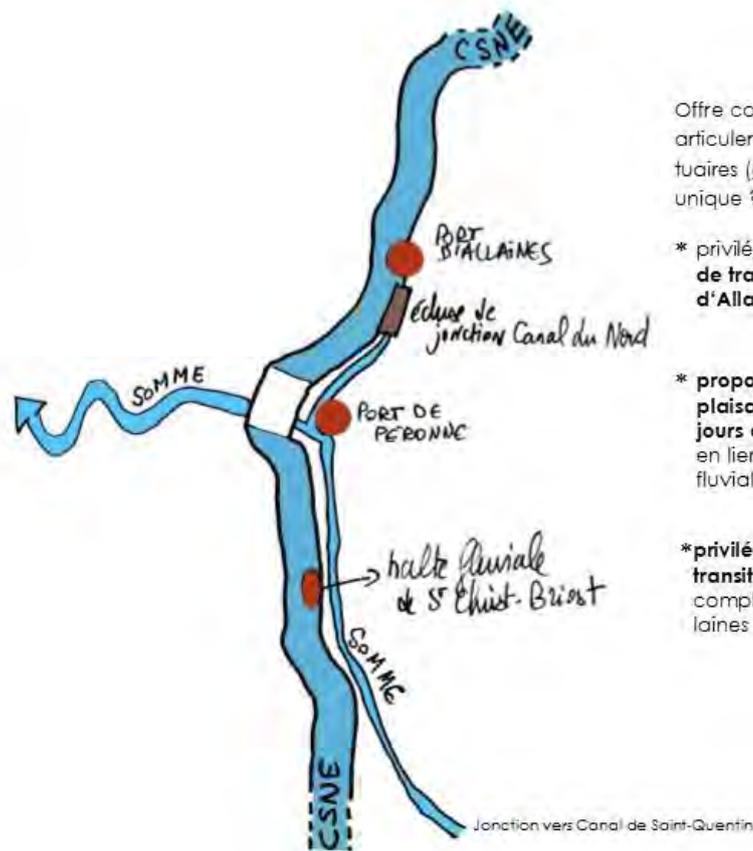
- **De sites d'hivernage** pourraient être envisagés au sein des équipements de plaisance si des projets de bateaux promenade émergent.

## 3. Répondre aux besoins de transit de la plaisance privée

Compte tenu du gabarit du CSNE, il convient d'y favoriser une plaisance de transit plutôt que de résidents, au moyen de ports et haltes abrités des remous de la navigation commerciale et isolés du bruit,

dans des communes offrant commerces et restauration.

- Il convient de veiller aux connexions avec le réseau secondaire, notamment avec le Canal de la Somme au niveau de **l'écluse de jonction sur la commune d'Allaines** et avec le Canal de Saint-Quentin par la réouverture à la navigation de la liaison Offroy-Saint-Simon. Cette liaison permettrait **un meilleur maillage des voies d'eau** et la création de boucles pour développer le tourisme fluvial.
- Les ports et haltes existants de Longueil-Annel, Péronne, Marquion et Pont-L'Evêque **se retrouveront à l'écart de la navigation du CSNE, à moins de 10 km**, au-niveau de pôles de services/commerces existants : Péronne accessible depuis l'écluse de Moislains, Marquion dans un cul de sac du canal du Nord à proximité du débouché du CSNE, Pont l'Evêque à la confluence avec l'Oise, et Longueil-Annel sur le Canal latéral à l'Oise. Il convient de conforter ces équipements :
  - certains disposent de marges d'occupation et de possibilités d'augmentation de leur capacité (Péronne et Marquion) ;
  - sur la partie Oise, la saturation des équipements est à mettre en perspective avec les projets de port de plaisance de Creil (60 anneaux) et de halte supplémentaire à Longueil-Annel. Cette halte pourrait être destinée en priorité aux plaisanciers de passage.
- Les nouveaux équipements de plaisance prévus directement sur le CSNE<sup>66</sup> :
  - à Allaines, capacité prévue : vingt bateaux de moins de 15 mètres ainsi que quatre bateaux de dimension de type Freycinet (38 x 5 m) et deux paquebots fluviaux
  - à Saint-Christ-Briost, capacité prévue : dix bateaux de moins de 15 mètres, ainsi que deux bateaux de dimension de type Freycinet (38 x 5 m).



Offre complémentaire à articuler entre les 3 sites portuaires (gestionnaire unique ?) :

\* privilégier une **plaisance de transit pour le Port d'Allaines**

\* **proposer de l'accueil de plaisance de courts séjours au port de Péronne**, en lien avec le tourisme fluvial sur la Somme

\* **privilégier la plaisance de transit à Saint-Christ**, en complément de l'offre d'Allaines

<sup>66</sup> Source : Programme du Canal Seine-Nord Europe, LIVRE I – PROGRAMME GENERAL, 17/12/2018

Les aménagements de plaisance sur le CSNE devront intégrer des mesures de protection ou **d'évitement des nuisances, comme c'est le cas pour la plupart des ports jalonnant des voies d'eau à grand gabarit** : protection par une digue, création de darses ou de **bassin...**

- **Il n'apparaît pas nécessaire aujourd'hui d'envisager** des équipements supplémentaires sur le CSNE.
- **Au sein d'un des** équipements de plaisance, à Péronne par exemple, pourrait être inclus un emplacement pour de la location de péniches habitables **(à confirmer auprès d'un loueur)**.
- **Les bras morts des voies d'eau adjacentes pourraient proposer des emplacements pour** des bateaux à usage **d'habitation**.

#### Sources

- Étude sur les retombées économiques - La plaisance privée en France, VNF, mars 2015.
- Étude sur l'impact économique – Les paquebots fluviaux en France, VNF, décembre 2014.
- La filière nautique en Nord-Pas de Calais Picardie – quel poids économique en 2014 ?, Pôle métropolitain de la Côte d'Opale, CCIR et CCCO, 2015.
- Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine, Volet 1 État des lieux et enjeux, Coopération des agences d'urbanisme APUR, AUCAME, AURBSE, AURH, IAU IDF, 2018/2019.
- Livre Blanc des acteurs territoriaux, Association Seine nord développement, mars 2009.
- Livre Blanc des acteurs territoriaux, Association Seine nord développement TOME 2 Mars 2012.
- Observatoire territorial et transfrontalier du tourisme fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de calais, Picardie, Wallonie et Flandres, VNF, rapport annuel 2019.
- Crédit photographique : Plaisance à Compiègne / Didier Roux



Aviron à Cambrai (59)

# Autres loisirs nautiques et pêche de loisirs

Les loisirs nautiques sont l'ensemble des activités sportives pratiquées sur l'eau, en particulier la navigation de plaisance (traitée dans une fiche spécifique).

Cette fiche traite des autres loisirs nautiques ainsi que de la pêche de loisir.

Le nautisme regroupe les activités de sport et de loisir qui consistent à naviguer sur un plan d'eau, que ce soit en mer, sur une cours d'eau ou un bassin. Il pourra s'agir de ski nautique, aviron, planche à voile, canoë, kayak, voile....dont certains sont des sports olympiques. Un protocole d'accord 2018-2022 a d'ailleurs été signé entre VNF et le comité national olympique français relatif à la pratique des sports nautiques sur les voies navigables intérieures.

La pêche de loisir est par définition une pêche non commerciale : les espèces pêchées sont destinées à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille et ne peuvent être vendues. La pêche de loisir est soumise à un ensemble de règles afin de protéger la ressource.

La Fédération Nationale de la Pêche en France (FNPF) est un réseau associatif qui vise à protéger les milieux aquatiques et promouvoir le loisir pêche.

Avec 1 528 452 pêcheurs en 2017, la Fédération Nationale de la pêche est l'une des plus importantes en nombre d'adhérents.

## Les loisirs nautiques en Hauts de France

265 sites de pratiques sportives et de loisirs nautiques ; un chiffre d'affaire de 35 M€ et 600 emplois ; 93 000 pêcheurs ; 360 associations agréées de pêche et protection des milieux aquatiques (AAPPMA)

En 2015, une étude<sup>67</sup> recensait 265 sites de pratiques sportives et de loisirs nautiques en région (incluant : les sites de pêche, sites d'activités aquatiques, baignades aménagées, stades de canoë-kayak, terrains de kayak polo, stades d'eau vive, stades d'aviron, stades mixtes, sites de plongée, tanks à ramer, téléski nautique) et 417 prestataires sportifs (aviron, canoë-kayak, char à voile, kitesurf, pêche en Mer, plongée, voile) pour un chiffre d'affaire de 35 M€ et 600 emplois.

La richesse de la région réside dans sa démographie et la densité des cours et plans d'eau aussi bien à l'intérieur des terres que sur la côte, rendant facilement accessibles les lieux de pratiques nautiques.

Les clubs et Fédérations sportives jouent un rôle important et cherchent à développer des projets en lien avec les territoires. Par exemple, La Fédération Française de Canoë Kayak a élaboré un programme de développement de « sentiers Nautiques » alliant activité sportive et découverte patrimoniale et environnementale du territoire. Ce dernier a déjà été mis en place par le club de Canoë Kayak de Ham.

### La pêche en Hauts de France

L'Association Régionale des Fédérations Départementales pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique des Hauts-de-France regroupe les Fédérations Départementales des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme.

La Région compte 360 AAPPMA (association agréée de pêche et protection des milieux aquatiques), qui réunissent 93 000 pêcheurs adhérents, et abrite 65 étangs de parcours fédéraux ainsi que 12 parcours labellisés par la Fédération Nationale pour la Pêche en France (2 "Famille" et 10 "Passion"). Une offre d'hébergement spécialisé est également proposée avec 15 hébergements FNPF en région.

En Hauts-de-France, la pêche représente un poids économique important, d'environ 63 M€ (selon l'étude BIPE de la FNPF, un pêcheur dépense en moyenne 681 € par an pour la pratique de son loisir).

---

<sup>67</sup> Étude de 2015 du Pôle métropolitain de la Côte d'opale et des Chambres de commerce et industrie Région Nord de France et Côte d'opale

## Les loisirs nautiques sur le territoire du projet CSNE

### 1-Clubs de sports nautiques

Sur le territoire de projet, deux clubs d'aviron sont présents à Cambrai et Compiègne et trois clubs de Canoë Kayak à Ham, Marquion et Cambrai.

Sur un périmètre élargi, trois clubs de canoë Kayak (St Quentin, Chauny et Autrepes) et quatre clubs d'aviron (St Quentin, Soisson, Valenciennes, Creil) sont également recensés.

Le Club de Canoë Kayak de Ham, en partenariat avec la fédération et les acteurs du territoire, propose des « sentiers Nautiques » axés sur la découverte du patrimoine local lors des sorties.

### 2- Pêche de loisirs

Des nombreuses AAPPMA sont présentes sur le territoire de projet.

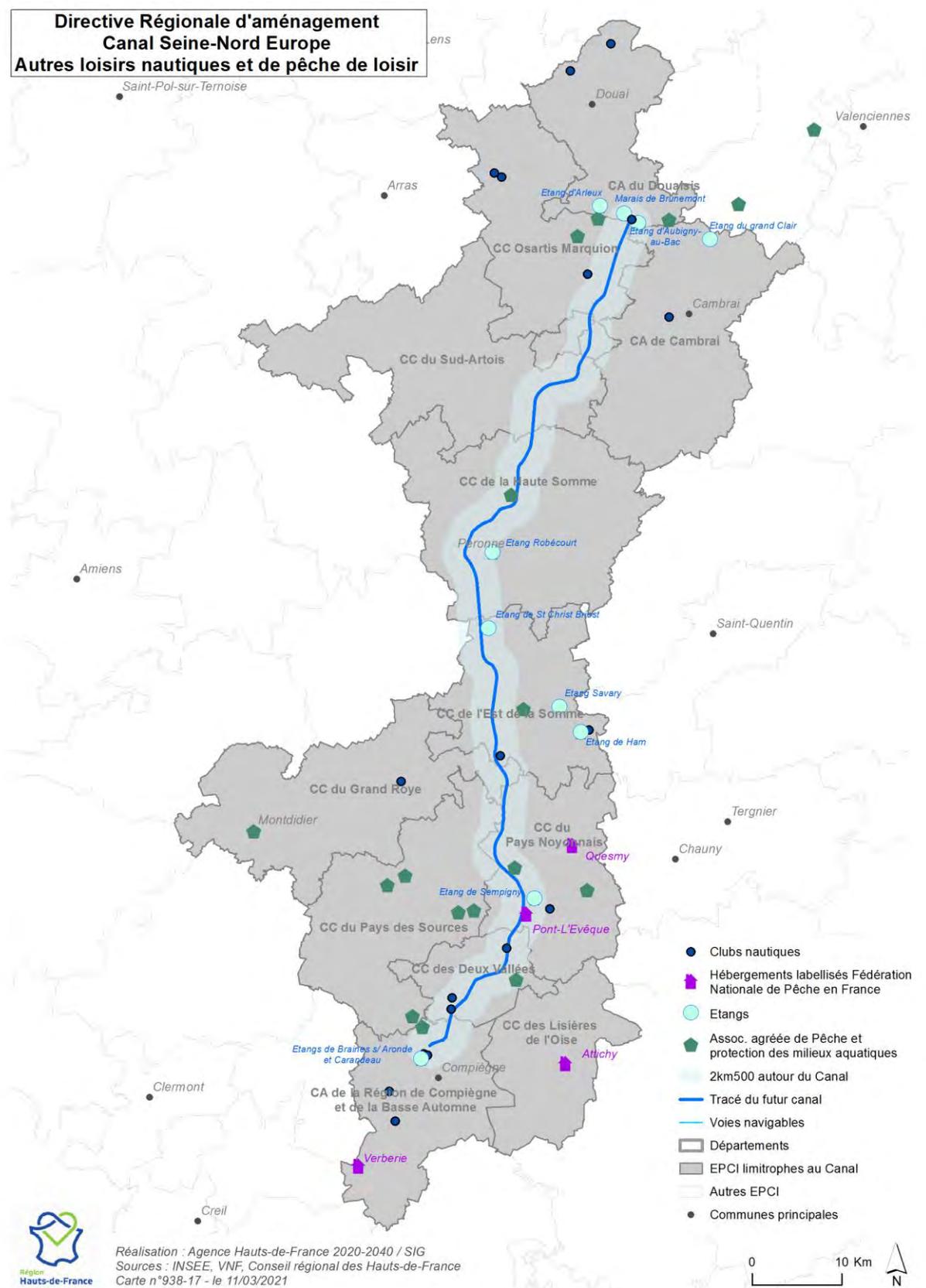
La Fédération de l'Oise a inauguré en 2017 son premier parcours pédagogique à l'étang de la Fréneuse à Pimprez. Ce sentier d'environ 1 km est niché entre les méandres de la Vieille Oise dans un site classé Natura 2000 et propose une découverte du milieu aquatique à travers 10 supports pédagogiques.

Sur la quinzaine d'hébergements labellisés par la FNPF en région, 4 sont localisés sur le périmètre de projet :

- Chez Colette à Pont-l'Evêque (60)
- Le Camping de l'Aigrette à Attichy (60)
- La Martinière à Verberie (60)
- Le Château de Quesmy à Quesmy (60)

Département	AAPPMA	Parcours fédéraux	étangs	Hébergements labellisés
Pas-de-Calais	Palluel Ecourt St Quentin	Sains-les-Marquion		
Oise	Beaurain les Noyon Evrincourt Bienville Coundun Noyon Canny Roye sur Matz Baboeuf (étangs les viviers) Thescourt Tracy ,bailly, st Léger Compiègne (étang)	Parcours du Matz Etang fédéral de la Frénaise Etangs de st pierre du Buissonnet et de St Périne Etang fédéral de Varesnes	Compiègne : - Etang de Braines-sur-Aronde (2.5 ha) - Etang de Carandeu (5.5 ha)  Noyon : -Etang de Sempigny (0.9 ha) -La Verse	
Somme	Moislains (sur tortille) Péronne Voyennes Ham Montdidier (berges rivière des 3 domes)	Le long de la Somme et l'Oise	Etang de St Christ-Briost Etangs du Cam et Glavion Etang de Robecourt Etang de Ham Etang Savery	Pont l'Evêque Attichy Verberie Quesmy
Nord	Oisy le verger Arleux Aubigny Fechain Bouchain	Arleux	Marais de Brunémont Etang Aubigny-au-Bac Etang du Grand Clair Bassin rond Lecluse (2), Arleux	

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Autres loisirs nautiques et de pêche de loisir**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : INSEE, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-17 - le 11/03/2021

# Loisirs nautiques et pêche de loisir en perspective du projet CSNE

## 1- La pratique des sports Nautiques

La pratique de sports nautiques (l'aviron et le canoë-kayak) sur le canal Seine- Nord ne sera pas possible en raison du trafic important de bateaux. Leur développement sur les voies d'eau adjacentes reste possible, sous conditions.

## 2- La création de bases de loisirs nautiques

Les seules bases nautiques existantes se situent au sud du tracé sur la commune de Longueil-Sainte-Marie ou à proximité (3 bases : la base nautique et le bois d'Ageux à Longueil-Sainte-Marie, le Parc Nautique de la Verberie).

Le secteur des loisirs nautiques étant un secteur en plein essor, la création de nouvelles infrastructures dans le périmètre du CSNE, sur les voies d'eau adjacentes ou les bras morts du Canal du Nord est à envisager. Les rivières et fleuves peuvent être utilisés à des fins sportives ou de loisirs pour la pratique de diverses activités liées à l'eau : canoë kayak, aviron, voile, jet ski, ski nautique.

Plusieurs projets ont été identifiés, issus notamment du livre blanc des acteurs territoriaux et de la consultation sur les Contrats Territoriaux de Développement. Certains ne sont plus d'actualité, comme l'usage du plan d'eau de Louette pour des activités et sports nautiques. D'autres restent à étudier :

- Le Parc des deux Rives à Noyon : projet de base de loisirs nautiques, sur le Canal du Nord, entre les écluses de Noyon et pont l'Evêque,
- Une base de loisirs à Saint-Christ-Briost : la CC du Pays Neslois a réalisé une étude d'opportunité en 2009 pour d'aménagement d'une base de loisirs avec hébergement sur le Canal du Nord

## 3- Le développement de projets liés à la pêche de loisir

Sur le CSNE, des pontons de pêche sont prévus dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure.

Au niveau de la Tortille qui sera restaurée pour retrouver sa vocation halieutique, un parcours de pêche pourrait être envisagé, en proximité de la Somme. Pour accueillir et développer ce tourisme de pêche, la création de chambres d'hôtes et de gîtes serait à envisager dans les communes de Moislains et Etricourt-Manancourt (livre Blanc 2009).

## Sources

- La filière nautique en Nord-Pas-de-Calais-Picardie, Quel poids économique en 2014 ? CCI, Pôle Métropolitain Côte d'Opale <https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2016/01/FILIERE-NAUTIQUE.pdf>
- L'Association Régionale des Fédérations Départementales pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique des Hauts-de-France <https://www.peche-hautsdefrance.com/l-association>
- <https://lessentiersnautiques.fr/>
- Fédération française des clubs d'aviron en Hauts-de-France <http://www.aviron-hautsdefrance.com/les-clubs.html>
- <https://mc.besport.com/>
- Livre Blanc des acteurs territoriaux 2009
- Crédit photographique : Union Nautique de Cambrai / R Drone Expertise





Parc du Cam à Péronne,  
CC Haute Somme (80)

# Espaces publics de loisirs

Cette fiche traite des espaces publics gratuits et accessibles permettant le loisir, c'est-à-dire les activités de repos ou plaisir en dehors du temps consacré au travail, plus particulièrement sur le périmètre de proximité autour du CSNE.

On peut distinguer les espaces publics de loisirs par leur typologie et leurs usages qui peuvent-être variés :

- Les espaces de nature : parcs publics, forêts domaniales, espaces naturels ouverts au public, **départs de randonnée...**
- Les espaces publics aménagés (ludiques) : parcours sportifs, parcours de santé, terrains de jeux **extérieurs, boudromes, roller/skate parc...**
- Les espaces publics supports de déplacement : les espaces publics dits « ordinaires » (placettes, avenue, boulevard, la trame verte et bleue, les chemins de randonnées

## Les espaces publics de loisirs et la voie d'eau : le rôle récréatif de la voie d'eau

La présence de la voie d'eau pour un territoire est importante en matière de loisirs, tourisme et de développement local.

Une enquête de 1999 (« la voie d'eau, un enjeu pour le développement du tourisme régional et des loisirs de proximité »<sup>68</sup>) montre le rôle récréatif de la voie d'eau en tant qu'offre de loisir de proximité. L'enquête montre également qu'il s'agit essentiellement d'un tourisme de proximité ; en effet 76% des usagers résident à moins de 5 km de la voie d'eau.

Les activités récréatives qui peuvent s'exercer au voisinage de la voie d'eau sont créatrices de valeurs sociales et économiques pour le territoire. L'impact positif du CSNE pour les collectivités traversées est à donc à considérer, notamment par la réalisation d'aménagements adaptés, et l'établissement de liens entre les différents sites.

## Espaces publics de loisirs sur le territoire de projet du CSNE

L'offre d'espaces publics de loisirs dépend de l'occupation des sols du territoire mais également de la composition physique et sociale des villes et villages.

Le territoire de projet se compose d'une diversité **d'espaces naturels** en particulier forestiers et humides, propices à des loisirs de nature et de promenade. On distingue notamment :

- Les forêts plutôt au sud du périmètre : **forêts domaniales de Compiègne, d'Ourscamp, de Laigue...**
- Les étangs et mares : dans la vallée de Somme et la vallée de la Sensée.
- Les Espaces Naturels Sensibles des départements (ENS) :

Espaces Naturels Sensibles des départements (ENS)	Commune du périmètre de proximité
Forêt domaniale de l'hôpital	Libermont
Massif forestier d'Avricourt / Régal et Montagne de Lagny	Lagny
Les Montagnes de Porcuéricourt à Suzoy	Porcuéricourt
Massif forestier de Beine	Noyon
Prairies inondables de l'Oise d'Appilly à Sempigny	Noyon
Vallée alluviale de l'Oise	Sempigny
Etangs, massifs de Thiescourt / Attiche et bois de Ricquebourg	Chiry-Ourscamp
Les étangs du Plessis-Brion	Le Plessis-Brion
Mont Ganelon	Clairoix

<sup>68</sup> Damien Marie-Madeleine. La voie d'eau, un enjeu pour le développement du tourisme régional et des loisirs de proximité. In : Hommes et Terres du Nord, 1999/4. Transports et dynamiques des territoires. pp. 261-270;

Trame Verte	Margny-les-Compiègne
Marais d'Arleux	Arleux
Marais des Hauts de Cléry	Cléry-sur-Somme

- Les espaces naturels classés (ouverts ou fermés au public) : Etangs du Haut à Cléry-sur-somme, Les-rues-des-vignes, Abbaye de Vaucelles, Le marais de Biache, Mont Ganelon, Les beaux Monts.

Espaces naturels ouverts au publics sur le périmètre de proximité (source : Conservatoire Espaces Naturels des Hauts-de-France)

Dépt	communes	site	Type de milieu	Superficie (hectares)	propriétaire	équipement	accès
59	Aubigny-au-Bac/ Féchain	Marais de Féchain	marais et étangs	10,9	CEN Hauts-de-France Commune	Panneau d'accueil	Libre
80	Péronne	Le Marais de Halles	marais et étangs	5,3	Privé	Panneau d'accueil	Encadré
60	Noyon	Les Prairies inondables de Noyon	prairies humides	91	Commune	Panneau d'accueil	Encadré
59	Aubigny-au-bac	Marais d'Aubigny-au-Bac	marais et étangs	49,3	Commune	Non équipé	Libre
80	Cléry sur Somme	Le marais départemental de Cléry-sur-Somme	marais et étangs	38,6	CD 80   Commune	Non équipé	Libre

- Les espaces publics dits « ordinaires » des villages traversés par le CSNE offrent une grande variété d'espaces publics : certains, les villages « courtil », sont doté d'un tour de villages ourlé d'une ceinture végétale.

- Les espaces publics ludiques : la plupart des villes et villages traversés sont équipés de boulo-drome et terrains de jeux. Sur le périmètre de proximité, les villes traversées au Sud rassemblent une certaine densité d'équipements ludiques de loisirs : parcours santé et terrains de jeux extérieurs. Le secteur Santerre Haute-Somme concentre davantage d'équipements ludiques de type boulo-drome. Les communes traversées au Nord du tracé sont très peu pourvues en espaces publics ludiques. L'unique parc de loisirs est situé à l'extrémité Nord du tracé mais ne constitue pas un espace ouvert au public (base de loisirs payante). En outre, les secteurs de l'Artois et du nord de la Haute-Somme sont particulièrement marqués par l'aménagement de mails (terrains de jeux traditionnel de longue paume, ballon au poing) typiques des villages du Nord de la Somme (Cléry- sur-Somme et son terrain de longue paume).

- Les jardins, squares ou parcs publics urbains sont présents dans les villes les plus importantes bordant le canal :

- o Péronne compte deux espaces de loisirs publics : Parc du CAM et jardins des remparts.
- o Noyon compte les carrés de verdure de Beauséjour et le jardin enchanté du Quartier du Mont Saint-Siméon.
- o Compiègne se distingue par la présence de plusieurs squares mais également de jardins emblématiques attenants au château (Parc du Château labellisé Jardin remarquable), à l'emplacement de l'ancien couvent des Jacobins (Parc Songeons) et au niveau des anciens remparts.

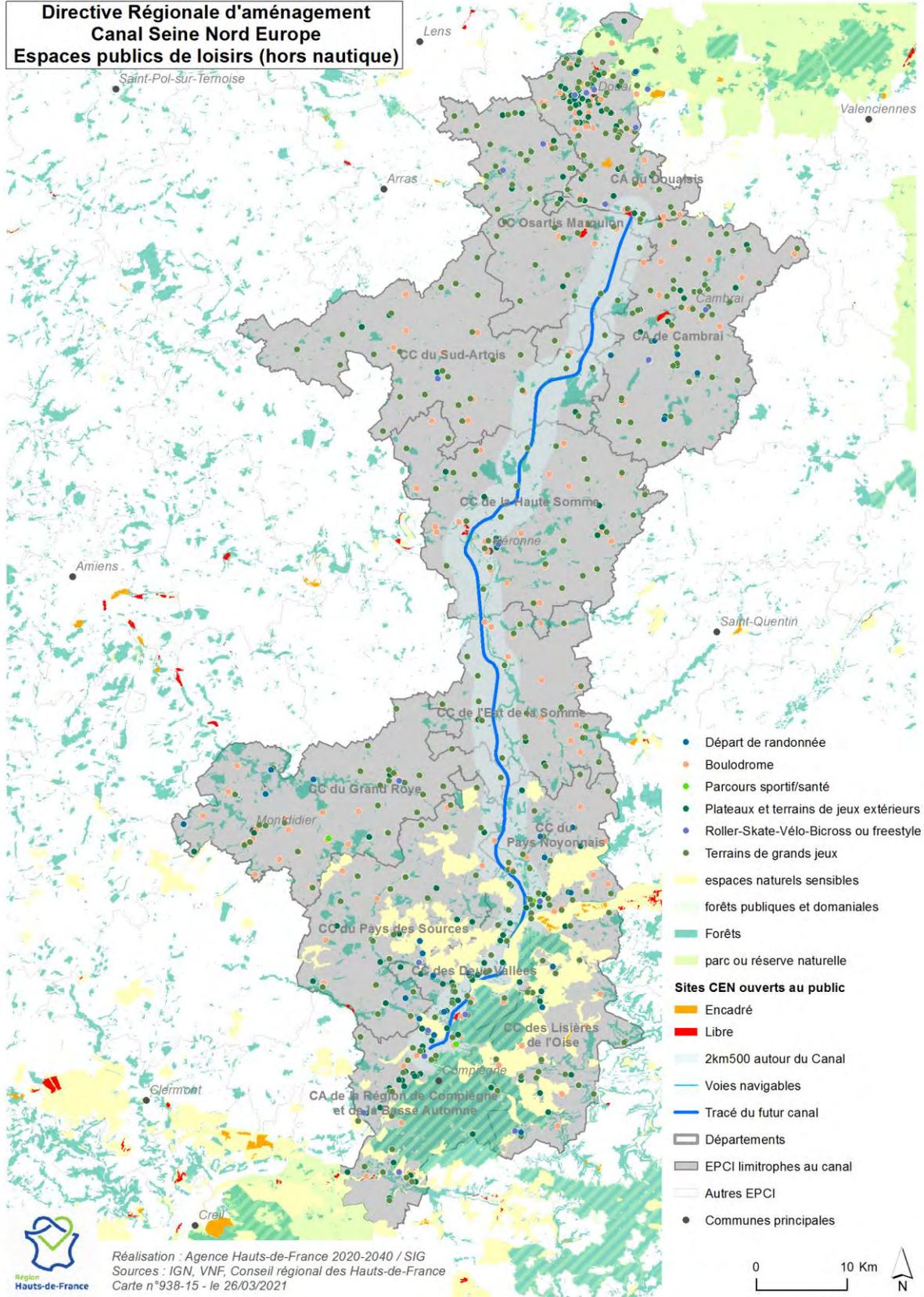


o Le parc du Château de Compiègne



Le Parc du CAM à Péronne

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Espaces publics de loisirs (hors nautique)**



# Espaces publics de loisirs en perspective du projet CSNE

## 1. Le CSNE comme liaison des espaces publics de loisirs

Le chemin de service du CSNE peut permettre la connexion et la mise en réseau des espaces publics de loisirs situés en proximité.

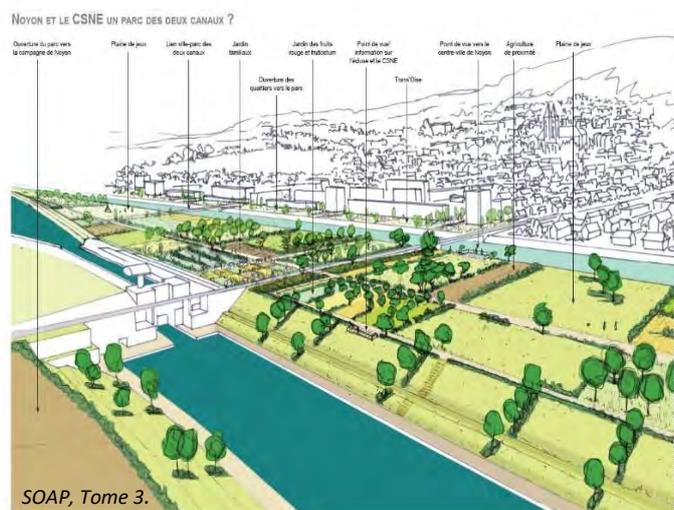
Ce chemin de service constituera également un espace public pour un tourisme de proximité ou de plus longue portée.

Un certain nombre d'espaces publics seront aménagés dans le cadre du projet CSNE sur des espaces résiduels ou en interface du CSNE et des paysages/milieus traversés. Ainsi sur le secteur 1 sont prévus :

- des haltes paysagères au niveau des boucles de muids de Choisy-au-Bac et de Ribécourt.
- des parcs : Parc naturel de Pimprez, Parc de Signies à Thourotte, parc de l'Abbaye, pré-verger communal de Ribécourt-Dreslincourt, point de confluence de la belle-rive à Cambronne-lès-Ribécourt.

## 2. Des opportunités d'aménagement de nouveaux espaces publics de loisirs pour les territoires traversés par le CSNE

Un projet de Parc des « 2 Rives » à Noyon est proposé au SOAP sur l'interstice entre le CSNE et le Canal du Nord, en façade du quartier Beauséjour. Le CSNE offre ici une opportunité pour le territoire de composition d'une nouvelle façade urbaine par la mise en scène des deux canaux et des écluses.



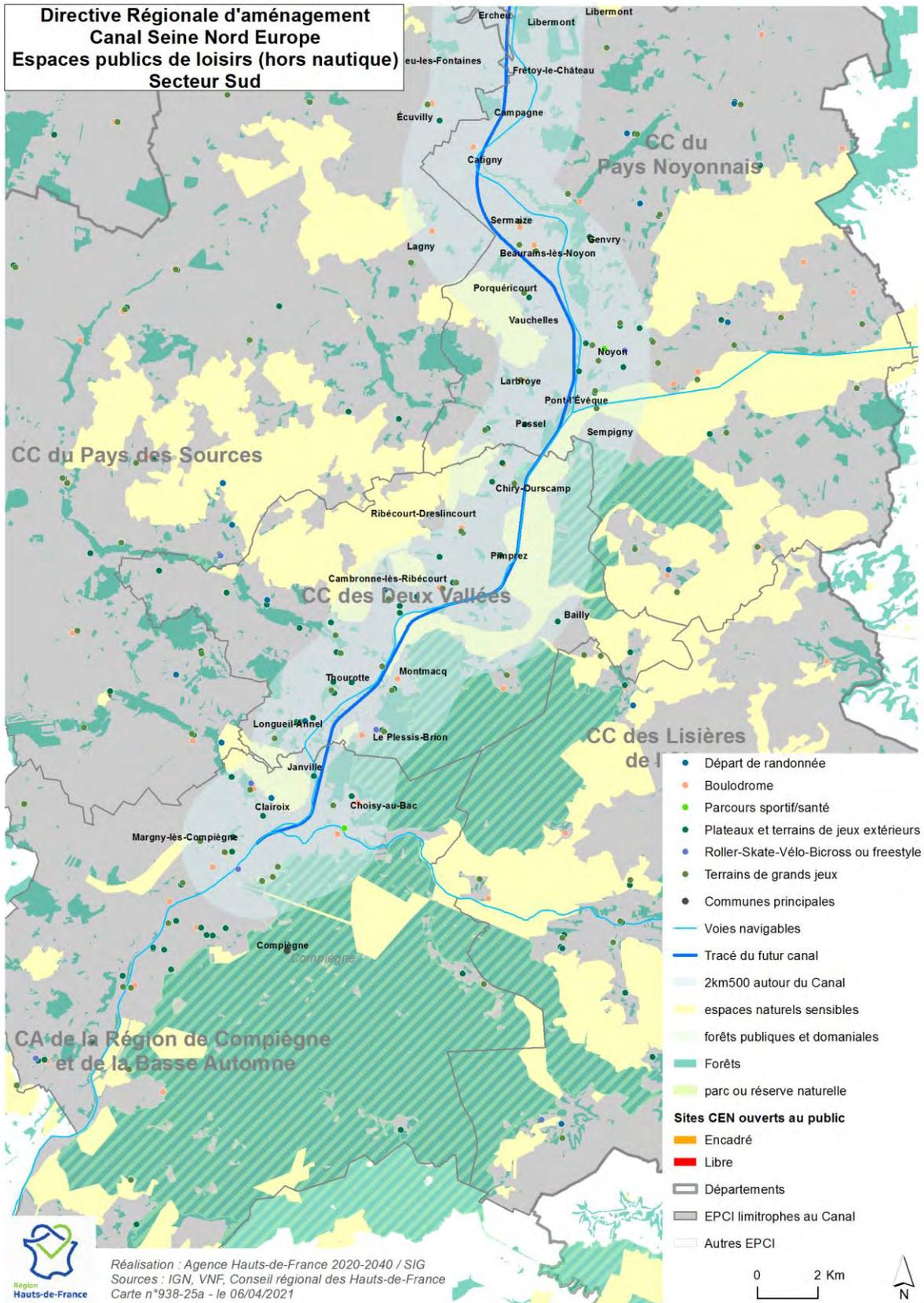
## 3. Des espaces publics de loisir

Les espaces publics en bordure des voies d'eau constituent de potentiels lieux d'animation par l'occupation temporaire des berges pour l'organisation de fêtes (fête de l'eau), à l'image des espaces publics animés par de l'évènementiel sur Compiègne (Place Général de Gaulle « Paris Roubaix » ; fête Jeanne d'Arc au parc de Songeons ; foire aux fromages et aux vins, place St Jacques (Mai) ; rallye des ancêtres en forêt de Compiègne ; festival « Festupic »).

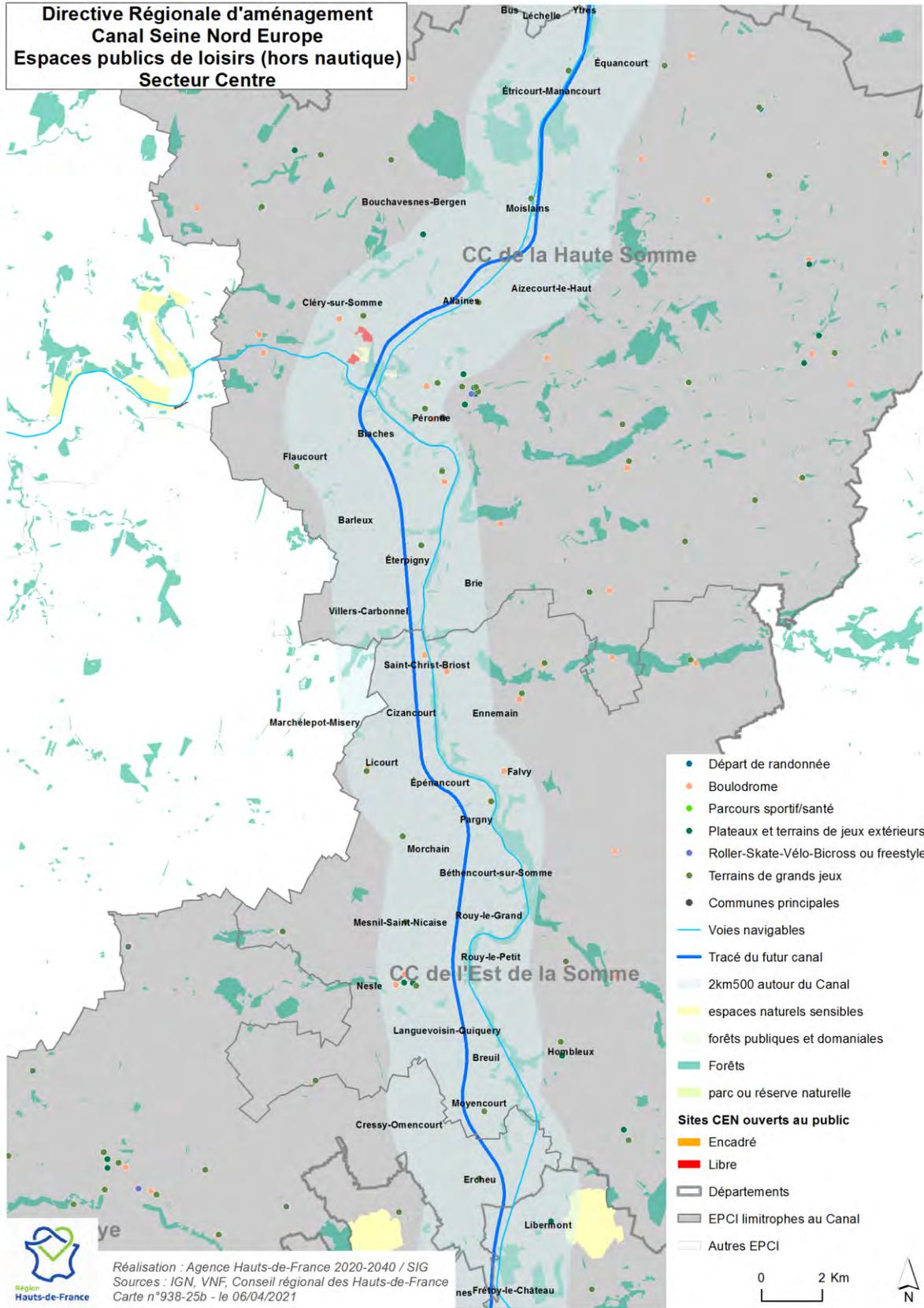
## Sources

- Jérôme Monnet. Ville et loisirs : les usages de l'espace public. Historiens et géographes, Association des professeurs d'histoire et de géographie, 2012, pp.201-213. halshs-00734514
- Damien Marie-Madeleine. La voie d'eau, un enjeu pour le développement du tourisme régional et des loisirs de proximité. In: Hommes et Terres du Nord, 1999/4. Transports et dynamiques des territoires. pp. 261-270;
- SOAP, Tome 3.
- Crédit photographique ; Parc du Cam/ Ville de Péronne ; Parc du château de Compiègne / RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Franck Raux ;

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Espaces publics de loisirs (hors nautique)  
Secteur Sud**

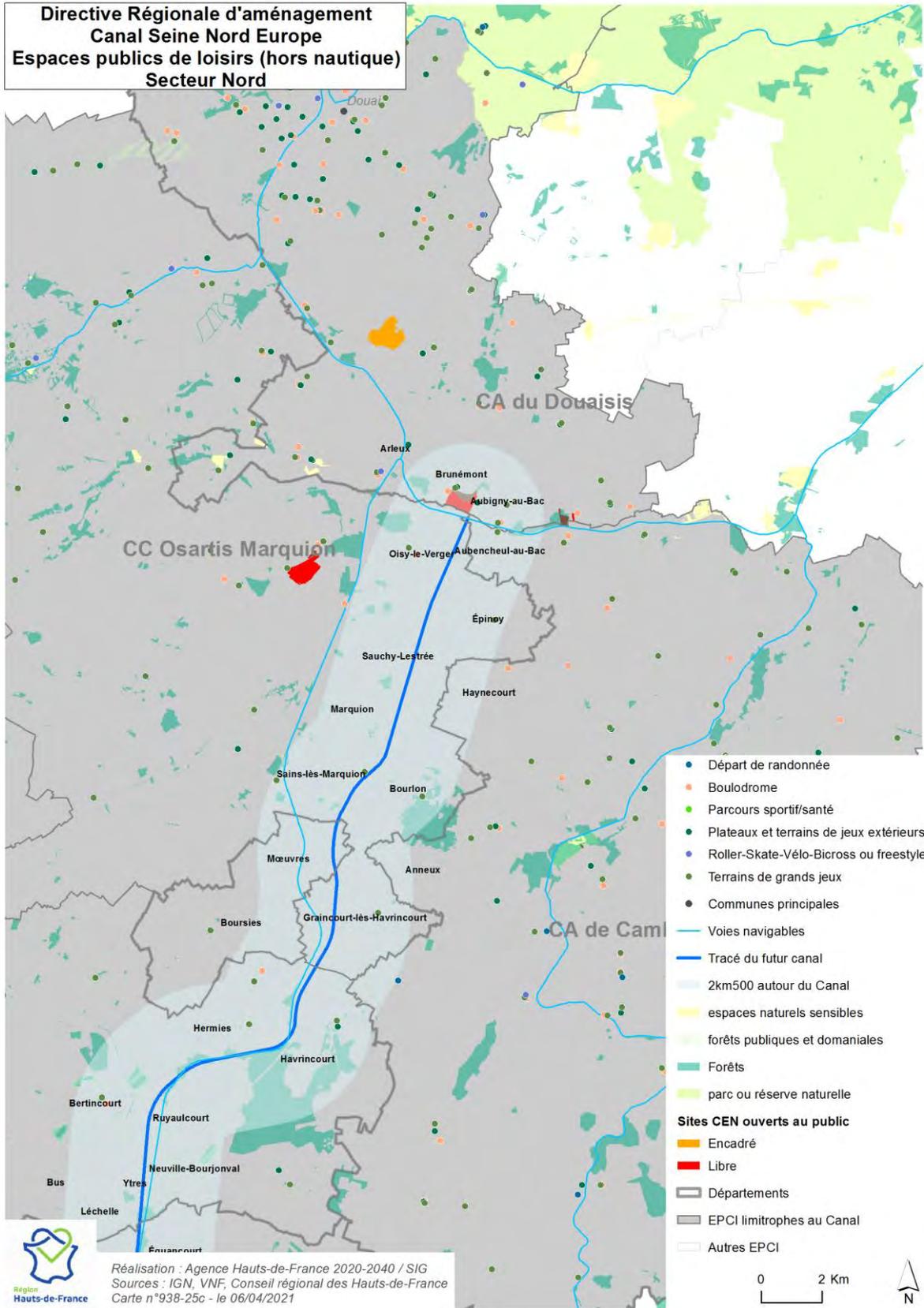


**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Espaces publics de loisirs (hors nautique)  
Secteur Centre**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-25b - le 06/04/2021

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Espaces publics de loisirs (hors nautique)  
Secteur Nord**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : IGN, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-25c - le 06/04/2021



Office  
de  
tourisme

ABEILLES  
Vous!

Office de Tourisme de  
Noyon (60)

# Équipements d'accueil des touristes

5 types de sites ont été retenus pour proposer un panorama (non exhaustif) de l'offre d'équipement d'accueil des touristes sur le territoire de projet du CSNE :

- Les monuments nationaux : monuments faisant partie du réseau du Centre des Monuments nationaux. Placés sous la tutelle du ministère de la Culture et de la Communication, ils ont notamment pour mission de mettre en valeur le patrimoine et d'en faciliter l'accès
- Les musées labellisés « musées de France » : l'appellation « Musée de France » porte à la fois sur les collections et les institutions qui les mettent en valeur. Les musées qui en bénéficient sont éligibles aux soutiens de l'État, scientifiques, techniques et financiers.
- Les sites à billetterie : cette catégorie regroupe les sites payants incluant les musées, sites de loisirs, parc d'attraction, monuments historiques...
- Les Villes d'Art et d'Histoire : le Ministère de la Culture et de la Communication assure la mise en œuvre d'une politique d'animation et de valorisation du patrimoine en partenariat avec les collectivités territoriales qui se concrétise par l'attribution d'un label " Villes et Pays d'art et d'histoire ». Les villes labellisées doivent offrir un Centre d'interprétation Architecture et patrimoine (CIAP).
- Les circuits du souvenir et chemins de mémoire
- Les Offices de Tourisme sont également identifiés en tant que première porte d'entrée des touristes sur un territoire, pour les accueillir et les informer. Les Offices de Tourisme ont pour missions d'assurer l'accueil et l'information des touristes ainsi que la promotion touristique de l'intercommunalité, en coordination avec le comité départemental et le comité régional du tourisme.

Les Monuments historiques sont traités dans la fiche sur le patrimoine bâti et paysager.

## Équipements d'accueil des touristes en Hauts-de-France

Les Hauts-de-France comptent 900 sites culturels et de loisirs qui ont accueilli 24 millions de visiteurs en 2019, parmi lesquels :

- 84 musées labellisés en Hauts de France
- 5 inscriptions et 134 sites classés patrimoines mondial Unesco
- 5 monuments nationaux
- 5 Parcs naturels Régionaux et 2 grands sites de France
- 3 153 sites inscrits ou classés aux Monuments historiques

En termes de fréquentation : les trois premiers sites culturels payants sont Nausicaa à Boulogne-sur-Mer ; Le Louvre Lens et Chantilly.

Les trois premiers sites culturels gratuits sont la Gare Saint Sauveur à Lille, la cathédrale d'Amiens et la nécropole française de Notre Dame de Lorette à Ablain-Saint-Nazaire.

Par ailleurs, les lieux de mémoire des conflits contemporains dans la région ont enregistré près de 2,5 millions de visites en 2018, ce qui place les Hauts-de-France en deuxième position, juste après la Normandie, dans le palmarès du tourisme de mémoire.

On compte près de 70 000 emplois touristiques en Hauts de France, et le patrimoine culturel représente 11% de l'emploi touristique.

## Équipements **d'accueil des touristes** sur le territoire du projet CSNE

Les principaux sites et équipements recensés sur le territoire de projet du CSNE :

- 8 offices de tourisme sont recensés sur le périmètre de projet du Canal dont 3 sur le périmètre de proximité du CSNE.
- Deux villes sont labellisées « **d'arts et Histoire** » sur le périmètre : Noyon (depuis 1998) au sud du tracé et Cambrai (depuis 1992) au Nord. Un territoire est labellisé Pays d'arts et d'histoire : le PETR Cœur des Hauts de France (depuis 2021).

La ville de Cambrai accueille un Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP), espace muséographique et didactique permettant la présentation et la valorisation des différents patrimoines du territoire labellisé.



La Cathédrale de Noyon



Le CIAP, appelé le CambraiScope, a pris place au sein du Labo, nouvel équipement culturel ouvert en juin 2019 dans l'ancien collège des jésuites

- Un monument national sur les 5 régionaux : Château de Pierrefonds
- Les équipements et sites du tourisme de mémoire

Le circuit du souvenir dans la Somme est un itinéraire de 92 km reliant Albert et Péronne reconnaissable aux panneaux directionnels arborant le coquelicot, fleur de la Somme devenue l'emblème du souvenir britannique. Ce circuit traverse le périmètre d'étude et le tracé du Canal à Allaines. À Péronne, l'Historial de la Grande Guerre (lié au site de Thiepval) a accueilli en 2018, année des commémorations, plus de 96 000 visiteurs. En 2019, Le musée australien de Villers-Bretonneux a attiré plus de 46 000 visiteurs.

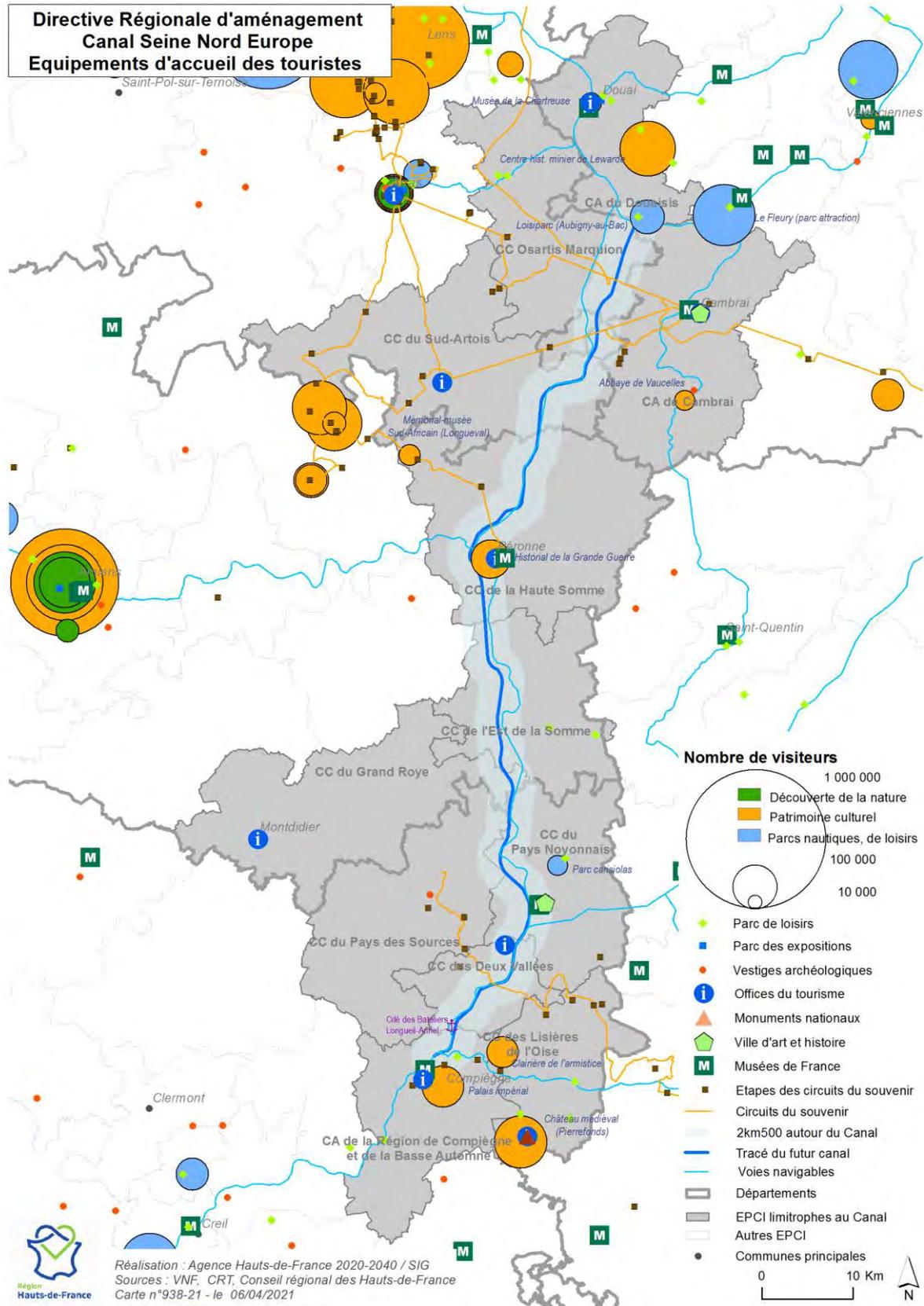


Historial de la Grande Guerre à Péronne



Chapelle du souvenir à Rancourt

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Equipements d'accueil des touristes**



Au Nord du tracé du canal, les « Chemins de mémoire de la Grande Guerre en Nord-Pas de Calais » traversent le périmètre d'étude et le tracé du Canal, jalonnés de lieux de mémoire à visiter (dont certains en limite du périmètre de proximité). Trois chemins thématiques sont proposés : le front ; La guerre de mouvement et la première occupation allemande ; La reconstruction dans les territoires dévastés.

- Le Musée Territoire 14-18 (Oise) et l'itinéraire de la ligne rouge (qui traverse également le périmètre d'étude et le tracé du Canal); ce parcours intégrera les sites liés à l'histoire de la Grande Guerre localisés de part et d'autre de l'ancienne ligne de front de l'Oise (Clairière de l'Armistice, monuments, nécropoles, carrières...).

Parmi les très nombreux sites de mémoire des Hauts-de-France, une sélection d'entre eux a fait l'objet d'une valorisation toute particulière dans la perspective du Centenaire de la Première Guerre mondiale. Ce sont les sites identifiés sur la carte, dans l'espace géographique propre aux collectivités qui ont mené ces initiatives de mise en valeur à l'époque : Conseil régional Nord-Pas de Calais, Conseil Départemental de la Somme, Conseil Départemental de l'Oise (dans l'attente de l'aboutissement de la nouvelle dynamique impulsée par le Conseil Régional Hauts-de-France avec les 5 Départements de la région).

- Musées labélisés « musées de France » sur le périmètre :

Compiègne	musée Antoine Vivenel
	musée de la figurine historique
	musée national du château de Compiègne
	musée de la voiture et du tourisme (annexe du musée national du château de Compiègne)
Cambrai	musée municipal
	musée diocésain d'art sacré
Noyon	musée du Noyonnais
	musée Calvin
Péronne	musée Danicourt
	musée-historial de la Grande Guerre
Douai	musée de la Chartreuse



Musée national du château de Compiègne



Musée de la Chartreuse à Douai

#### Fréquentation des principaux sites sur périmètre :

- Centre Minier de Lewarde : 157 800 visiteurs en 2019
- Château de Pierrefonds : 153 400 visiteurs en 2019
- Historial Péronne : 96 000 visiteurs en 2018
- Château de Compiègne : 83 800 visiteurs en 2018
- Clairière de l'Armistice : 67 000 visiteurs en 2018

# Les équipements d'accueil des touristes en perspective du projet CSNE

## 1- Un équipement d'accueil des touristes lié directement au CSNE : le projet de Maison du Canal

L'office de tourisme de la Haute-Somme a porté une étude de faisabilité en 2013 pour un projet de maison du Canal à Cléry-sur-Somme, dont les objectifs seraient la promotion du projet CSNE (caractéristiques techniques, intérêt du fluvial...), du patrimoine naturel local, mais également une porte d'entrée touristique sur le territoire /une vitrine promotionnelle de la destination Haute-Somme.

Un tel équipement aurait du sens en proximité du pont-canal de la Somme et à la croisée d'avec la vallée de la Somme qui fait l'objet d'une mise en tourisme par le Département dans le cadre du projet Vallée Idéale.

Un tel équipement est à distinguer des « maisons du canal » qui seraient aménagées en phase chantier dans des locaux des EPCI, comme point d'information de la population locale sur le projet, les opportunités d'emploi associées, voire comme point de départ de visites de chantier.

## 2- Le tourisme de savoir-faire

Un label « entreprises du patrimoine vivant » valorise les entreprises françaises d'excellence. Sur le territoire ou à proximité, peuvent être identifiées la confiserie Despinoy à Fontaine notre Dame et la clouterie Rivière à Creil notamment. Au-delà de ce label, d'autres sites sont à valoriser en particulier la Cité des bateliers à Longueil-Annel.

VNF mène également une réflexion sur la possibilité d'ouvrir à la visite certaines écluses (Noyon, Oisy-le -Verger, Allaines) pour une valorisation touristique du CSNE.

## 3- Les sites accessibles à une heure du CSNE, notamment pour les paquebots fluviaux en escale sur le territoire

Le secteur nord du tracé propose de nombreux musées et un patrimoine UNESCO conséquent : beffrois, citadelles, bassin minier, Arras, Musée du Louvre Lens (530 000 visiteurs en 2019), Musée départemental Matisse au Cateau-Cambrésis ...

Au centre du tracé, plusieurs possibilités d'excursions sont recensées : à l'ouest en direction d'Amiens, dont la cathédrale est le deuxième site culturel gratuit le plus visité en région avec 562 200 visiteurs en 2018 ainsi que les Hortillonnages (136 900 visiteurs), et à l'est avec le familistère Godin de Guise (72 000 visiteurs en 2017).

Le secteur sud du tracé offre une thématique autour des Châteaux avec notamment Pierrefonds, le palais impérial de Compiègne et Chantilly (415 000 visiteurs).

Le CSNE pourrait ainsi être le point de départ de circuits touristiques thématiques en direction des territoires environnants.

## Sources

- [Les Hauts de France, 2<sup>ème</sup> région la plus fréquentée pour le tourisme de mémoire, Lina Taghy, 24/08/2019, La Voix du Nord](https://www.lavoixdunord.fr/628460/article/2019-08-24/les-hauts-de-france-deuxieme-region-la-plus-frequentee-pour-le-tourisme-de-memoire)
- <https://www.lavoixdunord.fr/628460/article/2019-08-24/les-hauts-de-france-deuxieme-region-la-plus-frequentee-pour-le-tourisme-de-memoire>
- CRTC Chiffres clés HDF2019
- Ministère de la Culture : <https://www.culture.gouv.fr/>
- <https://www.villedecambrai.com/culture/cambrai-ville-dart-et-dhistoire/>
- Comité Régional de Tourisme en Nord-Pas-de-Calais <http://www.cheminsdememoire-nordpasdecals.fr>
- <http://www.terres-de-guerre.fr/iti>
- Ministère des armées : <https://www.cheminsdememoire.gouv.fr>
- Office de tourisme Haute Somme, Maison du Canal Etude d'opportunité, de faisabilité et de programmation (2013)
- Crédits photographiques : Office de Tourisme du Pays Noyonnais en vallée de l'Oise (Crédits : Anne-Sophie Flament) ; Cathédrale de Noyon /Office de Tourisme du Pays Noyonnais ; CIAP / Crédit Nord Tourisme ; Historial de Péronne / Emmanuel Georges ; Château de Compiègne / Marc Poirier ; Chapelle du souvenir à Rancourt / Somme Tourisme ; Musée de la Chartreuse à Douai /Douaisis Tourisme AD Langlet.



Camping de la Sensée à  
Aubigny-au-Bac (59)

# Hébergement touristique

On entend par hébergement touristique toute installation qui, régulièrement ou occasionnellement, pourvoit à l'hébergement de touristes : les hôtels, campings, hébergements en meublés de courte durée, résidences de tourisme, centres de villégiatures, centres de vacances pour enfants et adolescents, auberges de jeunesse et refuges (INSEE).

La voie d'eau constitue un enjeu d'attractivité touristique et en ce sens le CSNE doit pouvoir participer au développement des territoires traversés.

En matière d'hébergement touristique, plusieurs labels et réseaux existent dont Gîtes de France, Clévacances, Accueil Paysans, Atout France, ....mais également des labels thématiques (Accueil vélo, Rando accueil, hébergement pêche...).

Il s'agit ici d'observer l'état des lieux des hébergements existants, et d'envisager des perspectives d'évolution du parc dans le cadre de la construction du Canal. Cette fiche ne traite pas des hébergements collaboratifs (Airbnb, Aritel...) pour lesquels les données ne sont à ce jour pas disponibles.

## Hébergement touristique en Hauts de France

Le tourisme en Hauts-de-France représente 6,2 milliards de dépenses injectées sur le territoire, 70 000 emplois touristiques, 14,9 millions de nuitées dans les hébergements marchands en 2019.

En 2019, la fréquentation des hôtels, campings et autres hébergements collectifs touristiques (AHCT) des Hauts-de-France a progressé de + 6% par rapport à 2018, contre 2 % au niveau national. Cette croissance s'inscrit dans la lignée des années précédentes (+ 2,2 % en 2018). La région enregistre ainsi un nouveau record de nuitées (14,9 millions), mieux qu'en 2018, année de commémorations du centenaire de la Première Guerre mondiale.

Cette hausse de la fréquentation est la plus forte observée au niveau national. Les Hauts-de-France se maintiennent à la 9<sup>ème</sup> place des régions françaises en nombre de nuitées, devant Bourgogne-Franche-Comté et derrière la Normandie.

Les activités consacrées à l'accueil des touristes séjournant dans les Hauts-de-France regroupent près de 70 000 emplois (50 000 liés à l'activité touristique locale et 19 700 liés au transport), soit 3,4% de l'emploi régional. Si la restauration est le 1<sup>er</sup> secteur, l'hébergement marchand représente le 2<sup>ème</sup> secteur.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la région Hauts-de-France propose une offre d'hébergements touristiques composée de :

- 719 hôtels (60 300 lits)
- 523 Campings (167 400 lits)
- 674 chambres d'hôtes labellisées (1352 lits)
- 2028 meublés labellisés (8112 lits)
- 62 hébergements collectifs (19 100 lits ; résidences de tourisme ; villages vacances, auberges de jeunesse)

## L'hébergement touristique sur le territoire du projet CSNE

Sur le périmètre de projet du CSNE, l'offre d'hébergements touristiques (INSEE 2019) comprend :

- 56 hôtels sur 22 communes, représentant au total une capacité hôtelière de 2 203 chambres
- 46 campings sur 35 communes offrant 3 402 emplacements dont 2 320 loués à l'année
- 6 aires de camping-cars communales ou intercommunales sur le secteur (Marcoing, Bapaume, Banteux, Roye, Noyon, Péronne)
- 200 Gîtes et chambres d'hôtes labellisés Gîtes de France.

Gîtes et Chambres d'hôtes labellisés Gîte de France par EPCI (Sources : Gîte de France/ ADRT Somme)

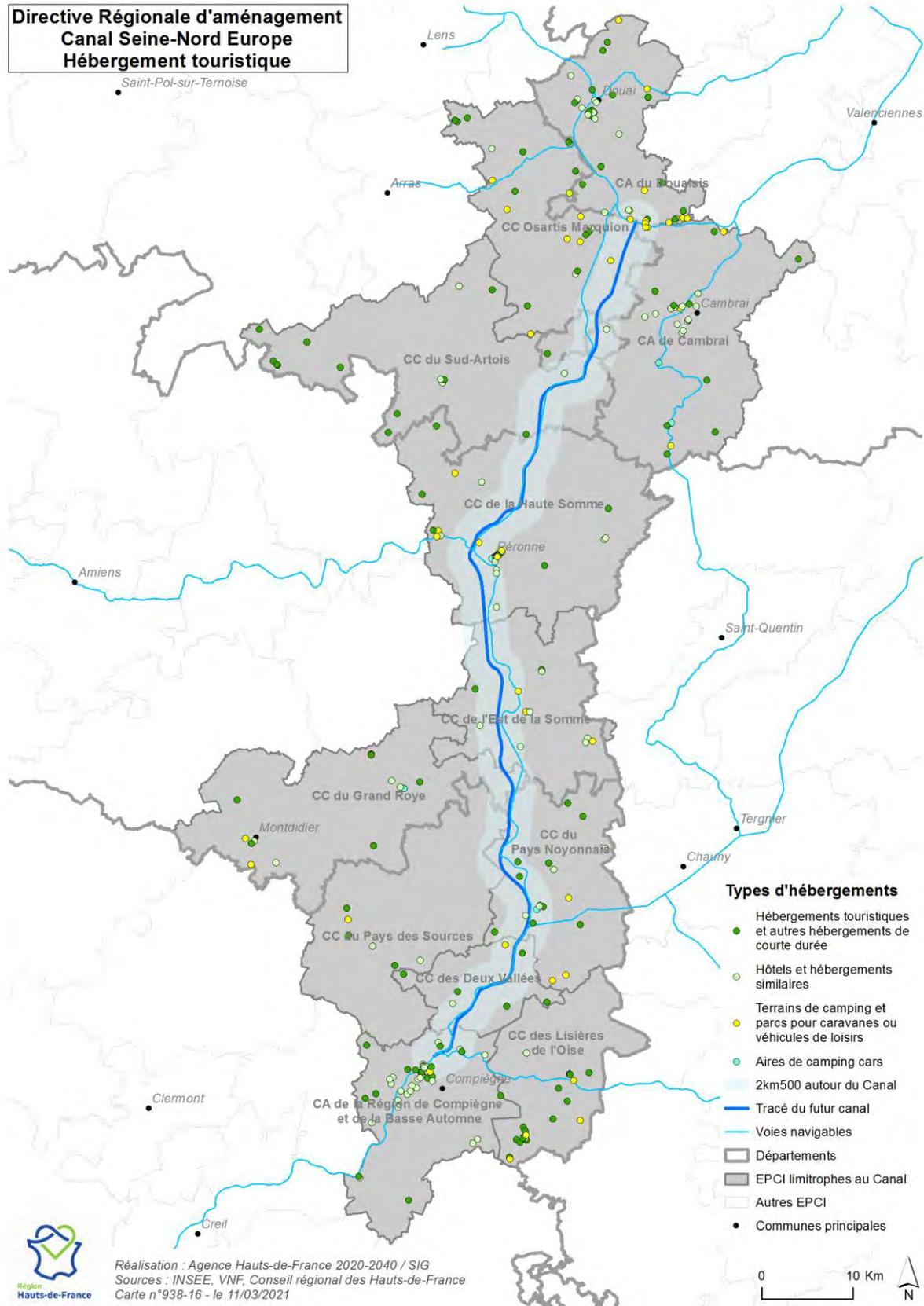
Pour les EPCI de la Somme, les chiffres concernent tous les hébergements, pas uniquement Gîtes de France

Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne,	25
CC des Lisières de l'Oise	11
CC du Pays des Sources	20
CC du Pays Noyonnais	18
CC du Sud-Artois	15
CC Osartis-marquion,	12
CA du Cambrésis	18
CA du Douaisis.	34
CC des Deux vallées	nc
CC de la Haute Somme	22
CC de l'Est de la Somme	7
CC du Grand Roye	18

Spécificité des Hauts de France, de nombreux campings du secteur disposent d'une majorité d'emplacements loués à l'année (75% des emplacements contre 25% au niveau national). Sur le périmètre de la DRA, 68% des emplacements sont concernés : 1082 emplacements de campings sont réellement disponibles pour des séjours temporaires sur les 12 EPCI et 490 sur le périmètre de proximité.

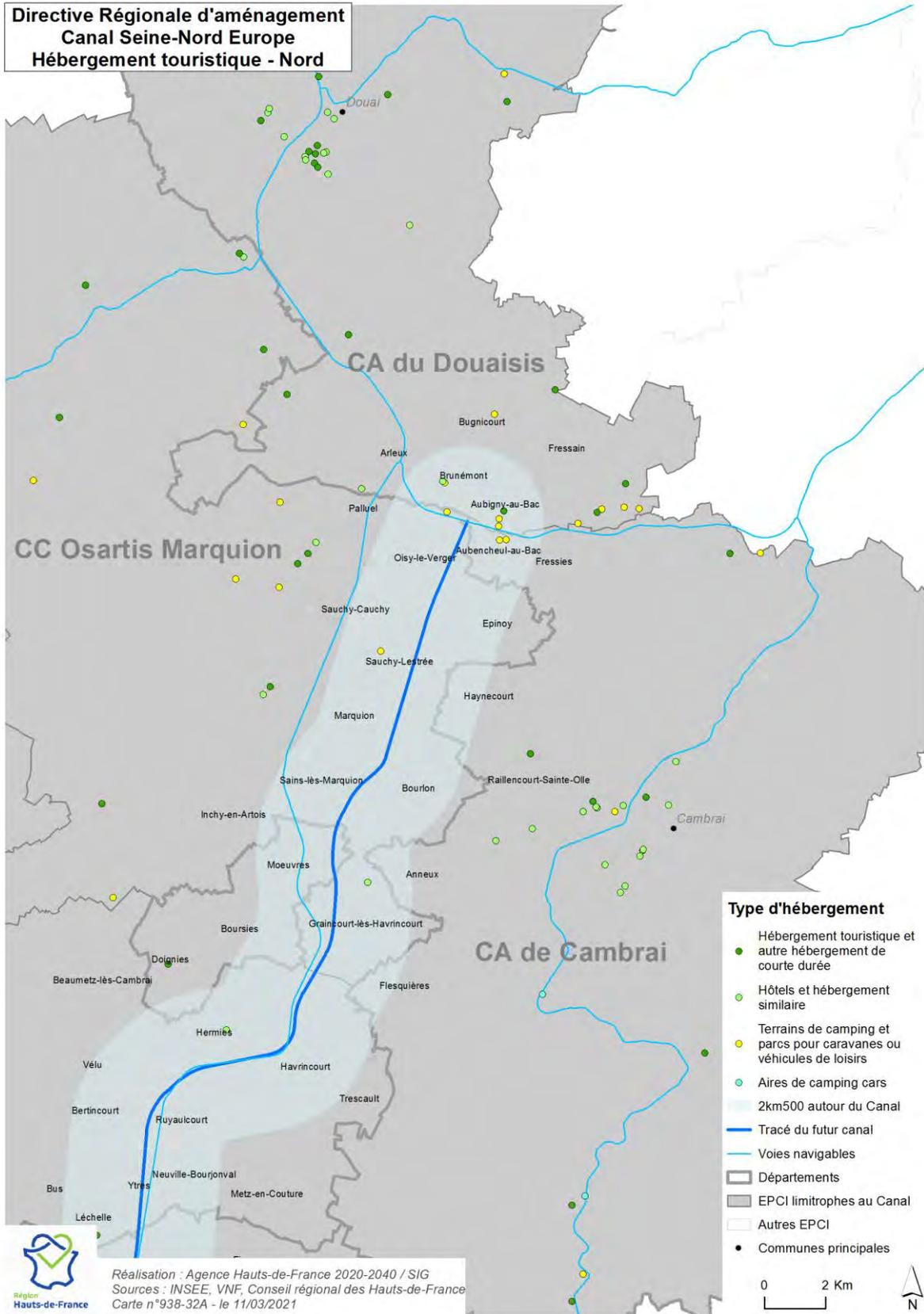
Si l'offre en hôtellerie est concentrée autour de Compiègne, Douai et Cambrai, secteurs plus urbanisés, l'offre de campings est beaucoup plus forte sur les vallées de la Sensée et de la Somme. En effet, les campings de « l'intérieur » du territoire (hors littoral) sont le plus souvent implantés à proximité des points d'eau.

**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Hébergement touristique**

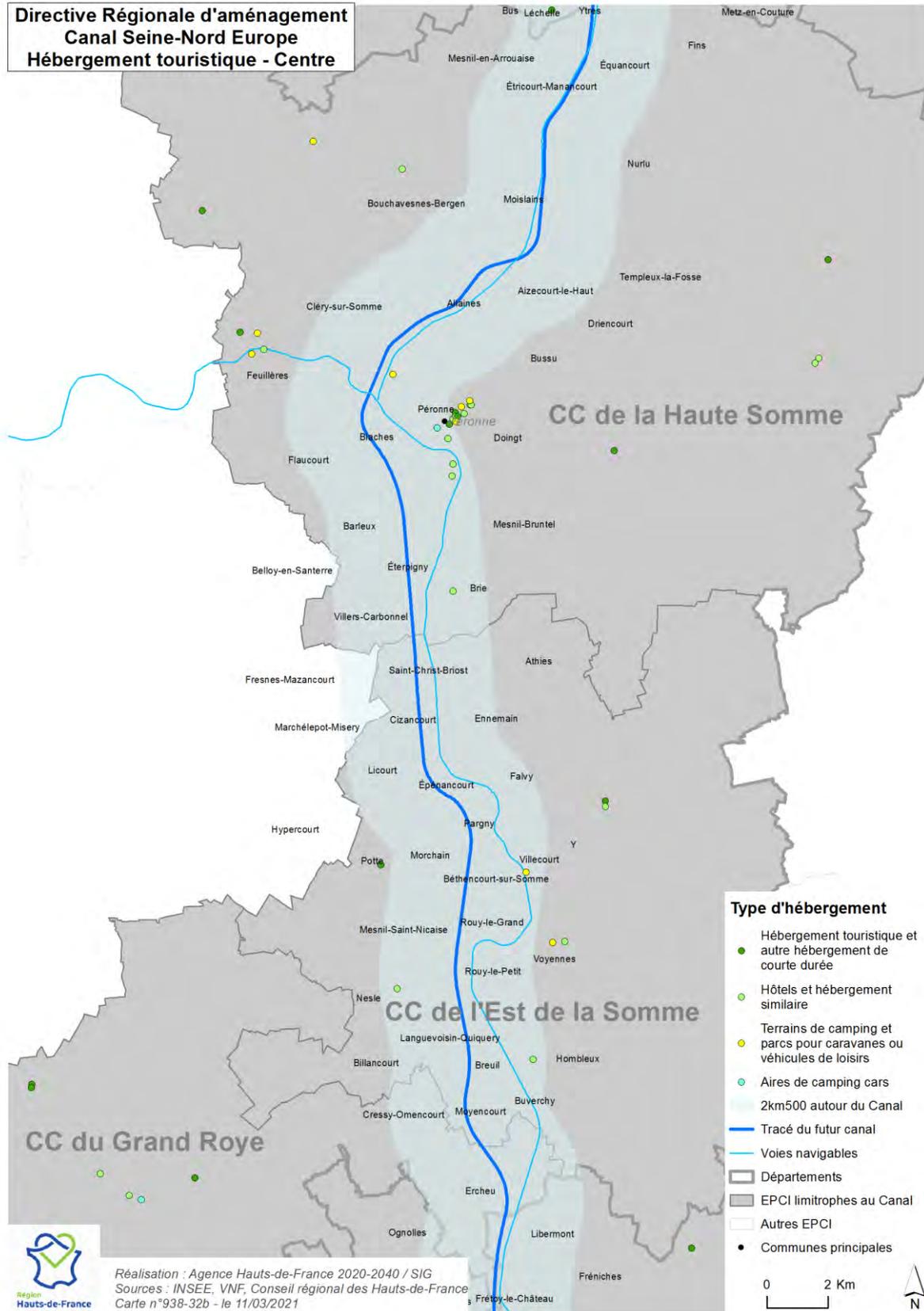


Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : INSEE, VNF, Conseil régional des Hauts-de-France  
Carte n°938-16 - le 11/03/2021

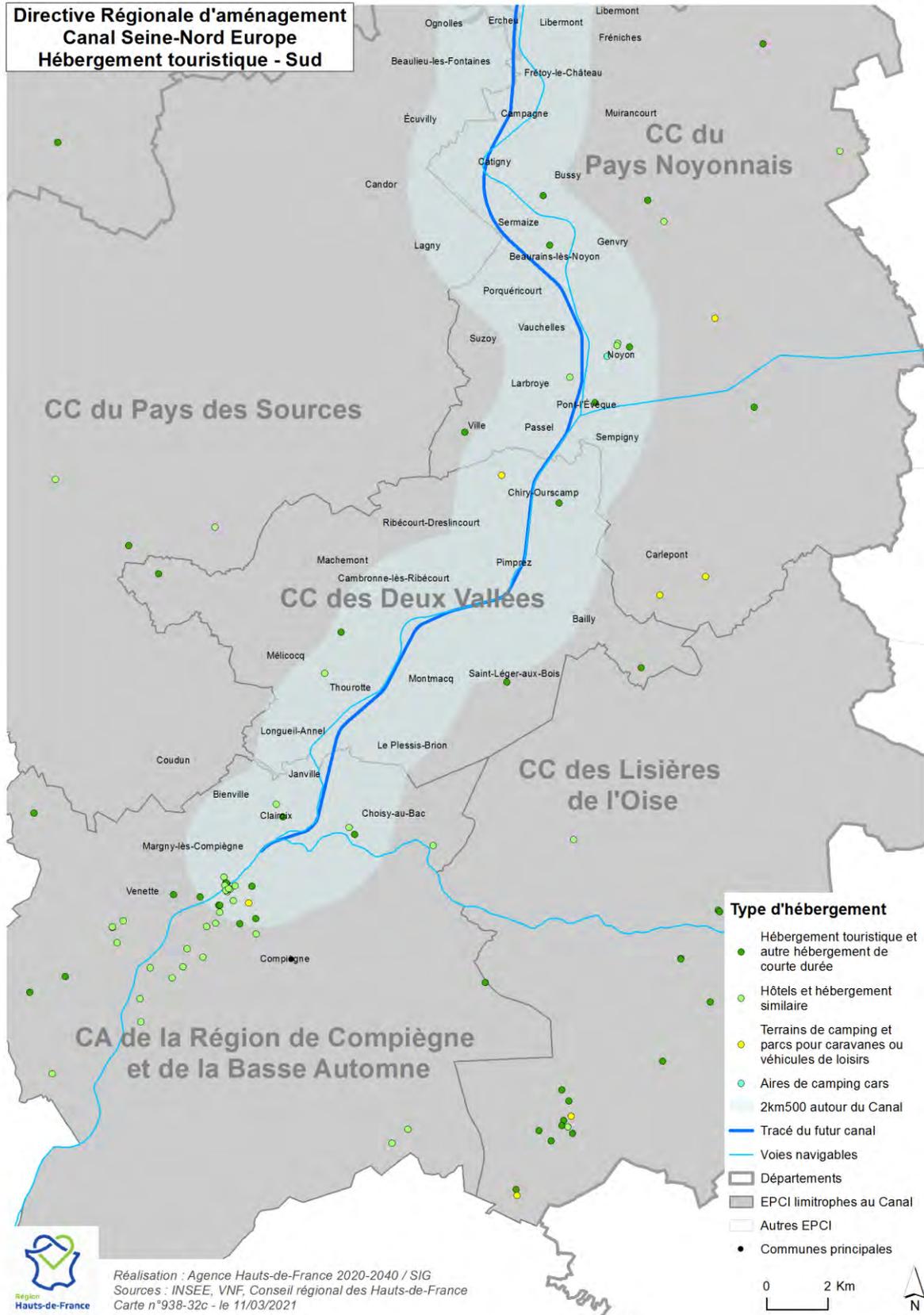
**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Hébergement touristique - Nord**



**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Hébergement touristique - Centre**



**Directive Régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Hébergement touristique - Sud**



## Hébergement touristique en perspective du projet CSNE

D'une façon générale, en matière d'accueil des touristes, la tendance observée est le développement d'une part d'hébergements insolites, d'autre part d'hébergements écologiques, liés à un tourisme de nature.

Par ailleurs, la demande pour des courts séjours est de plus en plus forte, avec un besoin identifié de retour aux sources, recentrage sur la famille et la possibilité de vivre une expérience qui restera ancrée dans les souvenirs : à la ferme mais aussi randonnée, balades, activités, musées...

### 1- Un besoin identifié d'accueil à la ferme

Le Livre Blanc des acteurs territoriaux (mars 2009) relevait déjà ce besoin :

*« Les acteurs considèrent que le projet Seine Nord Europe leur offre une opportunité importante de pouvoir doter leurs territoires respectifs de structures d'hébergements plus conséquentes et également de développer une agriculture plus diversifiée et plus qualitative (accueil à la ferme, produits du terroir,...). Leur enjeu principal est que le territoire Seine Nord Europe devienne une vraie destination touristique de courts séjours ».*

La Chambre d'agriculture Nord/Pas-de-Calais indiquait que :

*« De manière générale, la totalité des besoins en termes d'accueil à la ferme n'est pas couverte. Il serait donc intéressant pour la clientèle touristique de court séjour d'augmenter le nombre d'hébergements (chambres d'hôtes, gîtes ruraux), de campings à la ferme, d'aires de camping-cars et de fermes auberges. D'autres activités d'accueil pourraient être également valorisées : fermes pédagogiques, goûters et vacances à la ferme, anniversaires à la ferme. De nouvelles formules sont également à envisager : week-ends découverte et développement du tourisme d'affaire avec, par exemple, la location de salles de séminaires. »*

Une forte demande pour le tourisme de nature, de découverte des savoirs faire (agricoles notamment) confirme ce besoin d'hébergement spécifique (agrotourisme, tourisme à la ferme...) qui permettrait la valorisation d'un secteur géographique à dominante agricole.

### 2- Le CSNE, objet touristique

La voie d'eau constitue un enjeu de développement touristique des territoires.

Le Canal peut être l'occasion de valoriser un tourisme spécifique, voire favoriser l'ouverture d'hébergements insolites dans le secteur, à l'exemple des écolodges installés sur la Vallée de la Lys (cabane de randonneurs pour cyclotouristes). La conception de produits touristiques sur ces territoires en lien avec le Canal, les équipements d'accueil des touristes et les hébergements disponibles ou à créer est à envisager.

Les consultations pour les Contrats Territoriaux de développement ont permis de recenser certains projets de communes notamment un projet d'aire de camping-car à Voyennes (identifié par le Pays Neslois). D'autres initiatives locales doivent pouvoir émerger pour répondre à la demande, qui sera importante en phase chantier.

Une réflexion sur des bateaux Hôtel ou bateaux à usage d'habitation pourrait être engagée, sur les voies d'eau adjacentes au canal et leurs bras morts.

### 3- Perspectives en termes d'hébergement pendant la phase chantier

Sur le périmètre de proximité (2,5 Km du tracé du Canal), le territoire dispose de campings avec des emplacements loués à l'année mais qui offrent tout de même des emplacements disponibles.

Commune en proximité du tracé	Nombre de camping	Nombre d'emplacements	Emplacements loués à l'année	Emplacements disponibles
Brunémont	1	219	66	153
Aubigny-au-Bac	3	364	294	70
Aubenchœul-au-bac	1	116	88	28
Sauchy Lestrée	1	40	31	9
Oisy-le-verger	4	206	201	5
Chiry-Ourscamp	1	100	57	43
Péronne	2	138	7	131

Cléry-sur-Somme	1	84	84	0
Voyennes	1	50	25	25
Montmacq	1	44	18	26

Par ailleurs, beaucoup de chantiers recourent aux gîtes pour l'hébergement des travailleurs, contribuant ainsi à des taux de remplissage satisfaisants / élevés tout au long de l'année.

L'offre de gîtes et chambres d'hôtes labellisés Gîtes de France sur les communes du périmètre de proximité est à ce jour assez faible :

	Offre Gîte/chambre d'hôte
Beaurains-les-Noyon	1
Bussy	1
Chiry-Ourscamps	1
Compiègne	2
Noyon	1
Falvy	1
Moislains	1
Péronne	1
Villers-Carbonel	1
Aubenchoul-au-Bac	1
Aubigny-au-Bac	1

Des opportunités existent donc pour les particuliers ou les exploitations agricoles désireuses de diversifier leur activité.

#### Sources

- Base INSEE 2019 sur hébergements
- Tourisme en hauts de France INSEE, Aout 2019
- INSEE Flash 28/11/2019 : Bilan touristique 2019 : une fréquentation touristique au zénith
- CRTC Chiffres clés HDF2020
- CRT Communiqué de presse février 2017
- INSEE : Tourisme dans les hauts de France : un secteur dynamique et en croissance pour l'emploi ; mars 2017
- Gîtes de France
- Vallée de la Lys : <https://www.capsurlarivieredor.com/>
- Crédit photographique : Camping de la Sensée à Aubigny-au-Bac/Camping La Sensée.





Vue du cimetière d'Étricourt Manancourt,  
CC Haute-Somme (80)

# Paysages traversés par le Canal Seine-Nord Europe

La connaissance des paysages traversés par le Canal Seine-Nord Europe est bien documentée, à plusieurs échelles :

1/ les « Atlas de paysages », conduits entre 2000 et 2005 par les anciennes DREAL Nord-Pas de Calais et Picardie, sur les départements de la Somme, de l'Oise, de l'Aisne et sur la région Nord-Pas de Calais ;

2/ Les « **Schémas d'orientations architecturales et paysagères du CSNE** » commandés par VNF en 2016, détaillant les enjeux et grands principes d'aménagement à l'échelle du tracé du canal, ainsi que des principes détaillés de paysage et d'architecture par secteur de travaux. Les éléments présentés ci-après sont en partie issus de ces travaux ;

3/ Les travaux de l'**Observatoire de l'environnement du CSNE**, et en particulier de la Commission Architecture et Paysage qui comprennent notamment :

- la mise en place d'un Observatoire photographique des paysages (sur la base de 40 points de vue),
- la réalisation d'un Atlas des paysages pour documenter l'état initial, avant travaux, des paysages à des fins d'observation.

4/ Les **études paysagères d'APS** menées par l'agence Michel Desvignes Paysagiste<sup>69</sup>,

5/ Les études menées sur les territoires traversés par le CSNE, en particulier le Plan de Paysage du Santerre Haute-Somme, en cours d'élaboration ;

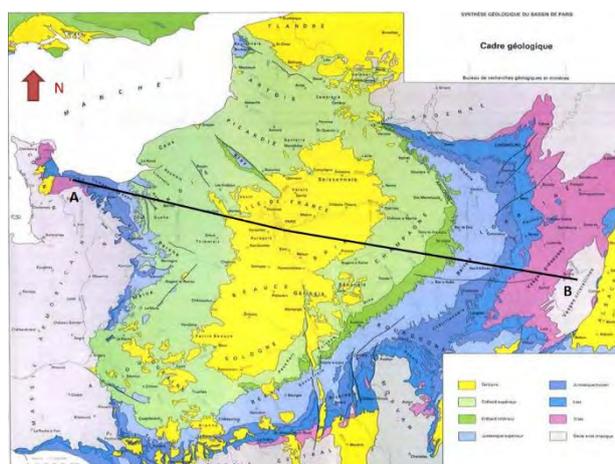
6/ les ateliers de l'Ecole nationale supérieure d'architecture du paysage de Lille (ENSAPL) : 2014-2015 sur le bief de partage ; 2016 sur Noyon.

Cette fiche propose une **synthèse des grands ensembles paysagers au sein desquels s'inscrira le CSNE, ainsi que des séquences de paysages qui s'y succéderont.**

Elle est complémentaire des Fiches « Points de vue remarquables » et « Secteurs à enjeux paysagers ».

## Les paysages régionaux traversés par le CSNE

Le tracé du Canal Seine-Nord Europe impacte 7 grands ensembles paysagers<sup>70</sup> au niveau régional, au sein du vaste socle géologique du Bassin Parisien, paysage sédimentaire composé de plaines, de collines et de plateaux de basse altitude.



Carte géologique simplifiée du Bassin parisien, source BRGM

<sup>69</sup> Dossier Phase 1.1 APS Choix des variantes Schéma Directeur Paysage, en fév. 2005, et Dossier Phase 2 APS Finalisation du tracé Aménagements Paysagers, en sept. 2005

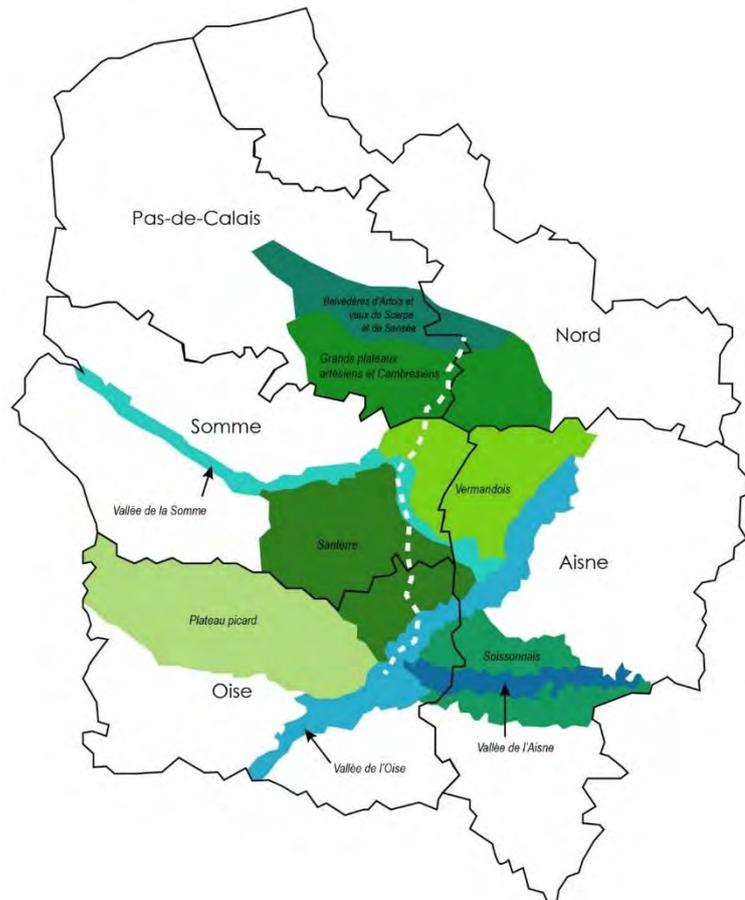
<sup>70</sup> Identifiés dans les Atlas en tant que « Grands paysages régionaux » ou « entités paysagères »

Telle une coupe nord-sud dans les paysages de la région, le tracé du CSNE alterne tour à tour vallées alluviales et plateaux crayeux :

- la Vallée de l'Oise
- le Plateau Picard & le Santerre
- la Vallée de la Somme
- le Vermandois
- les Grands plateaux Artésiens et Cambrésiens
- les belvédères d'Artois et vaux de Scarpe et de Sensée

Le CSNE borde également les Paysages du Soissonnais au débouché de la Vallée de l'Aisne.

Chacun de ces ensembles (■), présentés sur la carte, est découpé en unités paysagères plus petites (●). Seules les unités paysagères les plus proches du CSNE sont décrites ci-après.



Paysages régionaux traversés par la CSNE, Région Hauts-de-France

## ■ La Vallée de l'Oise

La vallée de l'Oise est une vallée alluviale à fond plat présentant :

- des tronçons marqués par une forte identité industrielle se traduisant par des **paysages d'activités** industrielles ou des paysages post-industriels (friches, anciennes sablières), en particulier sur les sections creilloise et chaunoise,
- une urbanisation quasi-continue sur certains secteurs (Creillois, nord compiégnois, agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère), plus marquée en rive droite,
- de grands massifs forestiers domaniaux en rive gauche (Chantilly, Halatte, Compiègne, Laigue, Ourscamps...pour sa partie isarienne, Coucy et Saint-Gobain pour sa partie axonnaise),
- sur plusieurs secteurs (nord Compiègnois, Aisne), la rive gauche a conservé un caractère humide et sauvage avec des zones agricoles (herbages, polycultures et grandes cultures).

De façon générale, les versants de la vallée de l'Oise sont asymétriques. En rive droite, le relief est changeant et plus abrupte que sur le versant opposé, plus éloigné de la rivière. Le versant rive droite est régulièrement urbanisé et parcouru par un réseau continu de voies de communication (RN, RD, voies ferrées) ; il s'écarte relativement peu du lit mineur de la rivière.

### ● La Vallée de l'Oise entre Compiègne et Noyon

La Vallée de l'Oise, entre Compiègne à Noyon, forme une petite unité paysagère clairement identifiable. Cette section s'ouvre et s'achève par un resserrement :

- resserrement entre le Mont Ganelon (rive droite) et la Butte du Châtelet (rive gauche), marquant le seuil de l'Oise compiégnoise,
- resserrement au Sud de Noyon au niveau du Mont Renaud et de la confluence avec le canal Latéral à l'Oise.

Entre les deux, un étranglement d'environ 1km, entre Montmacq et Thourotte, réduit la largeur de la vallée à 300 mètres en moyenne.

La RD1032, en position de balcon, offre des vues lointaines vers la Vallée de l'Oise.

Un évasement au niveau de Ribécourt permet au cours de la Vieille Oise de divaguer en méandres.

Cette unité paysagère concentre à elle seule les caractéristiques paysagères de la Vallée de l'Oise évoquées précédemment : zones à dominantes naturelles des boucles de Muid et des étangs d'Ourscamps, zones industrielles du nord de Compiègne, de Thourotte et de Ribécourt-Dreslincourt, concentration de l'urbanisation et des infrastructures en rive droite, rive gauche plus évasée avec villages « lisière » (Choisy-au-Bac, le Plessis-Brion, Montmacq, St-Léger-aux-bois).

## ■ Le Plateau Picard

Le Plateau Picard est un vaste plateau agricole offrant des paysages ondulants de grandes cultures avec des vues majoritairement dégagées, parsemé de villages aux reliquats d'auréoles bocagères. Le plateau présente un **bombement qui marque d'Est en Ouest la ligne de partage** entre le bassin versant de la Somme (au nord) et celui de l'Oise (au sud).

Le plateau est sillonné par un réseau dense de vallons secs, soulignés de langues boisées, qui convergent vers les vallées humides de la Bresle à l'Ouest, de la Selle, de la Noye et de l'Avre au Nord, de la Brèche et de l'Arrée au Sud, de l'Aronde et de la Divette à l'Est, déployant des paysages d'herbages, d'étangs et de boisements humides. L'urbanisme y est essentiellement rural.

### ● La Plaine d'Estrées-Saint-Denis (sud du Plateau Picard)

Il s'agit d'une partie relativement plane et abaissée du rebord du Plateau Picard, en surplomb de la petite dépression de Compiègne et de la Vallée de l'Oise.

La couverture limoneuse très épaisse a permis une activité de grande culture ancienne et stable, parsemée de boisements. Quelques buttes boisées à l'Est annoncent les reliefs du Noyonnais.

La configuration de cette plaine est propice à la concentration des infrastructures, qui offrent des vues lointaines vers la Vallée de l'Oise et le Plateau Picard.

### ● Le Noyonnais (au sud du Santerre)

Le Noyonnais voit l'infléchissement de la Vallée de l'Oise vers l'Est, Noyon occupant la confluence de l'Oise et de la Mèze entre les reliefs du Mont Renaud et du Mont Saint-Siméon.

Le Noyonnais propose un relief doux de vallonnements et de collines qui dessinent des paysages variés : les « Monts » et « Montagnes » situés les plus au sud sont boisés et cultivés par poches sur les hauteurs ; trois petites vallées humides (le Matz, la Divette et la Verse), affluents de l'Oise en rive droite, forment un réseau hydrographique ramifié et sinueux conférant une humidité diffuse à ces paysages ruraux relativement fermés dans leurs fonds par les boisements et peupleraies.

Sur sa partie nord, le Noyonnais s'étire en plaine vallonnée et cultivée qui se prolonge vers le Santerre. La RD 934, ancienne voie romaine, offre une perspective lointaine sur la cathédrale de Noyon. Le Canal du Nord y longe les lits marécageux de la Verse et de la Mèze.

## ■ Le Santerre

Cerné par les vallées de l'Avre et de la Somme, le Santerre présente des paysages de plateaux limoneux, dont les horizons immenses, d'une altitude quasi-constante de cent mètres, sont à peine incisés par les modestes vallées de l'Ingon et de la Luce. Les silhouettes de villages reconstruits se détachent **distinctement sur la ligne d'horizon**, écrasées par les nombreux champs éoliens.

Placé **au cœur des combats meurtriers durant la Première Guerre mondiale**, notamment théâtre de la bataille de la Somme, le Santerre a vu ses villes et villages rasés, ses terres fertiles et forêts labourées par des millions d'obus.

Territoire de passage et de production agricole, le Santerre est traversé d'autoroutes (A1, A29) et de lignes ferroviaires (LGV, ligne Amiens-Laon). L'activité de ses villes (Nesle, Roye, et dans une moindre mesure Chaulnes et Rosières-en-Santerre) est tournée vers la logistique et l'agro-alimentaire.

## ■ La Vallée de la Somme

La vallée marécageuse de la Somme constitue la colonne vertébrale historique et géographique du département éponyme. C'est une grande vallée fluviale, « étroite », qui étire ses paysages sauvages sur 130 km environ. Quatre types de paysages s'y succèdent de l'amont à l'aval : une vallée peu marquée aux horizons du Santerre, puis un relief plus marqué et un cours méandreux en Haute-Somme, une vallée plus large et un relief moins marqué au niveau d'Amiens et enfin un paysage d'estuaire particulier en Baie de Somme.

### ●● Les boucles de la Haute-Somme (cours moyen de la vallée à l'Ouest de Péronne)

Contrairement à la Somme amont et à la Basse Somme, la Haute-Somme n'a jamais été naviguée avant 1830, ce qui lui vaut des paysages particulièrement préservés, aux allures de nature primitive.

La vallée réunit ici un panel de milieux humides, particulièrement riches, associant des marais tourbeux, des roselières, des prairies flottantes, des étangs et des forêts humides. Les versants les plus abrupts et arides ont longtemps servi au pacage des moutons (larris). Ils contrastent avec le fond de vallée et les plâtitudes du Santerre. Le Mont-Saint-Quentin domine la vallée de près de 50 mètres à Péronne.

## ■ Le Vermandois

Le Vermandois (dit aussi Saint-Quentinois) constitue, avec les Grands plateaux Artésiens et Cambrésiens, la partie septentrionale du Bassin parisien. Il est situé entre le riche Santerre à l'ouest, avec lequel il présente beaucoup de similitudes, et la Thiérache à l'est. Il déploie un vaste plateau calcaire dont la couverture limoneuse est propice aux grandes cultures.

Relativement peu boisé, il s'égaye de vallées verdoyantes et de canaux, qui rappellent une puissance industrielle ancienne et toujours dynamique (sucrière, cimentière, verrière, textile, métallurgique et chimique).

### ●● Les collines du Vermandois et la vallée de la Tortille (ouest du Vermandois)

De Péronne à Etricourt-Manancourt, le canal du Nord occupe le fond de vallée de la Tortille. Il passe en tunnel et ressurgit dans l'unité paysagère suivante, en tranchée du plateau crayeux. Cette petite vallée étroite d'orientation Nord-Sud qui se jette dans la Somme est surplombée par des plateaux culminant jusqu'à 130 mètres jalonnés de grands bois. Le réseau de voiries peu dense est néanmoins composé d'axes majeurs (N17, A2. RD 72/Chaussée Brunehaut).

La ligne de séparation des eaux entre bassins versants de la Somme et ceux de la Scarpe et de la Sensée tournés vers le nord coïncide avec la limite sud de l'ancienne région Nord – Pas-de-Calais. Véritable « ligne de crête du canal », ces reliefs constituent, avec ceux du Noyonnais, les points les plus hauts de son tracé.

## ■ Les grands plateaux artésiens et cambrésiens

Prolongement des vastes plateaux picards, les grands plateaux artésiens et cambrésiens sont les **paysages de l'openfield par excellence**, entièrement voués aux cultures industrielles. Les boisements et milieux naturels y sont plus rares qu'ailleurs, hormis au niveau du grand sillon verdoyant de la vallée de l'Escaut. Les villages groupés et leurs reliquats d'auréoles bocagères, les clochers, fermes isolées et silhouettes de hangars agricoles sont les quelques repères dans cette immensité. Ces paysages font la part belle au ciel qui participe pleinement à leur animation,

De Hermies à Marquion la faible amplitude topographique est jalonnée par des boisements de 1 à 5 ha régulièrement espacés sur le plateau et culminants jusqu'à 129 m pour le bois de d'Havrincourt.

## ■ Belvédères Artésiens et vaux De Scarpe et de Sensée

### ●● La Vallée de la Sensée

La Vallée de la Sensée représente un peu plus de 20 kilomètres d'une forêt humide continue où dominent les peupliers. **Entre bois, étangs et marais, l'étroite vallée dont le lit ne représente guère qu'un kilomètre** du Nord au Sud, est peu pénétrable : moins de 10 ponts permettent de la traverser, laissant d'importantes zones d'ombre... Lieu d'extraction de la tourbe, cette vallée très pratiquée par les chasseurs et les pêcheurs est devenue progressivement un lieu de villégiature plutôt populaire dédiée aux plaisirs de l'eau. Les vues extérieures sur la vallée de la Sensée sont le principal moyen d'en découvrir l'épais manteau boisé. Seules les traversées ouvrent des fenêtres étroites sur l'eau de la rivière ou des étangs.

Le triangle de raccordement du canal du Nord et de la vallée de la Sensée, au niveau d'Arleux, comme un peu plus à l'Est le Bassin rond, propose un havre pour les bateliers.

## Les séquences paysagères du Canal Seine-Nord Europe

En cohérence avec les paysages régionaux et unités paysagères traversés, 7 séquences paysagères sont identifiées le long du CSNE, du Sud vers le Nord :

7 - la Vallée de la Sensée, de Hermies à Oisy-le-Verger

6 - les Grands plateaux de Etricourt-Manancourt à Hermies

5 - les Collines du Vermandois et la Vallée de la Tortille, de Cléry-sur-Somme à Etricourt-Manancourt

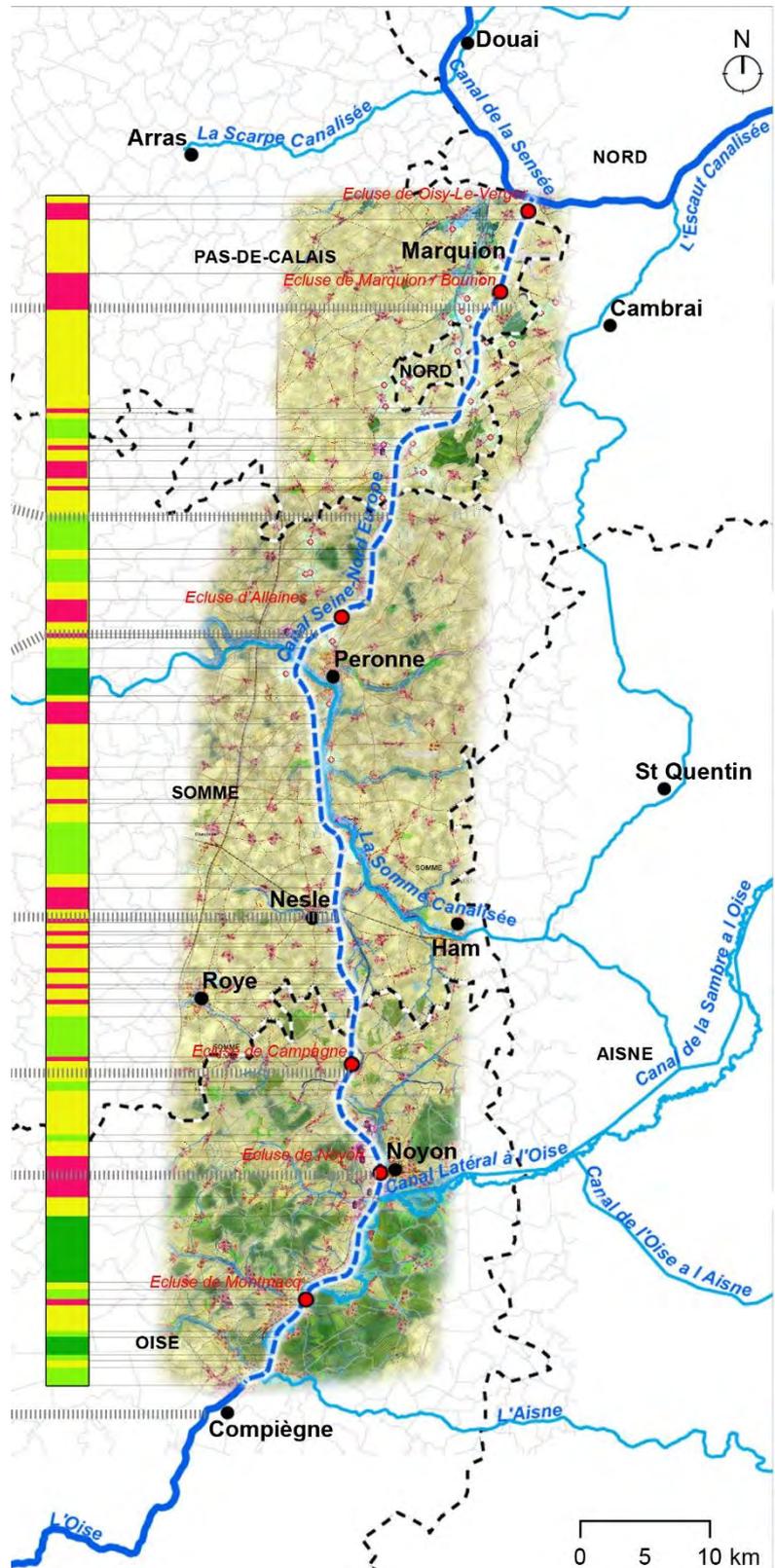
4 - la Vallée de la Somme, de Nesle à Cléry-sur-Somme

3 - le Sud Santerre, de Catigny à Nesle

2 - le Noyonnais, de Noyon à Catigny,

1 - la Vallée de l'Oise, de Compiègne à Noyon

-  Axe du projet
-  Pas visible
-  Peu Visible
-  Visible
-  Très visible



Source : SOAP Tome 1

## Séquence 1 : La vallée de l'Oise (de Compiègne à Noyon)

### ●●L'Oise urbaine (de Compiègne à Clairoux)



Zone industrielle nord de Compiègne, le long de l'Oise -Site Continental au pied du Mont Ganelon à Clairoux depuis la RD1031

### ●●L'Oise naturelle et industrielle (de Clairoux à Ribécourt-Dreslincourt)



Urbanisation quasi continue le long de la RD 932, ici à Clairoux au pied du Mont-Ganelon – Canal latéral à l'Oise à Janville



Rives urbanisées du Canal latéral à l'Oise à Longueil Annel – Boucles de la vieille Oise à Janville



Franchissement du Canal latéral à l'Oise par la RD 40 au niveau de la zone industrielle de Ribécourt-Dreslincourt

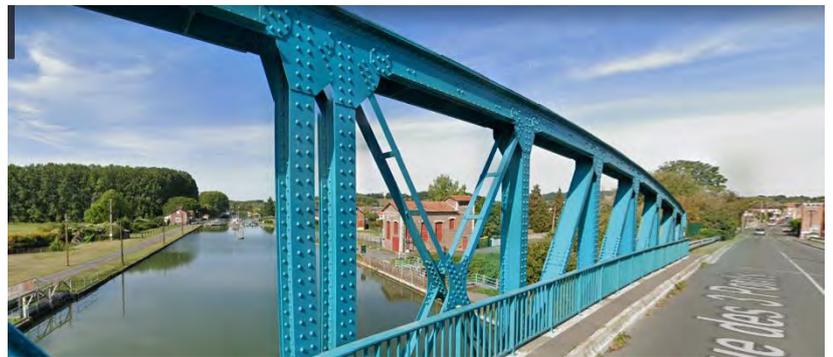
●●L'Oise naturelle et forestière (de Ribécourt-Dreslincourt à Noyon)



Vue sur la Vallée de l'Oise depuis la RD 1032, en balcon, entre Ribécourt et Pimprez



Vieille Oise à Chiry-Ourscamp devant l'ancienne abbaye – Franchissement de l'Oise canalisée à Pimprez par la RD 608



Site de confluence du Canal du Nord et de l'Oise, à Pont-L'Evêque – Oise canalisée en amont de la confluence

Séquence 2 : Le Noyonnais

●●Noyon



Façade du Quartier Beauséjour sur le Canal du Nord à Noyon - Perspective sur la cathédrale de Noyon depuis la RD 934

●●De Beaurain-les-Noyon à Catigny



Prairies humides de la Verse à Bussy - Grandes cultures et mont boisé à Ecuilly

Séquence 3 : Le Sud Santerre (de Catigny à Nesle)

●●De Catigny à Ercheu



Canal du Nord sur le plateau du Sud Santerre à Campagne – Cressy-Omencourt auréolé de boisements parmi les grandes cultures

●●De Ercheu à Nesle



Silo de Languuevoisin et Vallée de l'Ingon depuis la RD 89



Paysage industriel de Nesle depuis la RD 930

Séquence 4 : La vallée de la Somme, de Nesle à Cléry-sur-Somme



Versant oriental de la Vallée de la Somme à Cizancourt (RD 62)



Pont de l'A29 sur la Somme canalisée à Cizancourt



Fond de vallée à Saint-Christ-Briost (RD 45), Somme canalisée et cours naturel du fleuve



Site du pont-canal depuis les hauteurs de Biaches : vue sur le Mont Saint-Quentin en surplomb de Péronne et de la vallée de la Somme

Séquence 5 : Les collines du Vermandois et la vallée de la Tortille (de Cléry-sur-Somme à Etricourt-Manancourt)



Allaines dans le fond de vallée de la Tortille depuis le Mont Saint-Quentin



Vallée de la Tortille depuis la RD 149 : Moislains et Manancourt

Séquence 6 : Les grands plateaux (d'Etricourt à Marquion)

●●D'Etricourt-Manancourt à Ytres



Silhouette d'Ytres sur le plateau par la RD 18 avec l'A2 en tranchée

●●D'Ytres à Havrincourt



Bois d'Havrincourt et A2 depuis la RD 5 entre Hermies et Havrincourt

## ●● D'Hermies à Marquion

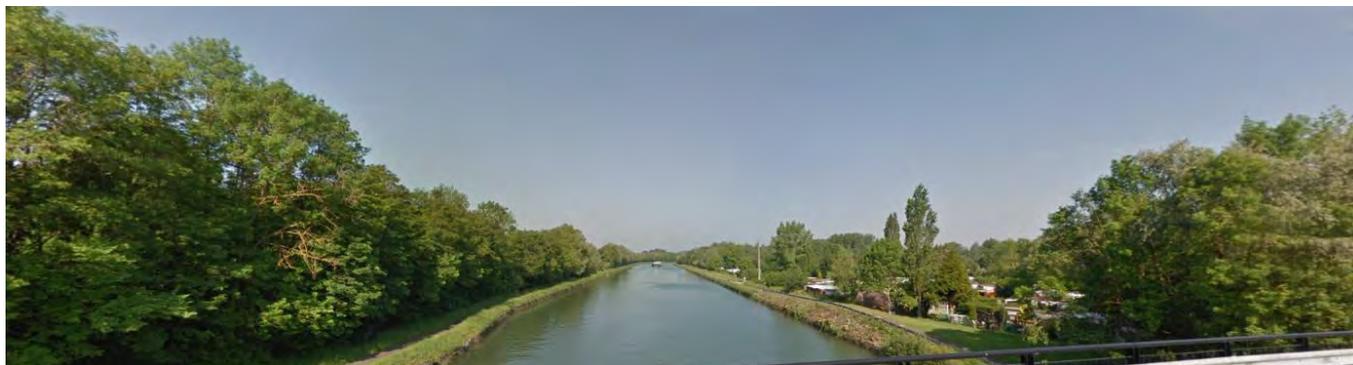


Canal du Nord entre Hermies et Moeuvres,

### Séquence 7 : La vallée de la Sensée de Marquion à Oisy-le-Verger



Silhouette d'Epinoy depuis la RD 21



Canal de la Sensée depuis RD 14 à Oisy-le-Verger

### Sources

- Atlas des paysages de la Somme 1, LE BOUDEC Bertrand | IZEMBART Hélène, édition : DIREN PICARDIE – 2007
- Atlas des paysages de la Somme 2, LE BOUDEC Bertrand | IZEMBART Hélène, Edition : DIREN PICARDIE – 2007
- Atlas des paysages de l'Oise, commandé par la DDE de l'Oise et la DIREN de Picardie en 2004.
- Atlas des paysages Nord Pas de Calais, Approche générale et culturelle, DIREN Nord-Pas de Calais, 2005
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 1 - Enjeux et grands principes d'aménagement, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 2 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur le secteur 1, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 3 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur les secteurs 2, 3 et 4, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Août 2016 ;

### Illustrations :

- carte des paysages régionaux traversés par le CSNE : Région Hauts-de-France
- schéma des séquences paysagères : SOAP Tome 1
- photos : Google maps
- Paysages vu du Mont Saint-Quentin à Péronne / Région – DRA.



Vue depuis la RD5 sur le Canal du Nord  
entre Hermies et Havrincourt  
CC Sud Artois (62)

# Points de vue remarquables

Les points de vue signalés dans cette fiche sont :

- les points de vue sur le CSNE depuis des points hauts, qui donneront à voir, à lire ou à comprendre le CSNE dans son environnement
- les points de vue potentiels depuis le CSNE, lorsque celui-ci se trouvera en surplomb du paysage environnant. Ces derniers sont déterminés à ce stade par les plans de l'avant-projet Sommaire qui précise le niveau normal de navigation par rapport à celui du terrain naturel. Ils n'intègrent pas les choix d'aménagement des abords du canal qui pourraient obstruer les fenêtres sur le paysage environnant.

Les points de vue remarquables sont signalés lorsque la CSNE sera donné à voir dans son unité paysagère, ou à l'inverse qu'il proposera des vues sur des éléments remarquables du paysage répertoriés aux Fiches « Paysages traversés » & « Patrimoines ».

## Points de vue sur le CSNE

Des points de vue récurrents sur le CSNE seront proposés depuis la soixantaine d'ouvrages de franchissement du canal (cf fiche « Réseau viaire »). Des points de vue spécifiques aux paysages traversés sont également répertoriés :

### Compiégnois-Noyonnais

Des points de vue élargis sur le fond de la vallée de l'Oise et le tracé du CSNE sont proposés depuis les hauteurs des monts boisés environnants, accessibles la plupart du temps à pied (Mont Ganelon, Mont Conseil, butte du Mont Renaud à l'emplacement de l'ancienne chartreuse, Mont Saint-Siméon, La Montagne au niveau de Vauchelles et Porquéricourt), ainsi que depuis la RD 1032, à l'approche de Pimprez.

Ce secteur concentre la plupart des points de vue remarquables : depuis la nécropole française et **l'hôpital de Noyon, depuis la butte du Mont Renaud à l'emplacement de l'ancienne chartreuse**, depuis la tour Sud de la cathédrale de Noyon.



À Noyon, depuis la nécropole française, vue sur le versant opposé de la vallée de la Verse et le tracé du CSNE

### Santerre-Haute Somme

Compte tenu de l'implantation du CSNE, les points de vue seront situés en surplomb du canal depuis les routes départementales du plateau et de la rive Ouest de la vallée de la Somme : RD 76 à Campagne, RD 15 à la sortie d'Ercheu, entre Languevoisin et Nesle, depuis les versants Est et Ouest de la vallée de la Tortille...Le fond de vallée de la Somme, boisé, constituera un masque aux perceptions lointaines du canal.

Les points de vue remarquables de ce secteur sont regroupés dans la vallée de la Tortille (depuis le **cimetière militaire d'Etricourt-Manancourt en direction du grand déblai d'Ytres, depuis le Mont Saint-Quentin à Péronne** sur la vallée de la Tortille) et autour du pont-canal de la Somme (depuis la RD 1 sur les hauteurs de Biaches, la RD 938 à la sortie de Péronne, la véloroute vallée de Somme).



En hiver, Vallée de la Tortille depuis le Mont Saint-Quentin



Grand déblai d'Ytres depuis le cimetière du Commonwealth de Etricourt-Manancourt

- Artois/Cambrésis

Le Canal sera visible lorsqu'il ne sera pas en situation encaissée, comme par exemple entre Moeuvres et Marquion depuis les routes départementales voisines, depuis les RD 21 et 14 aux sorties d'Oisy-le-verger...

Les points de vue remarquables seront situés au franchissement de la RD 7<sup>E</sup> à Ytres, avec vue sur le grand déblai, entre Bourlon et Marquion sur une section ouverte du paysage de plateau où le canal franchira **l'A26 en passage aérien, ainsi qu'au niveau de l'écluse de haute-chute de Marquion** depuis la RD 939.

## Points de vue depuis le CSNE

Le CSNE permettra d'appréhender des points hauts du paysage ou des monuments situés en proximité directe du tracé. Les points de vue « remarquables » sur des édifices seront relativement peu nombreux. En effet, malgré leur proximité (Chapelle Notre-Dame de Saint-Christ Briost, cimetière britannique de Graincourt-les-Havrincourt, **Abbaye d'Ourscamp**), ils ne seront peu ou pas visibles en raison des masques de la végétation ou du relief.

Quelques vues dégagées permettront de saisir le caractère des paysages environnants.

### Compiégnois-Noyonnais

Des vues seront possibles sur :

- les églises de Clairoux, de Longueil-Annel, de Thourotte, et les Monts de la rive Est de la vallée de l'Oise,
- en hiver peut être l'Abbaye d'Ourscamp,
- la cathédrale de Noyon au nord du franchissement de l'écluse où le canal sera en surplomb,
- depuis Catigny vers Campagne sur les horizons immenses de la plaine cultivée.

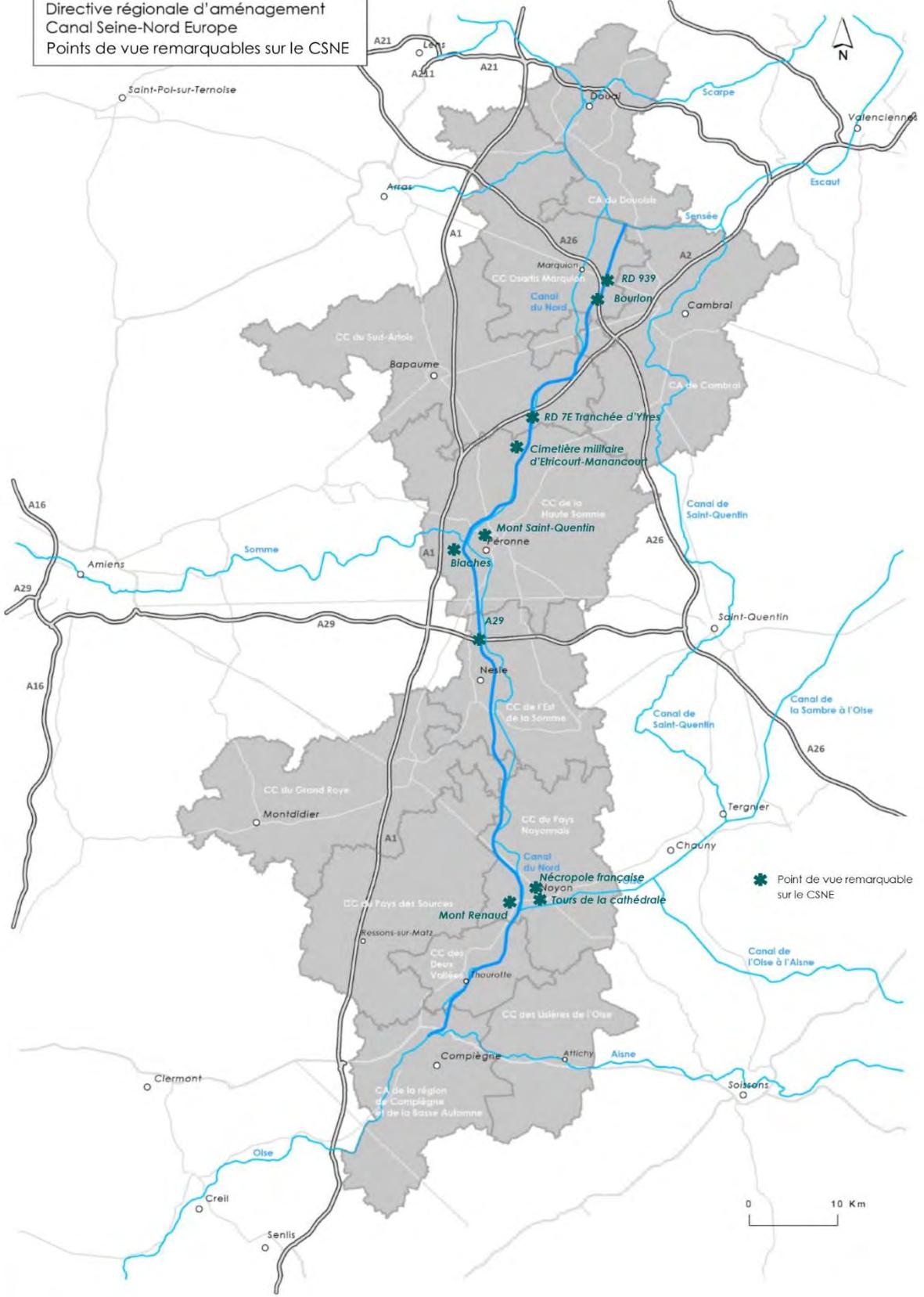
Santerre-Haute-Somme : les vues sur le paysage environnant seront principalement localisées dans la vallée de la Tortille.

Artois/Cambrésis : le Bois et le village de Bourlon seront bien perceptibles, ainsi que la commune d'Oisy-le-Vergers en situation perchée.

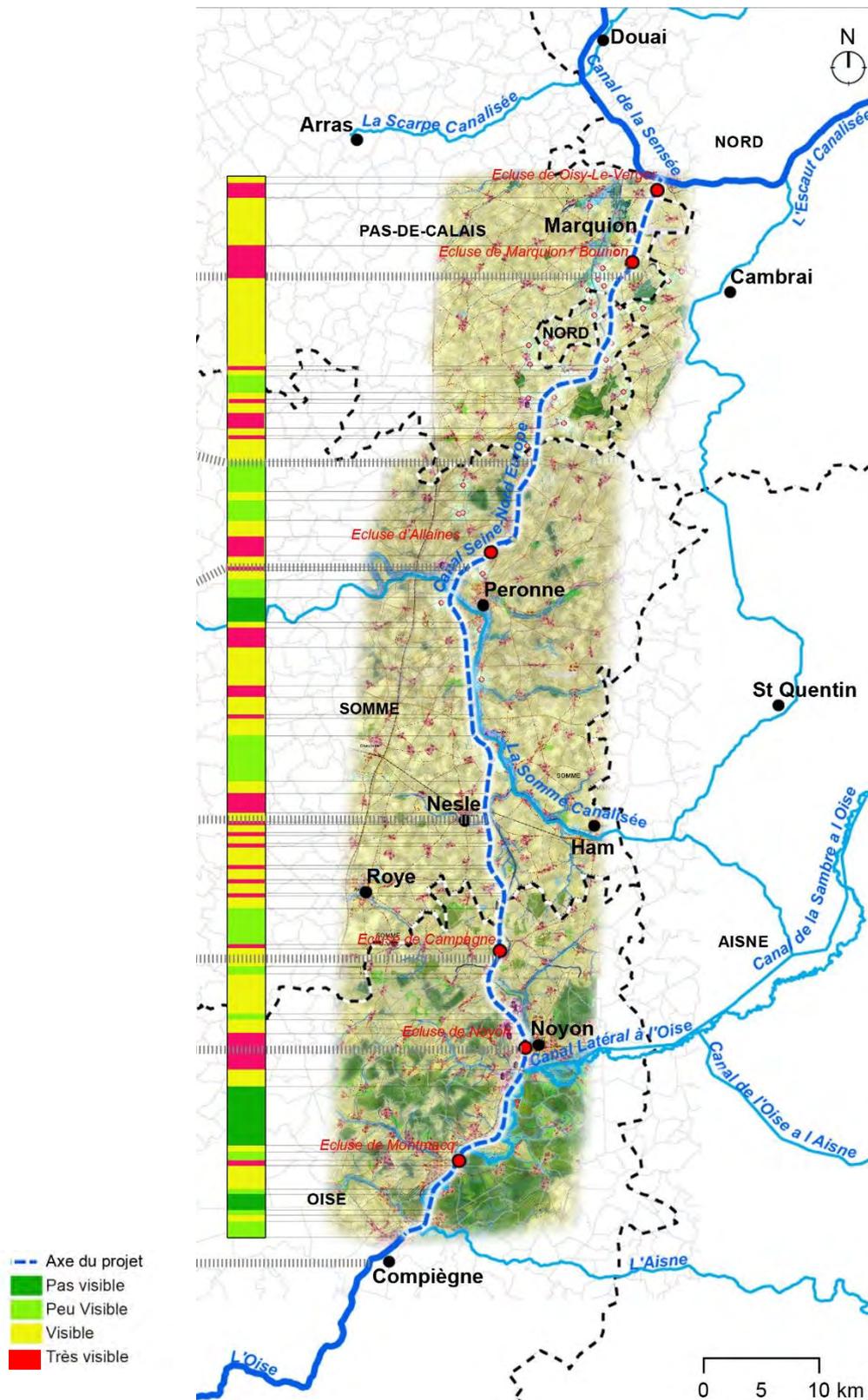
### Sources

- Avant-Projet Sommaire modificatif du CSNE, VNF, 2014
- Photos : Région Hauts-de-France ; Google maps

Directive régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Points de vue remarquables sur le CSNE



Annexe : principales perception visuelles du canal dans les territoires (source SOAP, 2016)







Église d'Hermies,  
CC Sud Artois (62)

# Patrimoines bâtis et paysagers

Le patrimoine bâti et paysager abordé dans cette fiche concerne, uniquement dans le périmètre de proximité du CSNE (2,5 km de part et d'autre du CSNE) :

- le patrimoine bénéficiant de protections :
  - bâtiments classés ou inscrits, et protégés au titre des Monuments historiques,
  - sites classés et inscrits au titre de la loi de 1930,
  - les sites patrimoniaux remarquables correspondant aux anciennes Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP),
- le patrimoine non protégé bénéficiant d'une forme de reconnaissance :
  - inventorié par le Service régional de l'Inventaire,
  - repéré pour des circuits locaux,
  - représentatif d'une période de l'histoire ou de l'histoire de l'art,
  - bénéficiant d'un label, à l'exemple du label Jardin remarquable du Ministère de la Culture.

Le patrimoine archéologique est principalement documenté par les diagnostics et campagnes de fouilles menés par l'INRAP entre 2008 et 2011 sur le tracé du CSNE qui en ont fait un des plus grands chantiers archéologiques actuellement entrepris en Europe. Il n'est pas repris dans cette fiche.

À signaler que le territoire d'étude comprend un édifice inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, le beffroi de Cambrai (hors périmètre de proximité), au titre des Beffrois de Belgique et de France. En revanche, il ne compte pas d'arbre remarquable repéré à l'inventaire national de l'association ARBRES.

## Le patrimoine bâti et paysager en proximité du CSNE

69 édifices classés ou inscrits dans le périmètre de proximité du CSNE sur les 3153 que comptent les Hauts-de-France

1 seul des 229 sites inscrits en région (1 autre disparu),

Une trentaine d'édifices/ensembles présentant un intérêt architectural (sans protection) ; 2 ZPPAUP/SPE à Noyon et Compiègne

1 jardin remarquable

Sur le territoire de projet CSNE, l'emploi de la brique est dominant dans les matériaux de construction façonnant les paysages villageois.

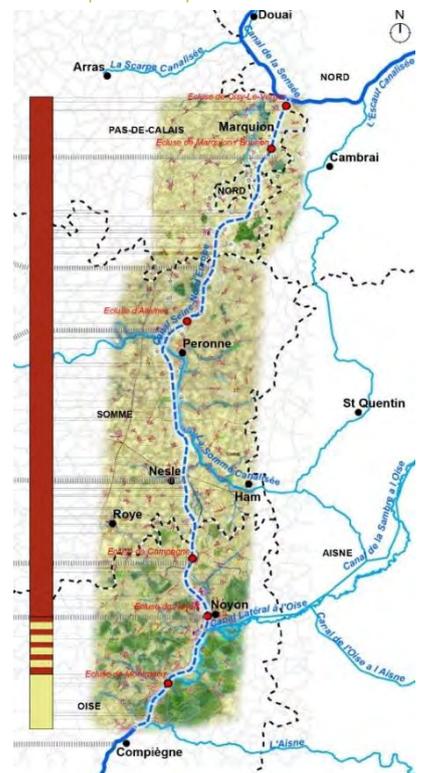
Noyon marque d'ailleurs la limite nord/sud entre l'emploi traditionnel de la brique et celui de la pierre blanche.

Même si la pierre blanche est répandue dans le Compiégnois, par exemple sous la forme de volumes traditionnels allongés et pignons à pas de moineaux, elle cède vite la place entre Compiègne et Noyon à un mélange de brique et pierre blanche.

Dans le Santerre l'usage de la brique se généralise avec une présence ponctuelle de la pierre blanche (dans les édifices institutionnels ou religieux). La Vallée de la Somme ne conserve en effet en pierre blanche que des édifices épargnés de la Première Guerre Mondiale.

Plus au nord, c'est la brique qui règne en maître sur les séquences paysagères du Vermandois, des Grands plateaux artésiens et cambrésiens et de la Vallée de la Sensée.

Matériaux de construction dominants dans le bâti traditionnel **brique (en rouge)** et **pierre blanche (jaune)**



Le territoire du projet CSNE est jalonné de petites villes et villages dont une des particularités est d'avoir été fortement touchés par les guerres successives (1870, 1914-18, 1939-45), qui ont transformé les paysages en gommant sur certains secteurs le patrimoine bâti antérieur au XXème siècle. Le périmètre de proximité du canal est essentiellement impacté par le premier conflit mondial.

Ainsi sur la partie nord du tracé, directement concernée par les fluctuations de la ligne de front de la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale, on ne dénombre pas d'édifice classé ou inscrit dans le périmètre de proximité du canal, à la différence de la partie sud (Oise) où un patrimoine bâti civil ou religieux ancien, remontant au Moyen-âge, est encore ponctuellement présent.

Édifices/sites protégés (source : Ministère de la Culture)	Commune	Département	Protection
Abbaye Notre-Dame	Chiry-Ourscamps	60	classé MH
Château Mennechet	Chiry-Ourscamps	60	inscrit MH
Église Notre-Dame de Thourotte	Thourotte	60	classé MH
Château du Plessis-Brion	Plessis-Brion	60	classé MH
Église Saint-Etienne de Clairoix	Clairoix	60	inscrit MH
Église de la Sainte-Trinité	Choisy-au-Bac	60	classé MH
Prieuré Saint-Etienne	Choisy-au-Bac	60	inscrit MH
<b>Château d'Annel</b>	Longueil-Annel	60	inscrit MH
Église Saint-Martin de Cambronne-les-Ribécourt	Cambronne-les-Ribécourt	60	classé MH
Prieuré de la Verrue	Pimprez	60	inscrit MH
Mont-Ganelon	Clairoix, Janville, Bienville, Coudun	60	site inscrit
42 monuments classés ou inscrits	Compiègne	60	classés et inscrits MH
	Compiègne	60	ZPPAUP
	Noyon	60	ZPPAUP
9 monuments classés ou inscrits	Noyon	60	classés et inscrits MH
Menhir	Oisy-le-Verger	62	classé MH
Cimetière	Saint-Christ-Briost	80	classé MH
Chapelle de Briost	Saint-Christ-Briost	80	classé MH
Château fort	Péronne	80	classé MH
Église Saint-Jean-Baptiste	Péronne	80	classé MH
Porte de Bretagne	Péronne	80	classé MH
Château d'Happlincourt (ruines)	Villers-Carbonel	80	inscrit MH
Saule	Moyencourt	80	site inscrit

Ces conflits sont également à l'origine d'un patrimoine plus contemporain, dont les formes architecturales sont regroupées sous les termes générique de « reconstruction 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>nde</sup> guerre mondiale ». En résulte également un semis de cimetières militaires, présentant un intérêt architectural et paysager aujourd'hui reconnu.

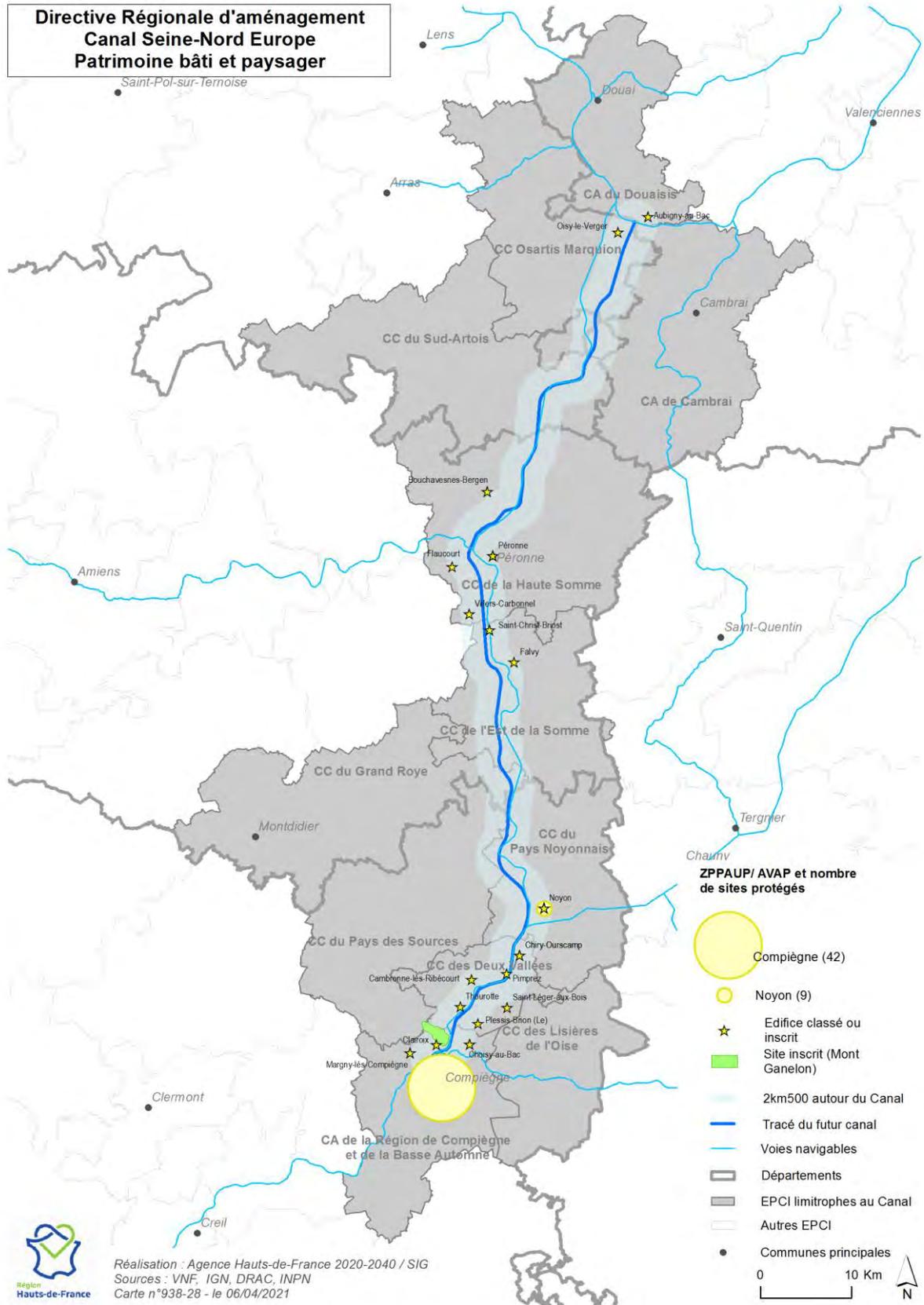
Les différentes catégories de patrimoine bâti rencontrées sur l'ensemble du tracé sont :

- Patrimoine industriel : anciennes sucreries, brasseries, minoteries, moulins, silos, distilleries, tissages, manufactures et usines diverses,
- Patrimoine mémoriel : monuments aux morts, cimetières militaires,
- Patrimoine civil : mairies, écoles primaires, maisons, salle des fêtes,
- Patrimoine religieux : croix, prieuré, églises, chapelles, anciennes abbayes,
- Patrimoine agricole : fermes, logements ouvriers,
- Patrimoine de la reconstruction : concerne essentiellement le patrimoine civil et religieux,
- Patrimoine de la villégiature : châteaux de plaisance, maisons des champs, demeures de villégiature,
- Patrimoine technique lié aux voies d'eau : écluses, quais, maisons éclusières, gares d'eau, vannes...

Trois villes historiques dotées d'un patrimoine ancien jalonnent le tracé : Compiègne, Noyon et Péronne.

# Directive Régionale d'aménagement Canal Seine-Nord Europe Patrimoine bâti et paysager

Saint-Pol-sur-Ternoise



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : VNF, IGN, DRAC, INPN  
Carte n°938-28 - le 06/04/2021

Secteur Nord du tracé CSNE (Pas-de-Calais et Nord)

Il s'agit exclusivement d'un patrimoine du XX<sup>ème</sup> siècle sans protections réglementaires : églises et châteaux reconstruits, cimetières militaires du Commonwealth indiquant l'emplacement des anciens champs de bataille et d'un cimetière civil (Ytres) qui se trouveront en proximité parfois directe du canal.



Cimetière militaire de Chapel Corner à Sauchy-Lestrée sur la RD 21E1

Secteur central du tracé du CSNE (Somme)

Les édifices classés ou inscrits apparaissent à partir de Péronne, et s'égrènent vers le sud du tracé. Ils correspondent au patrimoine épargné par le premier conflit mondial : ruines du château d'Happlincourt, vestiges de l'ensemble fortifié de Péronne (château fort, Porte de Bretagne), chapelle Nord-Dame de Saint-Christ ...

Au nord de Péronne, il s'agit, comme pour le secteur nord du tracé, de cimetières militaires et d'ensembles architecturaux issus de la reconstruction, de type mairie-salle des fêtes comme à Moislains.

Des vestiges d'occupations industrielles le long de la Somme (comme la friche Mohair à Péronne) témoignent de l'activité textile de cette région, aujourd'hui disparue.



Chapelle Notre-Dame de Saint-Christ Briost Mairie et Salle des fêtes de Moislains (source SRI, Région Hdf)

Secteur sud du tracé du CSNE (Oise) :

Ce secteur concentre 85% du patrimoine bâti protégé du tracé du CSNE et le seul site inscrit (Mont Ganelon), reflétant la présence de nombreuses abbayes et autres lieux de pouvoir.

La valeur patrimoniale des ensembles urbains de Noyon et Compiègne est reconnue par l'instauration de ZPPAUP en 2000 et 2010. Les deux cités comptent plusieurs édifices protégés d'une valeur exceptionnelle. Elles sont également dotées d'hôtels de ville de style gothique flamboyant du XVI<sup>e</sup> siècle contemporains l'un de l'autre.

À Noyon, ville épiscopale jusqu'à la Révolution française, la ZPPAUP comprend l'ensemble urbain formé notamment de la cathédrale, du quartier canonial et épiscopal, avec la bibliothèque du Chapitre. Ces monuments, endommagés par la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale, ont fait l'objet d'une restauration à l'identique particulièrement soignée.

Le Noyonnais recense également quelques bâtiments fastueux issus de la Renaissance, à l'image du Château du Plessis-Brion ou du logis du palais épiscopal de Noyon.



Chevet de la cathédrale Notre-Dame de Noyon et bibliothèque du Chapitre – Quartier cathédrale rue Corbault



Abbaye Notre-Dame d'Ourscamp reconvertie en fonderie puis en usine textile en XIXème siècle – mur d'enceinte de l'abbaye

À Compiègne, ville royale et impériale, la ZPPAUP comprend le centre ancien, le château et ses parcs, ainsi que plusieurs quartiers comme les Faubourgs et Royallieu (ancienne abbaye).



Perspective du parc du Château de Compiègne, labellisé Jardin remarquable



Hôtel de ville et beffroi de Compiègne

La vallée de l'Oise est dotée d'un patrimoine industriel issu des implantations des premières usines, pour certaines construites ou reconstruites dans l'entre-deux guerres, et remaniées depuis. Contemporaines de l'essor industriel et du développement du transport fluvial, deux cités batelières à Longueil-Annel et Pont L'Evêque sont les témoins d'une activité batelière autrefois intense (cf fiche Batellerie).



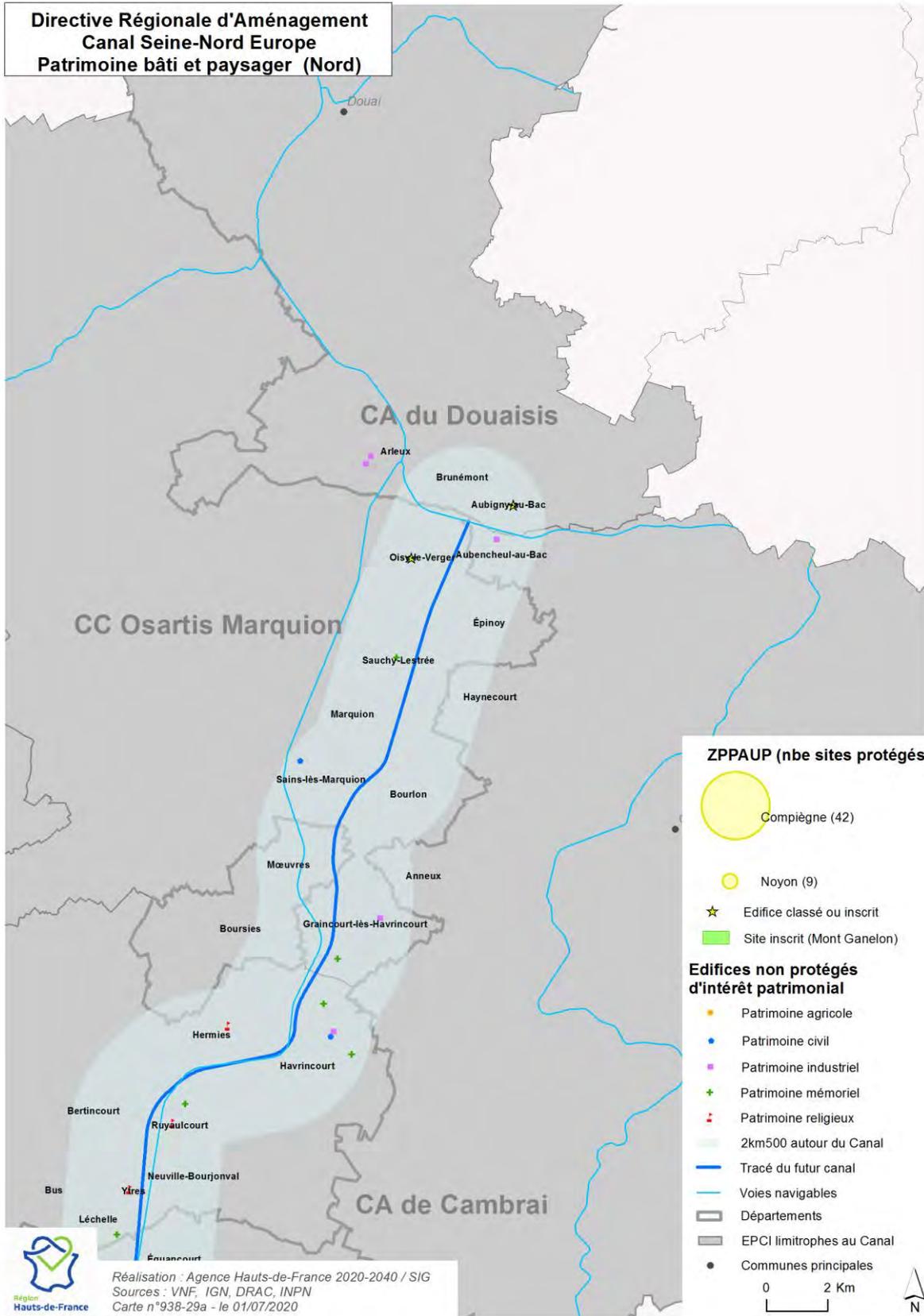
*Quartier des bateliers à Longueil-Annel*

Quelques vestiges attestent de la présence romaine dans la région à l'image du Mont Ganelon (Camp de César), ou encore de la via agrippa (RD 934) et de la trame urbaine de Noyon...

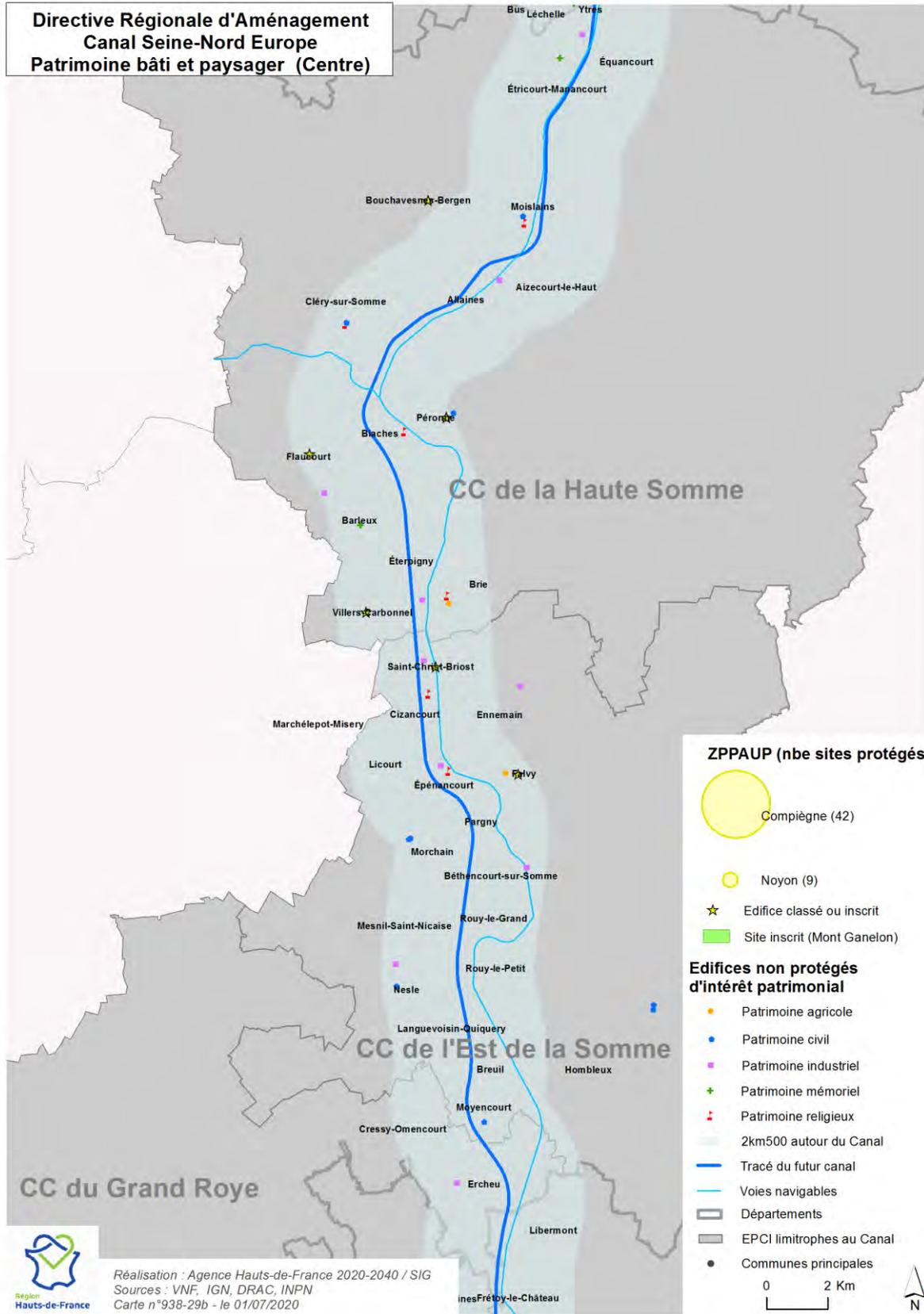


*Mont-Ganelon, site inscrit, depuis Annel*

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Patrimoine bâti et paysager (Nord)**

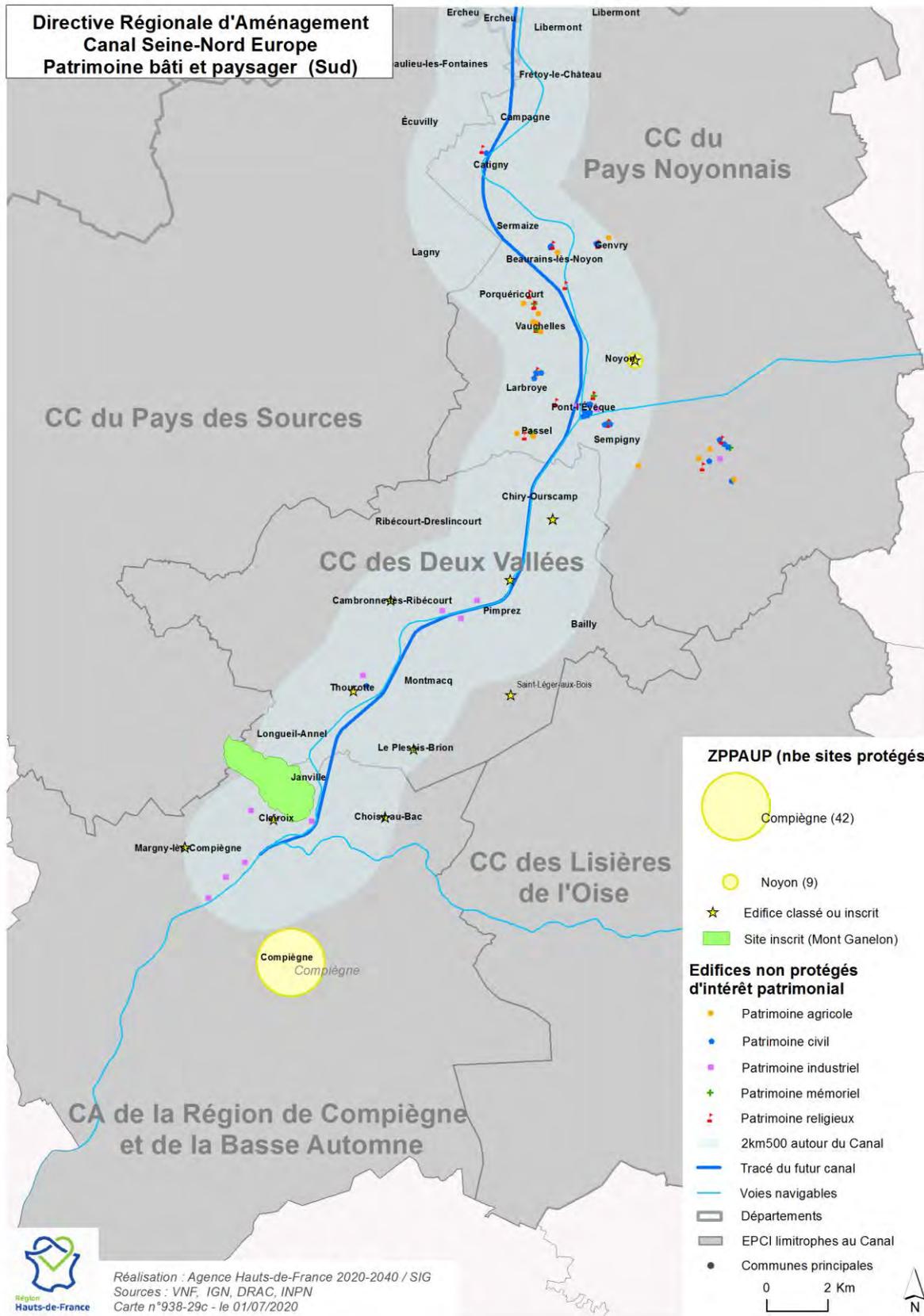


**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Patrimoine bâti et paysager (Centre)**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : VNF, IGN, DRAC, INPN  
Carte n°938-29b - le 01/07/2020

**Directive Régionale d'Aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Patrimoine bâti et paysager (Sud)**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / SIG  
Sources : VNF, IGN, DRAC, INPN  
Carte n°938-29c - le 01/07/2020

## Focus sur le patrimoine technique lié aux voies d'eau

Ce patrimoine est composé des ouvrages d'art et installations nécessaires à la navigation situés sur les voies d'eau existantes du tracé du CSNE. Il s'agit de :

- Écluses



Graincourt-lès-Havrincourt. Ecluse n°7.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général

Cléry-sur-Somme. Ecluse n°12.



Campagne. Ecluse n°16.  
Noyon. Ecluse n°18  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France –  
Inventaire général



Languevoisin, port céréalier

- Gares d'eau



Hermies. Aire de retournement. Phot. H. Bouvet  
© Région Hauts-de-France – Inventaire général.



Moislains, URAP

- Ports

Marquion. Appontements



Cléry-sur-Somme. Le port et le silo à céréales.



- Ports de plaisance



Pont-l'Évêque. Le port de plaisance.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général



Péronne. Le port de plaisance.

- Tunnels



Le tunnel de Ruyaulcourt à Etricourt-Manancourt et à Ruyaulcourt.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général



- Chemins de halage



Le chemin de halage à Havrincourt et à Rouy-le-Petit.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général

- Vannes



Havrincourt. Vanne de décharge.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général



Languevoisin. Vanne de dérivation

- Chantier naval



Pont-l'Évêque. Le chantier naval Rousseaux et Debacker.  
Phot. H. Bouvet © Région Hauts-de-France – Inventaire général

## Le patrimoine bâti et paysager en perspective du projet CSNE

L'aménagement de l'itinéraire bord à canal permettra plusieurs formes d'itinérances. Pour les plus curieux, il s'agit de permettre :

- la découverte des patrimoines localisés **en proximité du CSNE depuis l'itinéraire bord à canal, au moyen d'une signalétique adaptée** : quartiers bateliers sur la partie Oise, églises et ruines de château sur la partie Somme, édifices de la Reconstruction (châteaux, églises ; ensembles mairie-écoles) sur l'Artois-Cambrésis.
- **l'accès aux villes historiques situées le long du tracé**, de Compiègne, Noyon et Péronne, au moyen d'aménagements piétons et cyclables.

## Sources

- Thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés, Inventaire général du patrimoine culturel - Ministère de la Culture et de la Communication, n° 7 (réédition revue et complétée), 2013
- Inventaire des classés et inscrits de l'Oise, DREAL de Picardie, 2013
- Inventaire des classés et inscrits de la Somme DREAL de Picardie, 2013
- Inventaire des classés et inscrits du Nord-Pas de Calais, DREAL Nord Pas-de-Calais 2015
- Inventaire général du Patrimoine culturel des Hauts-de-France : <https://inventaire.hautsdefrance.fr/>
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 1 - Enjeux et grand principes d'aménagement, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 2 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur le secteur 1, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 3 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur les secteurs 2, 3 et 4, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Août 2016 ;
- base de données : archéologie aérienne
- Atlas des paysages Oise, Somme, Nord-Pas de Calais, DREAL Hauts-de-France
- INRAP : <https://multimedia.inrap.fr/atlas/canal-seine-nord-europe/archeo-canal-seine-nord-europe#.X3NbhMizYnQ>
- Crédit photographique : Patrimoines bâti et paysager – Eglise d'Hermies /Région - DRA



# Enjeux paysagers autour du Canal Seine-Nord Europe

Différents types d'enjeux paysagers sont recensés en lien avec l'implantation du CSNE et abordés dans cette fiche :

- des enjeux liés à la préservation du caractère des grands paysages traversés
- des enjeux plus locaux liés aux configurations paysagères situées sur le tracé du CSNE
- des enjeux transversaux recensés au Schéma d'Orientations Architecturales et Paysagères (SOAP, 2016).



## Préserver le caractère des paysages régionaux traversés

Les lignes de force des grands paysages régionaux traversés devront être prises en compte dans la conception globale du projet CSNE et de l'ensemble de ses aménagements connexes :

- **Vallée de l'Oise**
- Plateau Picard & du Santerre
- Vallée de la Somme
- Vermandois
- Grands plateaux Artésiens et Cambrésiens
- **Belvédères d'Artois et vaux de Scarpe et de Sensée**

Ces caractères sont détaillés dans la fiche Paysages traversés.

## Enjeux locaux liés aux séquences paysagères

En cohérence avec les 7 séquences paysagères identifiées le long du CSNE, des enjeux liés à leurs configurations paysagères sont recensés :

### Enjeux paysagers de la séquence 1 : La vallée de l'Oise (de Compiègne à Noyon)

- cohabitation des 3 voies d'eau (CLO, CSNE et vieille Oise) dans le fond de vallée et aménagement des espaces interstitiels,
- maintien de la perception des voies d'eau dans le fond de vallée, notamment depuis les villages,
- maintien de l'ouverture des paysages attenants,
- lisibilité des reliefs environnants,
- valorisation des méandres de l'Oise et des annexes hydrauliques au projet CSNE,
- accessibilité et valorisation des 4 sites de confluence,
- insertion dans le profil de la vallée du dépôt de Pimprez,
- devenir du Canal latéral à l'Oise.

### Enjeux paysagers de la séquence 2 : le Noyonnais de Noyon à Catigny,

- lisibilité des reliefs environnants (« Monts » et buttes boisées),
- redéfinition de la façade urbaine de Noyon au passage du futur canal,
- liaisons du chemin de service du CSNE avec le centre-ville et la gare,
- aménagement de l'espace résiduel entre le Canal du Nord et le CSNE,
- maintien des perspectives sur la cathédrale de Noyon, notamment dans l'axe de la RD 934,
- devenir du canal du Nord.

### Enjeux paysagers de la séquence 3 : le Sud Santerre (de Catigny à Nesle)

De Catigny à Ercheu : conserver le caractère ouvert du paysage, avec une attention sur les lisières du bois du Quesnoy.

De Ercheu à Nesle : conserver le caractère ouvert du paysage et la lisibilité des faibles vallonnements, préserver les talus boisés.

Sur l'ensemble : devenir du canal du Nord.

### Enjeux paysagers de la séquence 4 : La vallée de la Somme, de Nesle à Cléry-sur-Somme

- atténuation des effets d'encadrement des villages, qui vont se retrouver tels des îlots entre le Canal de la Somme et le Canal Seine-Nord Europe en surplomb,
- valorisation du site de confluence canal de la Somme/Canal du Nord,
- perception du pont-canal de la Somme,
- lisibilité et maintien des fonctionnalités des vallons perpendiculaires au fleuve qui pourraient être remblayés par des dépôts,
- insertion de la halte fluviale de Saint-Christ Briost dans le profil de la vallée,
- maillage avec les itinéraires cyclables, pédestres et équestres existants.

### Enjeux paysagers de la séquence 5 : Les collines du Vermandois et la vallée de la Tortille (de Cléry-sur-Somme à Etricourt-Manancourt)

- maintien de l'ouverture et des structures paysagères de la vallée de la Tortille (rideaux et langues boisées des versants),
- cohabitation des ouvrages (écluses, bassin réservoir) et des nouvelles activités (port, embarcadère, base de loisirs) dans le paysage de la vallée,
- valorisation/restauration de la Tortille,
- rétablissement des itinéraires dédiés aux mobilités actives (GR, GRP).

### Enjeux paysagers de la séquence 6 : Les grands plateaux de Etricourt-Manancourt à Marquion

- maintien de la perception des villages dans les paysages ouverts, des boisements et de leurs lisières,
- lisibilité des infrastructures dans le paysage,
- valorisation du patrimoine de la Reconstruction et du patrimoine mémoriel
- devenir du canal du Nord.

### Enjeux paysagers de la séquence 7 : La vallée de la Sensée de Marquion à Oisy-le-Verger

- valorisation des sites de confluence CSNE/Sensée, canal du Nord/Sensée,
- préservation des paysages de marais, et de leur fonctionnement hydraulique

## 14 enjeux paysagers transversaux (source : SOAP, tome 1, 2016)

### 1. Reliefs remarquables



Exemple du Mont-Renaud depuis la RD 64

### 2. Lisières forestières



Exemple de la lisière entre le Plessis-Brion et Montmacq au voisinage du CSNE, depuis la RD 66

### 3. Grandes continuités paysagères et écologiques



Exemple des Bois des Vaux et Bois de l'Eau, de part et d'autre de la vallée de la Tortille et du futur CSNE à Etricourt-Manancourt,

### 4. Sites de confluence **entre deux cours d'eau**



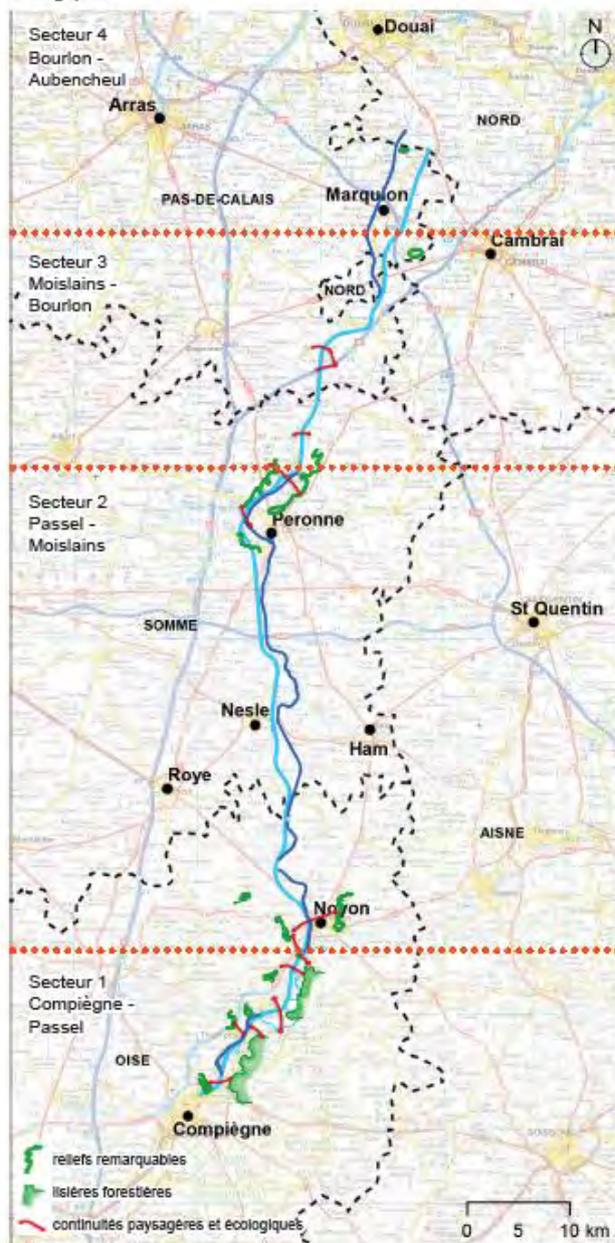
Exemple de la confluence du Canal latéral à l'Oise et du Canal du Nord à Pont L'Évêque,

## 5. Espaces agricoles ou naturels proches du canal

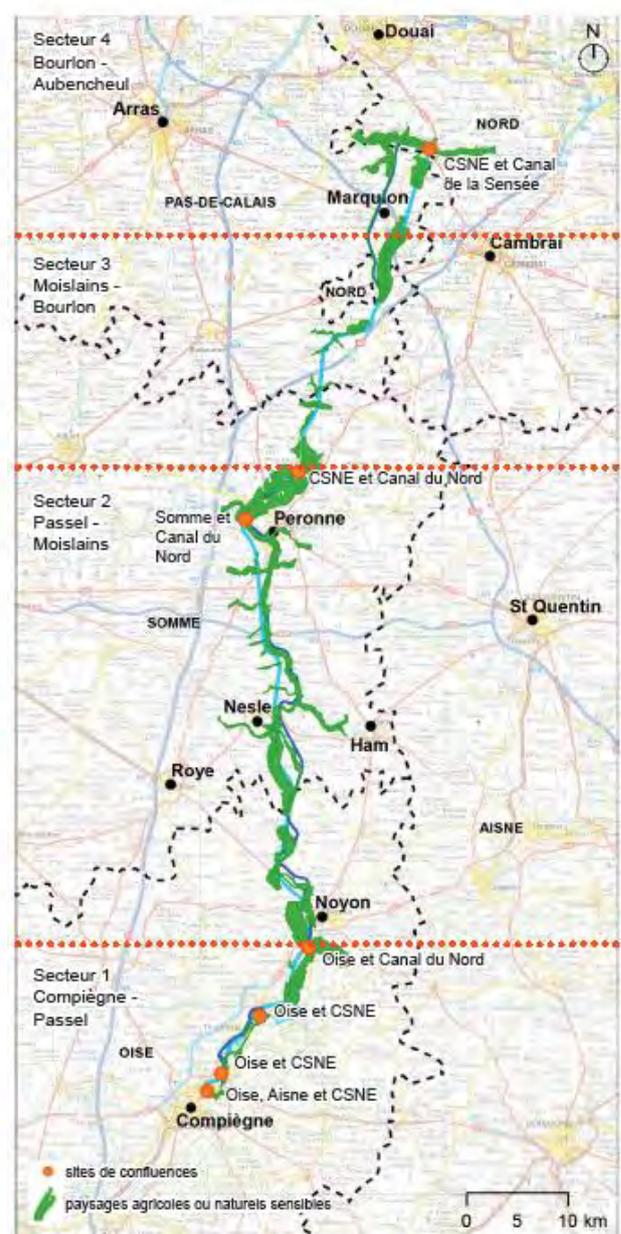


Exemple des haies et langues boisées sur la commune de Moislains

Reliefs remarquables - Lisières forestières - Continuités paysagères et écologiques



Sites de confluences - Paysages agricoles ou naturels sensibles



## 6 Relations entre les quartiers habités et le canal



Exemple du Quartier Beauséjour à Noyon, façade urbaine du Canal du Nord

## 7. Relations entre les zones ou les **bâtiments d'activités et le canal**

8. Patrimoine bâti et naturel  
Cf Fiche Patrimoines

9. Axes historiques, cf Fiche Réseau viaire



Exemple de la Chaussée Brunehaut à Etricourt-Manancourt

10. Espaces résiduels entre le canal et les autres infrastructures  
Cf Fiche Fiches

11. Délaissés de route  
Cf Fiche Réseau viaire

12. Remblais du canal dans les vallons



Exemple du Vallon de Pargny destiné à être partiellement remblayé, à Pargny

13. Zones de dépôt des excédents de matériaux

14. Potentialités pour les circulations douces

Cf Fiche Mobilités actives

Relations entre les quartiers habités et le canal - Relation entre les zones ou les bâtiments d'activités du canal



Espaces résiduels entre le canal et les autres infrastructures - Délaiés de routes - Remblais du canal dans les vallons à atténuer par des pentes plus douces



### Sources

- Atlas des paysages de la Somme 1, LE BOUDEC Bertrand | IZEMBART Hélène, édition : DIREN PICARDIE – 2007
- Atlas des paysages de la Somme 2, LE BOUDEC Bertrand | IZEMBART Hélène, Edition : DIREN PICARDIE – 2007
- Atlas des paysages de l'Oise, commandé par la DDE de l'Oise et la DIREN de Picardie en 2004.
- Atlas des paysages Nord Pas de Calais, Approche générale et culturelle, DIREN Nord-Pas de Calais, 2005
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 1 - Jeux et grand principes d'aménagement, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 2 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur le secteur 1, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Juillet 2016 ;
- CSNE - Schéma d'orientations architecturales et paysagères, TOME 3 – Principes détaillés de paysage et d'architecture du canal sur les secteurs 2, 3 et 4, Royal Askoning DHV, SETEC, Follea Gauthier et Strates, Août 2016 ;
- Illustrations : Région Hauts-de-France, SOAP et Google maps





Point de confluence Belle-rive  
(Canal Latéral à l'Oise et CSNE) à  
Cambronne-lès-Ribécourt (60)

# Points d'intérêt du Canal Seine-Nord Europe

La pratique fluvestre des voies d'eau est à relier aux points d'intérêts qu'elles proposent :

- des points d'intérêt liés à leur patrimoine propre : écluses, barrages, berges, terrains, maisons éclusières, ponts-canaux... ou à des ouvrages exceptionnels par leur dimension ou leur technicité ;
- des points d'intérêt liés à l'activité de batellerie ou de navigation, et à l'imaginaire marin ;
- les itinéraires de promenade, les points de vue sur les paysages environnants, avec des ouvrages, éléments de patrimoine ou curiosités jalonnant ces promenades.
- la découverte du patrimoine naturel<sup>71</sup>.

Cette fiche se concentre sur les deux premières catégories, c'est-à-dire sur les points d'intérêt que proposera le CSNE une fois en exploitation. Les orientations relatives à ces points d'intérêt sont à retrouver dans les fiches « Tourisme ».

## Points d'intérêt des voies d'eau en Hauts-de-France

Outre les ouvrages de navigation exceptionnels présents en région (à l'image de l'ascenseur à bateau des Fontinettes ou encore du touage souterrain de Riqueval), les voies d'eau des Hauts-de-France proposent des points d'intérêt variés. Une partie de ce patrimoine fluvial a dû être reconstruite suite aux dommages subis en zones de conflits (principalement 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale). Il n'en reste pas moins :

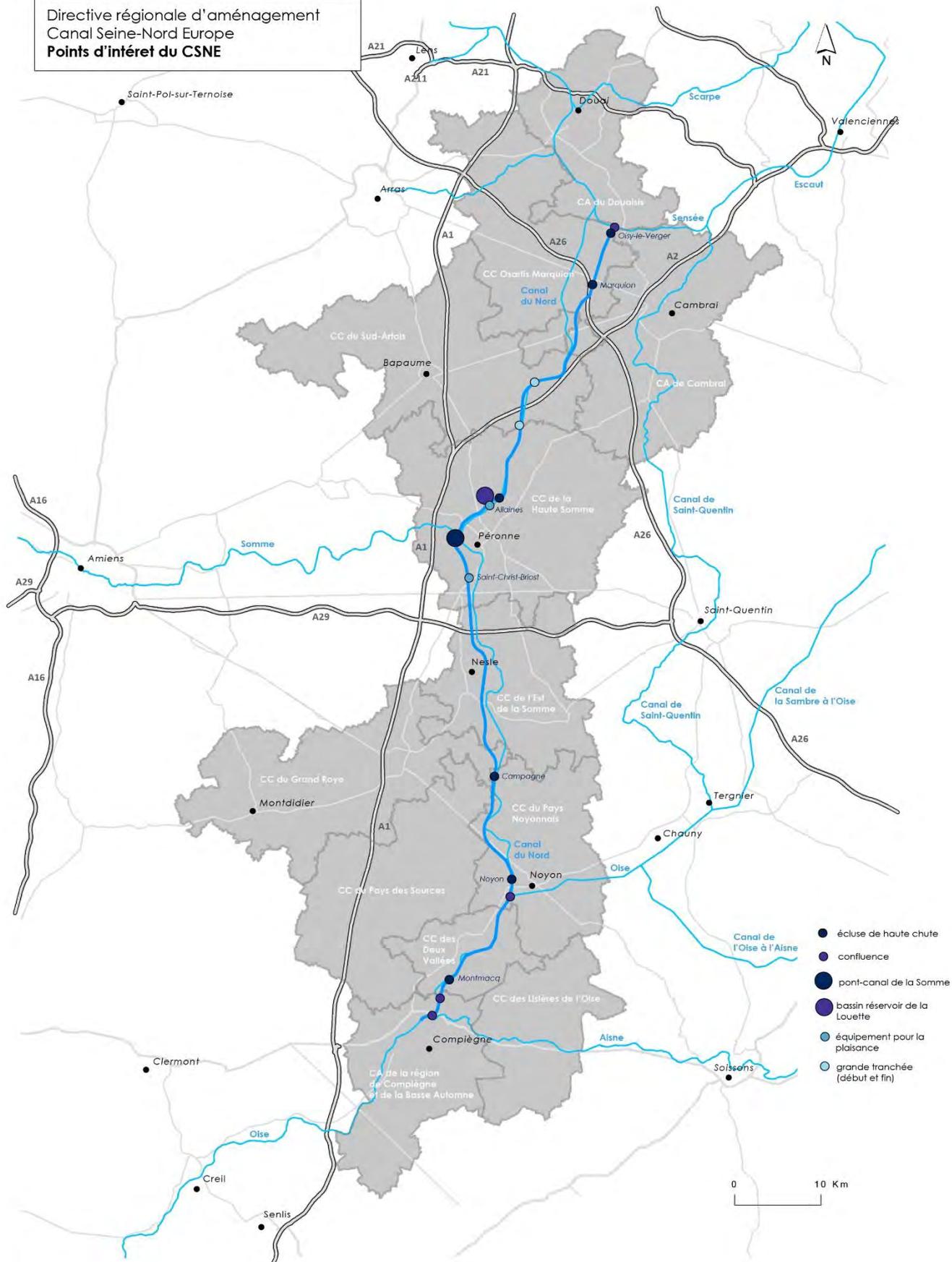
- des ouvrages techniques d'intérêt patrimonial. Ces ouvrages sont plutôt situés sur les voies d'eau à petit gabarit (gabarit Freyssinet), car les modernisations successives ont profondément transformé les voies d'eau à grand gabarit. Il peut s'agir d'écluses en pierres de taille, comme sur le Canal de la Somme,
- des anciennes gares d'eau (bassin-rond à Bouchain, Beuvry, Bois Blancs à Lille, Douai...), qui servent aujourd'hui encore au stationnement des péniches,
- des ponts et passerelles : il s'agit de tous les ouvrages permettant les franchissements de canaux, dont certains possèdent une valeur patrimoniale, comme les ponts levis de la Lys, le Pont d'Isle sur la Somme à Saint-Quentin de style art déco, les ponts canaux du Canal de la Sambre à l'Oise à Vadencourt et Macquigny, celui de Noyelles-sur-Escaut, les passerelles piétonnes du canal de Roubaix...
- les quartiers bateliers observables au voisinage des gares d'eau, comme la cité des bateliers de Thuin à Béthune, la cité des bateliers de Longueil-Annel, celle de Pont-L'Evêque...
- les maisons éclusières, comme celles de de la vallée de la Somme,
- le patrimoine industriel en bord à voie d'eau ou sur des biefs, comme sur l'Escaut, la Deûle, l'Oise, ou le patrimoine lié à des activités de la voie d'eau (anciennes anguillères sur la Somme, moulins...),
- le patrimoine arboré, composé d'alignements d'arbres procurant des ambiances particulières.

Plusieurs valorisations touristiques intégrant ces points d'intérêts ont été engagées, à l'image du grand projet Vallée de Somme, de la Lys ou encore de la Sambre. Ils associent une proposition d'itinéraires cyclable (véloroute) et pédestre à la découverte d'éléments patrimoniaux.

---

<sup>71</sup> Une enquête réalisée en 1999 dans la région met en avant le rôle récréatif de la voie d'eau en tant qu'offre de loisir de proximité<sup>71</sup> : dans les types d'activités recherchées, la découverte du patrimoine naturel y arrive en tête. Cela confirme le fait que les aménagements environnementaux en bordure du Canal Seine-Nord Europe sont à prendre en compte dans les points d'intérêt proposés par l'infrastructure.

Directive régionale d'aménagement  
Canal Seine-Nord Europe  
Points d'intérêt du CSNE



## Points d'intérêt sur les voies d'eau existantes

Aujourd'hui le long du tracé du CSNE, seule la Cité des bateliers de Longueil-Annel fait l'objet d'une valorisation au travers du projet muséal du même nom.

D'autres points d'intérêt paysager existent, sans valorisation particulière. Il s'agit :

- des sites de confluences Aisne/Oise, Oise/Canal du Nord, Canal de la Somme/Canal du Nord, Canal de la Sensée/Canal du Nord,
- des ports de plaisance et haltes fluviales, dont celle de Pont-l'Evêque,
- des zones de stationnement de péniches : à Arleux au débouché du canal du Nord ou à Janville,
- de la **grand déblai d'Hermies**, observable depuis le pont de la RD 5,
- des entrées du tunnel de Ruyaulcourt.

Les éléments liés au patrimoine technique de ces voies d'eau sont décrits dans la fiche « Patrimoines bâtis, paysagers et archéologiques ».



Quartier batelier à Longueil-Annel (60)



Grand déblai d'Hermies (62)

## Points d'intérêt du Canal Seine-Nord Europe

Le Canal Seine-Nord Europe proposera plusieurs points d'intérêt liés à sa configuration (cf carte) :

- 6 écluses de haute chute, dont la plus haute sera située à Marquion (environ 25 mètres de chute d'eau, soit 2 fois celle des Fontinettes à Arques), dont 2 seront visitables
- le pont-canal de la Somme, qui enjambera la vallée à une trentaine de mètres au-dessus du niveau fleuve sur 1,3 km de long, traversé par les piétons et cyclistes,
- les annexes hydrauliques (cf illustration ci-contre sur le secteur 1) et aménagements environnementaux comme à Pimprez, Cléry sur Somme, Tortille restaurée à Moislains, ainsi que les linéaires de berges lagunées,
- les belvédères qui pourraient être aménagés sur des franchissements routiers ou des écluses accessibles au public (ex : RD 71 avec vue sur la confluence du CSNE avec le Canal de la Sensée)
- le grand déblai et ses falaises de craie avec les franchissements routiers en position de belvédères entre Léchelle et Ruyaulcourt,
- les confluences : CSNE/Aisne, CSNE/Canal latéral à l'Oise, CSNE /Oise, CSNE/Canal de la Sensée,
- les équipements pour la plaisance prévus à Allaines et Saint-Christ-Briost,
- le bassin réservoir de la Louette, vaste plan d'eau,
- les éventuelles maisons du canal, point d'information des visiteurs.



### Sources

- Avant-Projet Sommaire modificatif du CSNE, VNF, 2014
- Illustration : SCSNE, AVP secteur 1



Friche Stora Enso à Corbehem,

CC Osartis Marquion (62)

# Les friches d'activités et délaissés

En l'absence de définition réglementaire du terme « friche », nous pouvons retenir d'après les diverses démarches d'inventaires qui se sont succédées sur les anciennes régions Nord-Pas de Calais et Picardie, qu'une « friche est un espace dont la fonction initiale a cessé et qui n'a pas retrouvé d'usage. Cet espace est considéré vacant depuis plus de 2 ans et d'une surface supérieure à 300 m<sup>2</sup>. »

Il est utile de préciser que les friches ne sont pas systématiquement des espaces pollués ou orphelins (« biens sans maître ») et que leur présence ne traduit pas nécessairement une disparition des activités. Il peut s'agir d'activités relocalisées pour des raisons d'extension ou de concentration.

La connaissance des friches est fragmentée à l'échelle de la Région Hauts-de-France, les derniers inventaires régionaux en Nord-Pas de Calais et Picardie remontant à la période 2000/2010. Les actualisations les plus récentes ont été menées à l'échelle de territoires (pour ex la réactualisation conduite par la DDTM 80 sur le Santerre Haute-Somme et le Trait Vert en 2013). Les friches sont aujourd'hui un sujet identifié dans les SCoT qui ont l'obligation de proposer des solutions de renouvellement urbain.

Cette fiche traite exclusivement des friches d'activités, susceptibles d'être réemployées pour de l'activité économique, ainsi que des éventuels délaissés qui seront générés par le CSNE.

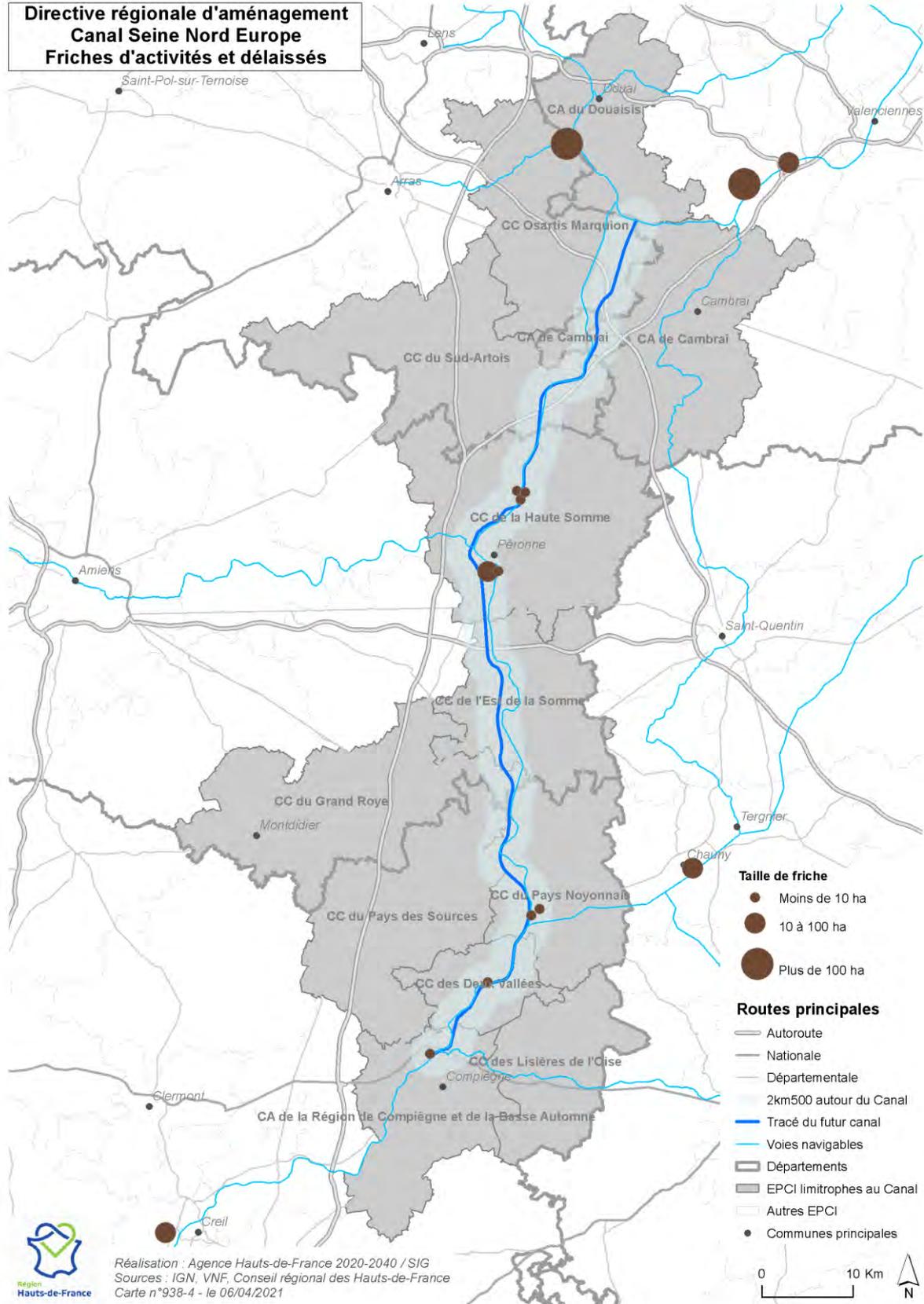
## Friches d'activités accessibles et/ou proches du CSNE

Les friches existantes en 2019 le long du tracé du CSNE sont peu nombreuses et représentent un potentiel foncier à usage d'activité minimale (33,23 ha). Ce volume s'explique par la dominante agricole des territoires traversés. Les anciennes friches militaires issues des réformes successives de la carte militaire sont aujourd'hui reconverties ou en voie de l'être (Compiègne, Noyon, Cambrai).

**Le principal gisement foncier issu de friches d'activités en bordure du réseau fluvial navigable se situe dans un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour du CSNE. L'accessibilité par le CSNE y sera aisée. Ce foncier représente aujourd'hui un total d'environ 215 ha, et de 285 ha à l'horizon de sa mise en service (après démantèlement de la centrale électrique de Bouchain à horizon 2027). Il s'agit de grandes entreprises issues d'activités sidérurgiques (Usinor, Nexans), de papèterie (Stora Enso)...équipées de quais.**

Friche	Commune	Fermeture	Superficie	Distance <b>voie d'eau</b>	Accessibilité
<b>Oise</b>					
Seco	Ribécourt-Dreslincourt	2018	8,58 ha	Bordure CSNE	ITE quai
Ferodo/ Abex (ex Fédéral-Mogul)	Pont-L'évêque	2003	4,2 ha	<100 m en bordure du CdN	RD 1032, proximité VF St-Quentin/Paris
Gantois	Clairoix	2011	5,9 ha	Proximité du CSNE (300 m)	ITE ? N 1031
Rigida	Noyon	2009	2,5 ha	Centre-ville	
Rousselot	Attichy et Jaulzy	1976, 2009	6,9 ha	En bordure de l'Aisne	RN 31, Quai ?
<b>Somme</b>					
Flodor	Péronne	2004	20 ha (projet de ZA par la CCHS)	Bordure CSNE	RD 1017
Silos	Moislains Etricourt-Manancourt	2005 env	4500 m <sup>2</sup>	<100 m en bordure du CdN	RD 43
Descamps	Moislains	2005	2,17 ha	500 m	
Mohair	Péronne	2009	4,6 ha	Bordure CdN	RD 1017
<b>Pas-de-Calais</b>					
Stora Enso	Corbehem	2014	114 ha -16ha rachetés par Goodman en 2018	Bordure canalisée Scarpe	RD 950 ITE, quais
<b>Nord</b>					
Pierres blanches (Usinor)	Denain	1988	40 ha disponibles	Bordure Escaut	A 21 A2, quai
Centrale électrique	Bouchain	2015 déconstruction jusqu'en 2027	120 ha dont 70 ha urbanisables	Bordure Escaut	ITE A2
<b>Oise</b>					
Goss	Montataire	2013	10,45 ha	à 1,5 km de l'Oise	RD 92 pr VF Creil-Beauvais
<b>Aisne</b>					
Nexans	Chauny	2009	>12 ha	à 500 m du Canal latéral à l'Oise	Bordure VF Paris-Saint-Quentin
<b>Total foncier bord à CSNE</b>			<b>33,23 ha</b>		
<b>Total foncier proche CSNE (&lt;500 m)</b>			<b>41,3 ha</b>		
<b>Total friches d'activités « accessibles » / proches CSNE</b>			<b>215,75 ha (285 ha)</b>		

**Directive régionale d'aménagement  
Canal Seine Nord Europe  
Friches d'activités et délaissés**



## Friches en perspective du projet de CSNE

Il peut être utile d'identifier dès maintenant les types de foncier qui pourraient se retrouver privés d'usage une fois le CSNE mis en service, s'additionnant ainsi avec les friches existantes. Il pourrait s'agir :

- des activités existantes le long du Canal du Nord,
- de voies d'eau désaffectées à la navigation,**
- des délaissés de routes et délaissés **entre le CSNE et les voies d'eau existantes**

### 1. Activités existantes le long du Canal du Nord

La majorité des activités existantes le long du canal du Nord se retrouveront soit en bordure ou en proximité directe du CSNE, soit sur des portions du canal du Nord maintenues à la navigation et accessibles depuis le CSNE. **Le risque de friches d'activités supplémentaires** est donc minime.

Activité	Commune	superficie	Distance CSNE	Accessibilité CSNE	projet
<b>Oise</b>					
Silo Agora	Noyon	3,5 ha	Environ 100 m, juste derrière le CdN	aisée	Souhait de relocalisation des silos de Noyon et Beaurains-lès-Noyon sur le port intérieur de Noyon
<b>Somme</b>					
Silo Noriap	Languevoisin-Quiéry	6,2 ha	Bordure CSNE	directe	Agrandissement surface finale 48 ha
Silo Noriap 2	Languevoisin	8500 m2	Distance PFM de Nesle : 1 km	par la RD 930 , devenir incertain du CdN sur cette portion	
SICA Pulpe Haute Picardie	Epenancourt	8,5 ha	200 m	Possible par CdN maintenu	
Equiom Béton	Villers-Carbonel	4 ha	100 m	Aisée en direct Possible par CdN maintenu	
Silo Unéal	Cléry-sur-Sommers	3 ha	Bordure CSNE	directe	
Silo	Allaines	4400 m2	150 m	aisée en direct Possible par CdN maintenu	
<b>Pas-de-Calais</b>					
SEDE, traitement de déchets	Graincourt-les-Havrincourt	8,27 ha	1,2 km	A priori plus d'accessibilité fluviale car comblement CdN au niveau d'Havrincourt (possibilité de mutualisation avec la quai de Graincourt-les-Havrincourt ?)	
Silo Unéal	Marquion	7,5 ha	2,5 km	Possible par CdN maintenu	Maintien du port de Marquion
Total activités bordure CdN		42,26 ha			
<b>Total friches d'activités identifiées par anticipation</b>		3,5 ha			

### 2. Voies d'eau désaffectées à la navigation (source SOAP, 2016)

CLO : Canal latéral à l'Oise, CdN : Canal du Nord

tronçon	longueur	surface	devenir	projet
Bras de l'Oise entre PK 0,5 et 1,3	900 m	3,75 ha	Comblement prévu à l'AVP	
CLO : Janville-Ribécourt Dreslincourt			CLO conservé jusqu'à Ribécourt-Dreslincourt et maintenu à la navigation	Projet de comblement entre la RD 15 et l'écluse amont
CLO : Ribécourt - Sempigny			superposition CLO/CSNE	

CdN : Pont l'Evêque – Béthencourt-sur-Somme	18,5 km	92,3 ha	n'a pas vocation à être durablement maintenu dans le réseau navigable	
CdN : Béthencourt sur Somme – Moislains			CdN maintenu à la navigation pour les besoins de la plaisance (accès Canal de St-Quentin par Canal de la Somme)	
CdN : Moislains – Havrincourt	Section remblayée : 8,13 km	40,65 ha	CdN remblayé entre Moislains et entrée Tunnel de Ruyaulcourt, maintenu en eau dans Tunnel de Ruyaulcourt Au-delà : superposition CdN/CSNE	Restauration de la Tortille
CdN : Havrincourt – Marquion	9,5 km	74,50 ha	CdN maintenu en eau (pas nécessairement à la navigation) pour raisons hydrauliques (alimentation nappe)	Remblaiement partiel ?
CdN : Marquion-Arleux (bief de Marquion)			CdN maintenu à la navigation	
Total foncier potentiellement mutable		170,55 ha	dont 40,65 ha acquis pour de la renaturation	

Le foncier potentiellement mutable est celui qui sera déclassé de la navigation et pour lequel un changement de destination est à envisager. Seul un projet de renaturation est identifié à ce jour sous maîtrise d'ouvrage SCSNE (renaturation de la Tortille sur 40 ha). Le potentiel total de foncier mutable est estimé à 170,5 ha, sur la base des données de 2016, avec risque de « friche en eau » sur 126 ha.

**Une concertation spécifique aux devenir du Canal du Nord et du Canal latéral à l'Oise a été engagée** avec les EPCI en 2020 par VNF dans le cadre de l'élaboration des Contrats territoriaux de développement, avec pour objectif de préciser le devenir de ces voies d'eau.

Des travaux ont par ailleurs été menés à ce sujet dans le cadre de projets d'école :

- « J'irai marcher dans le canal du Nord », Soutenance de Diplôme d'Architecte d'État d'Adèle Diaz & de Marie-Frédérique Le Penven, février 2015
- l'Atelier Public de Paysage, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, sous la direction de Bertrand Le Boudec, François-Xavier Mousquet et Yves Hubert (enseignants), 2014-2015

### 3. Délaissés de routes et délaissés entre le CSNE et les voies d'eau existantes

Les rétablissements routiers du CSNE vont générer de nombreux délaissés de route, estimés à environ une soixantaine, de part et d'autre du canal, pour une surface totale comprise entre 1 et 2 ha :

- délaissés de routes qui ne seront pas rétablies,
- délaissés de routes qui seront rétablies, mais dont l'axe ou le positionnement sera modifié.

Des précisions sur ces rétablissements sont apportées dans la fiche « Réseau viaire ».

Le Schéma d'orientations architecturales et paysagères du CSNE identifie pour certains des potentiels **pour un retour à l'agriculture, ou pour des accès à la voie d'eau et à son chemin de service, voire pour des dessertes de parcelles agricoles.**

La reconversion de ces délaissés, si elle est prise en compte dans l'assiette du projet CSNE, participera de la qualité du paysage environnant la nouvelle infrastructure.

### Sources

- Les dossiers de la DRE, PICARDIE, n°49 – mars 2008, Situation des friches d'activités, en Picardie - 4ème trimestre 2007
- Base Basol
- SOAP, juillet 2016
- Etude sur le potentiel de réhabilitation des friches du Santerre-Haute- Somme Trait vert, DDTM 80, Juin 2013
- Etude prospective d'impact socioéconomique du canal SNE pour le développement économique du Pays Noyonnais et de redéfinition du projet portuaire, Eurotrans partners pour CCPN, juillet 2015
- Présentation du projet de plateforme Agri-logistique de Languevoisin, EuroSeine, septembre 2017
- « J'irai marcher dans le canal du Nord », Soutenance de Diplôme d'Architecte d'Etat d'Adèle Diaz & de Marie-Frédérique Le Penven, février 2015
- l'Atelier Public de Paysage, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Bertrand Le Boudec, François-Xavier Mousquet et Yves Hubert, enseignants, 2014-2015
- Crédit photographique : Friche Stora Enso / CC Osartis Marquion