

DIRECTIVE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

12596887

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 14/10/2025

Retour Préfecture : 14/10/2025

Région
Hauts-de-France

rev³

TRANSFORMONS
LES HAUTS-DE-FRANCE



DIRECTIVE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE

SOMMAIRE



INTRODUCTION

Préambule
DRA et SRADDET
Diversité des acteurs et démarches autour du Canal Seine-Nord Europe
Présentation de la Directive Régionale d'Aménagement

1- LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

ORIENTATION 1 : Par le fluvial, créer de nouvelles opportunités économiques ancrées dans la transition écologique

ORIENTATION 2 : Amplifier le report modal et un développement optimisé des implantations logistiques

ORIENTATION 3 : Faire du CSNE une ligne de vie pour les territoires et un marqueur des Hauts-de-France

2- LES 7 SÉQUENCES D'AMÉNAGEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

SÉQUENCE 1 : Boulevard industriel, entre villes et forêts

SÉQUENCE 2 : De patrimoines et d'eau

SÉQUENCE 3 : Le grenier du Canal

SÉQUENCE 4 : Au détour de la vallée idéale

SÉQUENCE 5 : Au creux des plaines agricoles

SÉQUENCE 6 : Façade logistique

SÉQUENCE 7 : Loisirs en Sensée

3 - FICHES THÉMATIQUES (À VENIR)

- Les démarches EIT à partir des ports et des quais
- Le foncier à haut potentiel de report modal
- Les services à quai
- La coactivité sur les quais
- L'offre de croisières
- Le développement de bateaux promenades
- La plaisance
- La véloroute du CSNE
- La grande randonnée
- Les voies d'eau comme supports de valorisation touristique et de loisirs
- Vers une identité visuelle autour du Canal

4 - CONCLUSION

INTRODUCTION



PRÉAMBULE

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) est un chantier d'envergure européenne pour les Hauts-de-France. Au-delà de l'infrastructure fluviale s'étendant sur 107 km de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, ce maillon central de la liaison Seine-Escaut est une opportunité majeure de développement économique, d'attractivité et de transition écologique pour notre territoire, autant qu'une réalisation emblématique de la démarche REV 3 pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

La Région a pris l'initiative de proposer un projet d'aménagement autour du canal au travers d'une Directive Régionale d'Aménagement (DRA), pour faire de cette infrastructure fluviale un projet de territoire.

La Directive Régionale d'Aménagement met en évidence les perspectives de développement à saisir dans un périmètre élargi de l'infrastructure autour de trois orientations stratégiques : créer de nouvelles opportunités économiques et agricoles ancrées dans la transition écologique, favoriser le report modal, le développement équilibré de la logistique et construire une destination fluviale et fluvestre préservée autour du canal.

Issue d'une concertation avec les territoires et les partenaires, elle trace des perspectives pour le devenir des abords du canal à horizons 2040, 2050....

Le CSNE est un défi que nous devons relever collectivement pour assurer un développement durable et harmonieux de notre région. Ensemble, faisons de cette infrastructure un levier d'aménagement du territoire vertueux pour les Hauts-de-France !

Xavier BERTRAND
Président de la Région Hauts-de-France



LE CANAL SEINE-NORD EUROPE DANS L'EURORÉGION NORD

DRA ET SRADDET

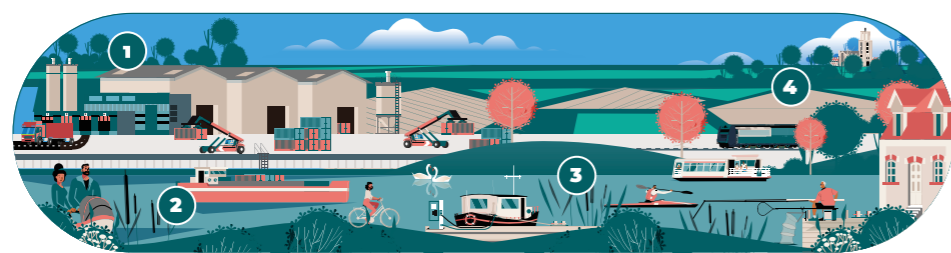
LE SRADDET ADOPTÉ EN 2020

SRADDET

SCHÉMA RÉGIONAL
D'AMÉNAGEMENT,
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET
D'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES

Pour « faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités(*) pour la région et les territoires traversés par le canal », le SRADDET fixe 4 objectifs et des règles générales, qui sont à mobiliser par les territoires via les documents de planification pour créer les conditions favorables au projet d'aménagement et de développement.

**Éléments naturels et aménagements d'un espace permanent ou temporaire représentant un attrait pour les habitants (attractivité ou résidentielle)*



Les objectifs du SRADDET en lien avec le Canal Seine-Nord Europe

- 1 Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique régional en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures
- 2 Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal
- 3 Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais
- 4 Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal

2024 UN SRADDET MODIFIÉ

La Région a modifié son SRADDET en 2024 pour prendre en compte les évolutions législatives.

- En matière de gestion économe de l'espace, la Région propose de nouveaux objectifs en application de la loi afin de tendre vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050.
- En matière de logistique, la Région adapte les objectifs pour intégrer le sujet de la localisation préférentielle des implantations logistiques dans le contexte foncier du ZAN.

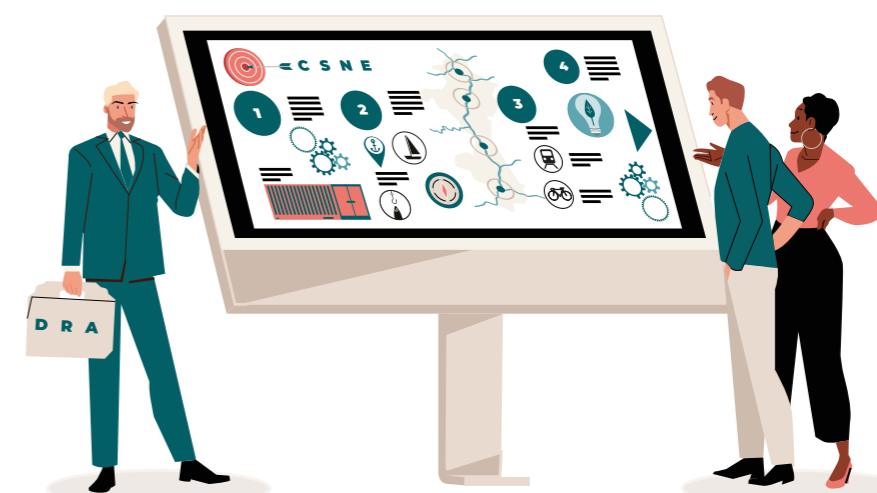
POSITIONNEMENT DE LA DIRECTIVE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

DRA

DIRECTIVE
RÉGIONALE
D'AMÉNAGEMENT

Le SRADDET prévoit que « le projet d'aménagement et de développement du CSNE sera développé dans une DRA distincte du SRADDET ».

À une échelle intermédiaire entre le SRADDET et les SCoT, le projet d'aménagement du territoire de la DRA comprend des orientations, non prescriptives, qui s'inscrivent dans un contexte de maîtrise de la consommation du foncier.

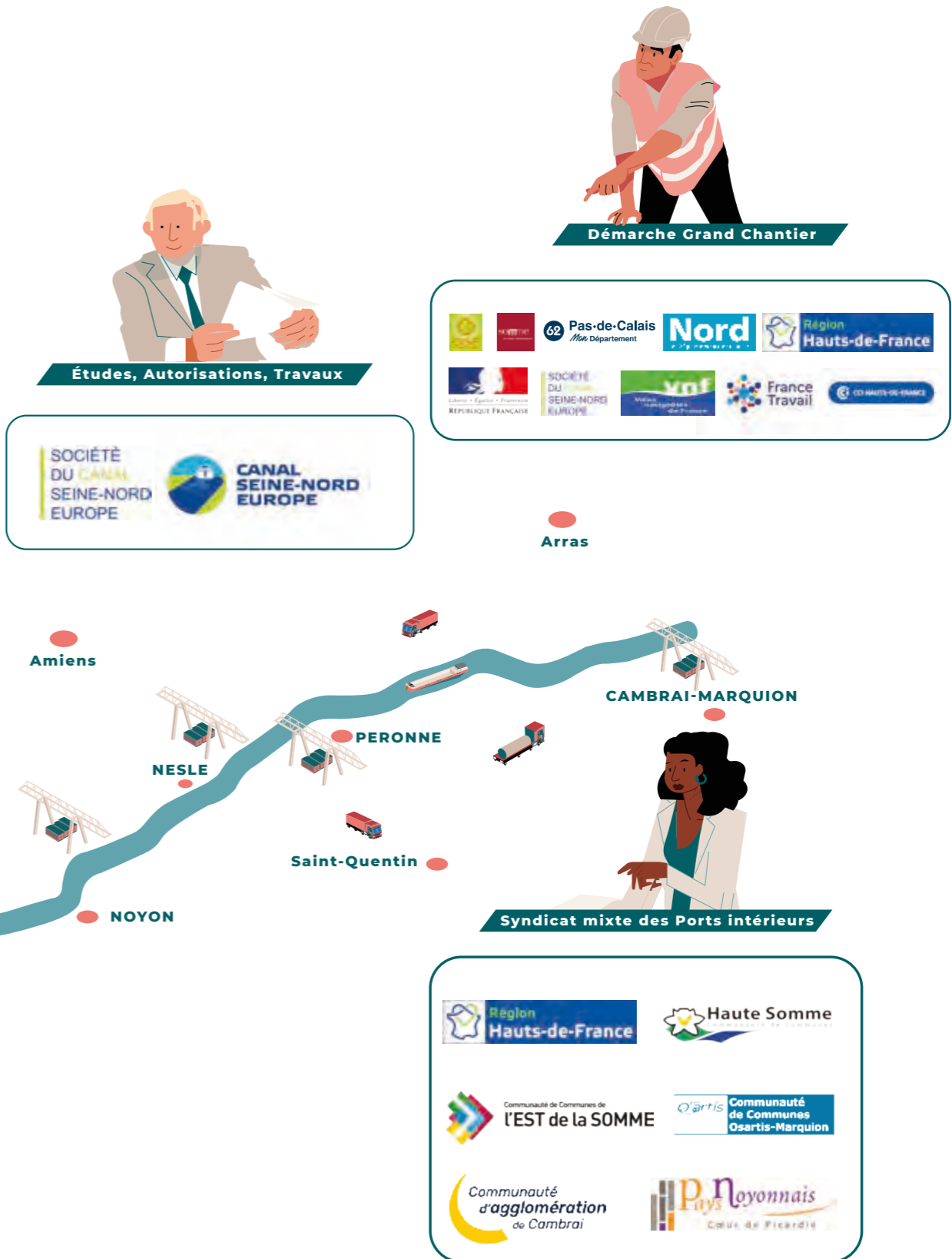


DIVERSITÉ DES ACTEURS ET DÉMARCHES AUTOUR DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

UN CANAL, PLUSIEURS DYNAMIQUES

De nombreux acteurs se mobilisent pour que le projet du Canal Seine-Nord Europe se réalise dans les meilleures conditions et génère des retombées positives sur le territoire régional :

- La Société du CSNE (SCSNE) est l'Établissement Public en charge de la maîtrise d'ouvrage des travaux du Canal.
- Les partenaires financiers du Canal (État et ses opérateurs, Région, Départements), la SCSNE, VNF animent la Démarche Grand Chantier. Les actions menées dans ce cadre ont notamment vocation à optimiser la création d'activités et d'emplois pour les habitants et les entreprises des Hauts-de-France grâce au chantier. Elles permettent en outre de veiller au bon déroulement des travaux sur les territoires des collectivités traversées.
- La Région Hauts-de-France :
 - Assure, avec les intercommunalités concernées, la maîtrise d'ouvrage des 4 ports intérieurs prévus sur les secteurs de Noyon, Nesle, Péronne et Marquion-Cambrai, via le syndicat mixte des ports intérieurs du CSNE ;
 - Élabore la Directive Régionale d'Aménagement, en application du SRADDET ;
 - Porte la feuille de route Rev3 sur la période 2022-2027, qu'elle a actualisée en juin 2024 et qui vise à accélérer la mobilisation de tous les acteurs des Hauts-de-France vers un modèle de développement durable concourant notamment à la neutralité carbone à l'horizon 2050.



LES CONTRATS TERRITORIAUX DE DÉVELOPPEMENT

Des Contrats Territoriaux de Développement (CTD) sont établis sur les territoires concernés par le Canal (en phase chantier et exploitation) pour un déploiement de la Démarche Grand Chantier.

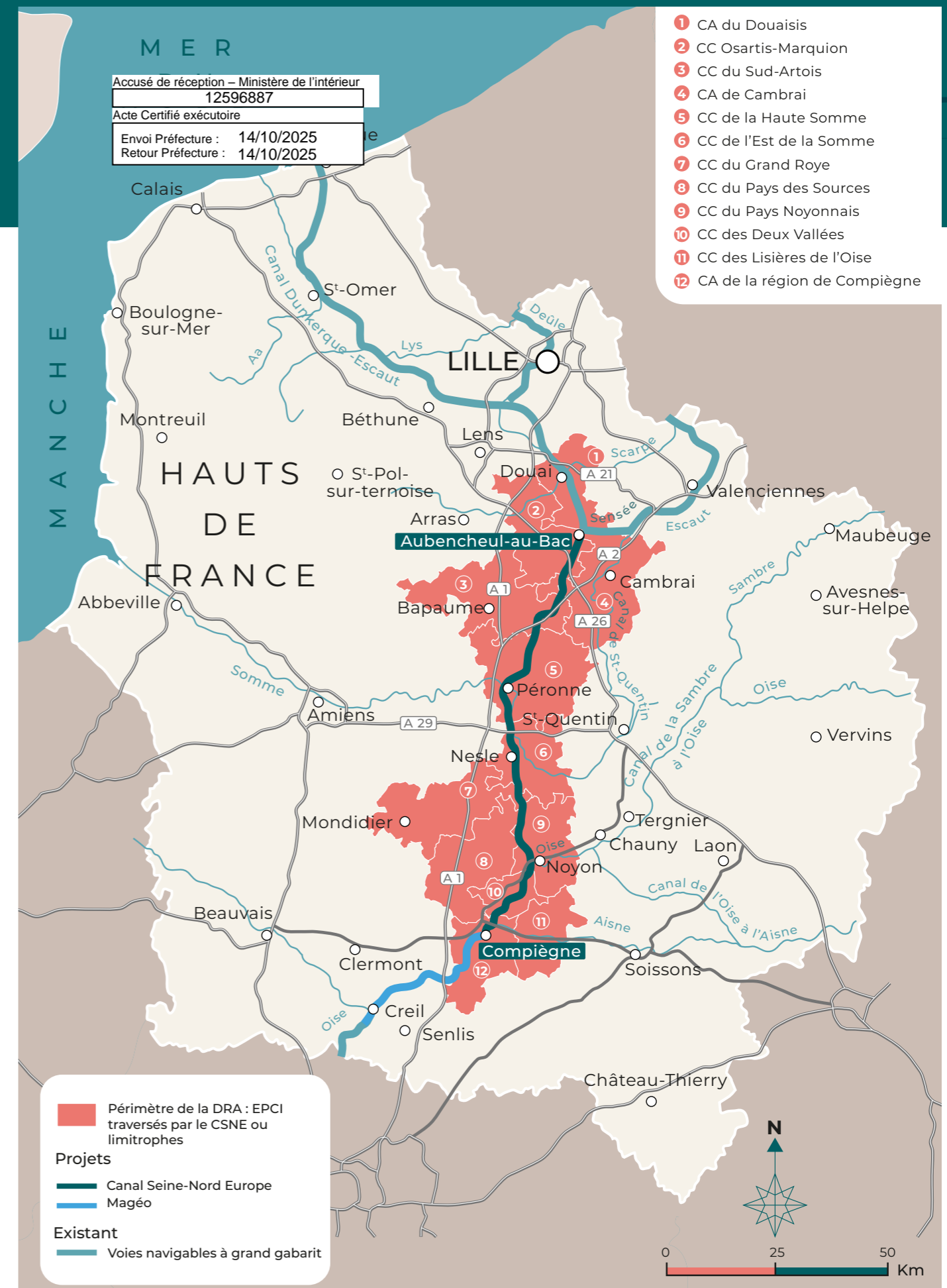
Les CTD prévoient un engagement partenarial dans quatre domaines pour garantir la bonne insertion de l'infrastructure et initier une dynamique de développement autour du chantier et de la future voie d'eau :

- **Volet 1** : les aménagements bord à Canal
- **Volet 2** : le développement économique par l'emploi, l'insertion, la formation, l'accueil du chantier et l'appui aux entreprises
- **Volet 3** : l'organisation du chantier en lien avec la vie du territoire
- **Volet 4** : le devenir des canaux existants

La démarche « **Projets des territoires CSNE** » a été mise en place par l'État, la Région, les Départements, la SCSNE et VNF pour accompagner techniquement et financer des projets issus des CTD. Toutes les informations sont disponibles sur le site internet de la société du Canal Seine-Nord Europe : www.canal-seine-nord-europe.fr/demarche-projets-des-territoires/

LE PÉRIMÈTRE DE LA DIRECTIVE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

Centré sur les 12 EPCI bord à canal, le périmètre de la DRA s'adapte à l'échelle des enjeux traités.



PRÉSENTATION DE LA DIRECTIVE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

La Directive Régionale d'Aménagement propose une vision partagée des orientations d'aménagement et de développement à privilégier sur les territoires traversés par le Canal.

Les objectifs de la démarche :

- Veiller à la complémentarité des initiatives à l'échelle du tracé et identifier les partenariats voire les éventuelles mutualisations à envisager pour faciliter la réalisation de certaines actions ;
- Proposer un référentiel commun à l'ensemble des acteurs de l'aménagement concernés par le projet d'infrastructure ;
- In fine, engager une dynamique de développement et d'aménagement cohérente autour du CSNE et conforter ainsi l'attractivité des territoires traversés et de la Région.



COMMENT ?

La Directive Régionale d'Aménagement est la synthèse de réflexions issues :

- Des conclusions du diagnostic de la DRA finalisé en 2021 : l'analyse croisée de 29 thématiques et leurs mises en perspective avaient en effet conduit à l'observation d'un certain nombre d'opportunités relevant de trois grands domaines :
 - le développement économique et industriel ;
 - le transport et la logistique.
 - les aménités (tourisme, loisirs, cadre de vie...)

Documents disponibles sur www://2040.hautsdefrance.fr/dra-csne/

- De la concertation menée auprès des partenaires et des acteurs territoriaux, à partir d'octobre 2022, pour vérifier la pertinence de ces premières hypothèses afin de définir plus précisément leurs traductions locales, et faire émerger d'autres idées de projets. Pour cela, des ateliers territoriaux, des entretiens et des groupes de travail thématiques (Véloroute CSNE, Ecluses visitables) ont été organisés.



Ces démarches ont permis de dégager **3 orientations et 7 séquences d'aménagement** pour tirer parti de la nouvelle voie d'eau :

- **Orientation 1** : Par le fluvial, ancrer les nouvelles opportunités économiques dans la transition écologique ;
- **Orientation 2** : Amplifier le report modal et un développement optimisé des implantations logistiques ;
- **Orientation 3** : Faire du CSNE une ligne de vie pour les territoires et un marqueur des Hauts-de-France.

Des fiches thématiques seront en outre proposées afin d'assurer une déclinaison opérationnelle de la DRA.



1

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU CANAL SEINE- NORD EUROPE

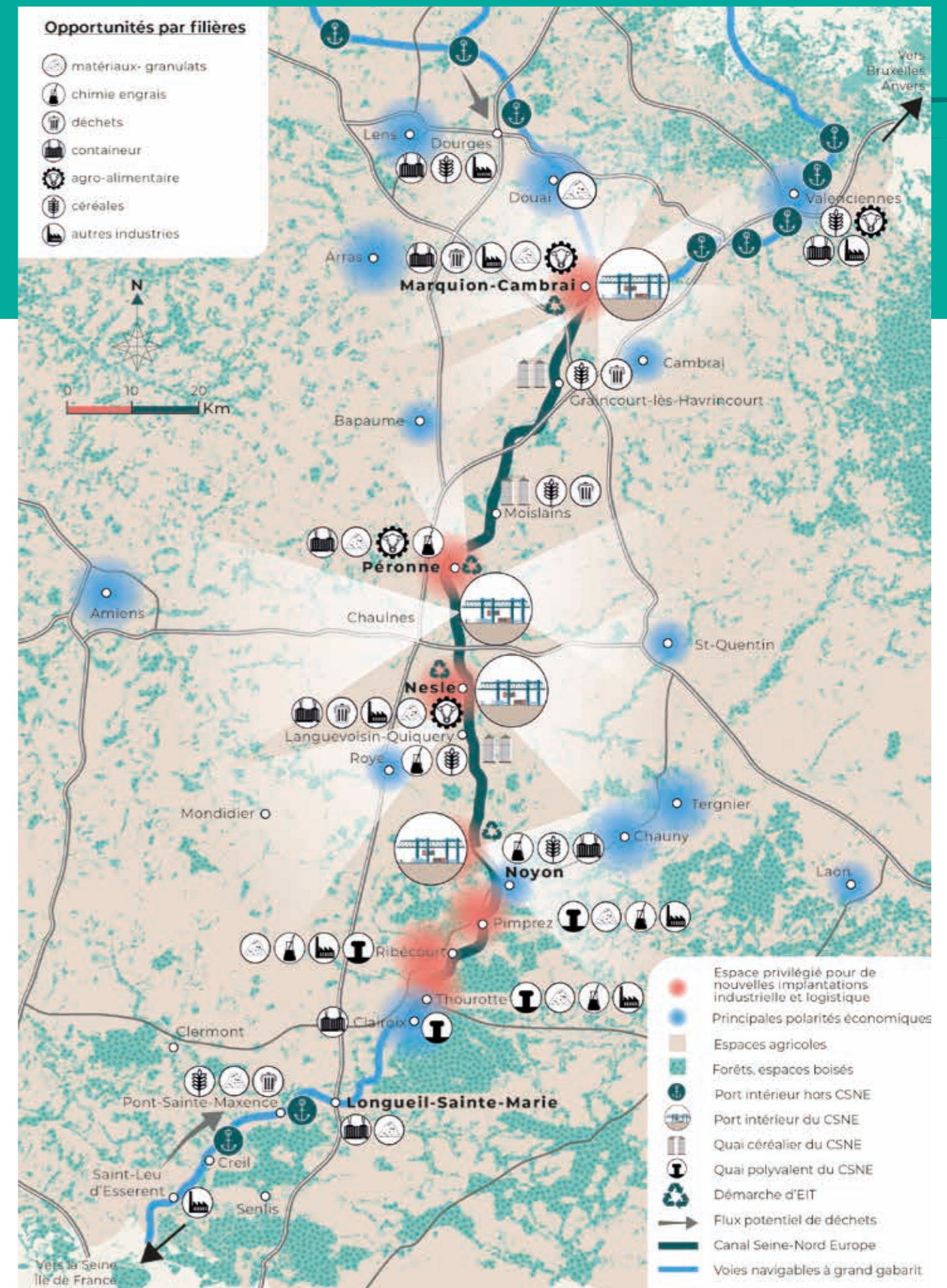
ORIENTATION 1

PAR LE FLUVIAL, CRÉER DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES ANCRÉES DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La mise à grand gabarit de l'Axe Seine-Escaut induira une augmentation du trafic fluvial en région et l'ouverture à de nouveaux secteurs d'activités. Le CSNE, qui en constitue le maillon central, devrait en conséquence alimenter une dynamique de développement économique sur les territoires traversés et le long du réseau à grand gabarit.

Plusieurs opportunités concernent les filières déjà présentes en région. D'autres découlent de la transformation des modèles de production pour répondre aux défis des transitions énergétiques, économiques et sociétales et seront porteuses d'activités nouvelles.

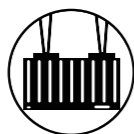
La construction de chaînes de valeur est attendue, notamment entre les filières Céréales, Agro-alimentaires, Chimie Engrais, Carburants alternatifs et Énergies renouvelables. Le fluvial en sera le vecteur.



SYNTHÈSE DE L'ORIENTATION 1

1.1 ANTICIPER LES NOUVELLES IMPLANTATIONS LIÉES AU FRET FLUVIAL

La filière conteneurs



Si cette filière n'est pas encore présente sur le territoire de la DRA faute d'infrastructures adaptées, le trafic de conteneurs a cependant augmenté de 13,8 % et de 4,8 % sur les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais, entre 2021 et 2022. Elle devrait prendre de l'ampleur sous l'effet de la mise en service du CSNE et des quais conteneurs dans les futurs ports intérieurs de Noyon, Nesle, Péronne et Marquion-Cambrai, qui pourront se positionner comme « ports avancés » des ports maritimes de la façade Nord, et comme bases arrière de la région capitale.

Les entreprises notamment de la grande distribution devraient avoir de plus en plus recours aux solutions de logistique urbaine et de préacheminement en proximité des agglomérations (Cambrai, Compiègne, Douai...) et de l'Île-de-France.

Le vrac conteneurisé devrait également monter en puissance pour l'approvisionnement des entreprises régionales en matières premières.

La filière énergies renouvelables



L'évolution de la réglementation concernant l'obligation de couverture en panneaux photovoltaïques des parkings et toitures de bâtiments d'activité, tout comme le développement du photovoltaïque agricole ou flottant ouvrent des perspectives de production locale d'électricité, qui pourront assurer l'autonomie des futures zones d'activités portuaires (hors process industriel spécifique).

L'évolution des consignes de tri au niveau du recyclage des déchets organiques pourra également favoriser les productions locales de biogaz, déjà amorcées par les méthaniseurs.

La filière agro-alimentaire



Plusieurs établissements spécialisés principalement dans la transformation/conservation de produits agricoles, la fabrication de sucre et le travail des grains sont localisés en proximité du futur Canal. La perspective du Canal induit d'ores et déjà des implantations nouvelles, à l'exemple des projets d'usines de frites de Péronne (Ecofrost) et d'Escaudœuvre (Agristo).

La croissance du trafic dépendra de :

- L'adaptation de la flotte, des infrastructures en bord à Canal et des équipements de stockage aux contraintes de conservation de certaines denrées ;
- L'engagement de la grande distribution en faveur de solutions de transports plus durables. À ce titre, la localisation des centres de distribution urbaine dans les pôles d'envergure régionale, et leur connexion aux quais et ports intérieurs du canal seront déterminantes.

La filière carburants alternatifs



Avec l'évolution des motorisations et l'arrêt de la vente de voitures neuves équipées de moteurs thermiques d'ici 2035, les opportunités en matière de distribution de carburants alternatifs se situent sur l'ensemble du périmètre de la DRA. Des besoins particuliers se poseront sur les ports intérieurs pour l'avitaillement des bateaux et l'alimentation des poids lourds. Ils nécessiteront l'installation d'équipements dédiés (stations GNV ou multi-énergie communes). L'alimentation en électricité et biocarburants pourra être locale (si la filière déchets se structure pour la production de biogaz). Le tissu économique des Hauts-de-France étant adapté à la production massive d'hydrogène dans les années à venir, le Canal Seine-Nord Europe s'inscrira dans le maillage territorial des réseaux énergétiques des infrastructures de transport (maritime, fluvial, routier et ferroviaire).

La filière chimie-engrais



Cette filière est déjà implantée dans le secteur du Compiégnois (cosmétique, produits d'entretien et spécificités chimiques), de Nesle et de Péronne, avec plusieurs établissements situés sur les communes traversées par la future voie d'eau (Nesle, Ribécourt-Dreslincourt, Mesnil Saint-Nicaise). Là encore, le développement du fluvial dépendra de facteurs relevant de la sécurité, de l'environnement et de l'innovation qui ne concernent pas uniquement la flotte. Les infrastructures et les équipements des quais de Languevoisin, Thourotte et de Pimprez, ainsi que les ports intérieurs de Nesle et de Péronne pourraient accueillir des filières tournées vers une chimie plus sobre en énergie et en ressources.

La filière matériaux / granulats



Avec 5 quais dédiés à cette activité le long des canaux existants, il s'agit, avec les céréales, de la deuxième filière utilisatrice de la voie d'eau sur le périmètre de la DRA. Des mutations sont toutefois à anticiper du fait de :

- La réglementation,
- L'approche plus responsable des entreprises,
- La gestion de plus en plus économe de la ressource en granulats,
- L'arrivée sur le marché de nouveaux process (à l'image des bétons décarbonnés),
- La conjoncture économique et énergétique sur le BTP.

La filière déchets



Considérée émergente, la filière déchets présente un potentiel important en matière de transport fluvial. En lien avec la proximité de sites de collecte et de traitement (Anneux, Sains-lès-Marquion, Graincourt-les-Havrincourt, Nurlu), le quai du port intérieur de Marquion-Cambrai, les quais de Graincourt-les-Havrincourt et Moislains sont des opportunités pour les entreprises des territoires.

Couplé à d'autres atouts, le transport fluvial permet aux chargeurs et aux transporteurs de constituer des stocks flottants sur de grandes quantités de marchandises. Et demain, peut-être concernant les déchets, d'effectuer une partie de leur process sur l'eau ?

La filière céréales



En lien avec la spécialité agricole des territoires traversés et la présence de 7 quais céréaliers le long du canal du Nord, la filière céréales est la première filière utilisatrice de la voie d'eau sur le périmètre de la DRA en termes de trafic. Les 3 quais céréaliers du CSNE (Languevoisin, Moislains, Graincourt-les-Havrincourt) et le (possible) silo du port de Noyon, seront des sites de concentration, autour desquels des activités industrielles connexes à l'activité céréalière pourront se développer : biocarburants, méthanisation, engrais.

Pour anticiper les nouvelles implantations liées au fret fluvial, il est recommandé :

- De prendre en compte en phase de conception des infrastructures portuaires les besoins spécifiques en aménagements logistiques et en services, propres à chaque filière ou partagés.
(Cf. Orientation 2 « Amplifier le report modal et un développement optimisé des implantations logistiques »)
- De rationaliser les besoins fonciers grâce à la création de chaînes de valeur entre activités.

1.2 INSCRIRE LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AUTOUR DU CSNE DANS UN MODÈLE ÉCONOMIQUE CIRCULAIRE

DES DÉMARCHES D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE (EIT) POUR LES PORTS INTÉRIEURS

L'EIT se concrétise dans la construction de chaînes de valeur par la mise en commun volontaire de ressources par des acteurs économiques d'un territoire, en vue de les rationaliser ou d'en améliorer la productivité : partage d'infrastructures, d'équipements, de services, de matières, de flux énergétiques. Au moyen de solutions territorialisées, coopératives et innovantes de gestion des ressources, elle transforme les systèmes de production et de consommation en favorisant les fonctionnements en quasi-boucle fermée. L'EIT peut se décliner de deux façons :

- La valorisation et l'échange de matière et d'énergie entre entités (les déchets des uns deviennent des ressources pour les autres) ;
- Des approvisionnements/services communs et des partages d'équipements ou de ressources (mutualisation).

Souvent associé aux entreprises industrielles, le champ d'action de l'EIT est cependant beaucoup plus vaste. Il s'applique aussi bien à des zones industrielles, qu'en milieu urbain ou agricole. Par ailleurs, il prend en compte tous les flux nécessaires au fonctionnement socio-économique des territoires (eau, matériaux de construction, biomasse, combustibles, métaux, déchets, etc.).

L'EIT permet aux entreprises de réaliser des économies considérables en réduisant leurs consommations en énergie et matériaux et de limiter les coûts de gestion de leurs déchets. Les territoires bénéficient quant à eux d'une meilleure résilience face aux crises et d'une attractivité économique renforcée (accès à de l'énergie décarbonée, à des services mutualisés avec d'autres entreprises, etc.).



LES DÉMARCHES
D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALES (EIT)
À PARTIR DES PORTS ET DES QUAIS

Des démarches sont à engager sur les territoires du CSNE à partir des ports intérieurs et des quais.

À l'image des démarches mises en place dans certains ports (ex : Port Autonome de Strasbourg) et sur certains territoires (Est de la Somme), les ports intérieurs du CSNE sont un terrain propice à la construction de chaînes de valeur :

- À l'échelle de chaque port intérieur, en conditionnant l'implantation des établissements et filières au développement de complémentarités ;
- À l'échelle des territoires, au moyen de coopérations avec des entreprises déjà présentes ;
- À l'échelle régionale, via le réseau Seine-Escaut, en envisageant les complémentarités entre établissements présents le long de celui-ci et au-delà de nos frontières régionales.

LA VALORISATION ET LA MISE EN CIRCULATION DES MATIÈRES ISSUES DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Les produits, matériaux et déchets issus de la déconstruction des bâtiments (déblais terreux, vitrages, béton, tuiles, briques, PVC, plâtres, métaux etc.) sont des ressources qui représentent un potentiel de réemploi in-situ, vers d'autres chantiers en proximité ou vers des entreprises de recyclage.

Bien qu'à fort potentiel, ce secteur peine à se développer en raison de la faible présence de plateformes dédiées (principalement localisées sur Lille) et des besoins en organisation logistique requis (transport et stockage).

Dans ce contexte, l'arrivée d'une voie fluviale à grand gabarit connectée au Grand Paris et à la Métropole Européenne Lilloise (MEL), concernés par de grands chantiers, est un atout considérable. Un regroupement des matières sur des plateformes territorialisées de stockage et de reconditionnement fonctionnant comme des hubs facilitateurs de circularité des matériaux pourrait être pertinent.

Les arrières ports et quais fluviaux sont des sites adaptés à l'accueil de ces plateformes de stockage et de reconditionnement.

Les déblais issus du chantier du CSNE et des ports pourraient également trouver des débouchés et participer à l'émergence de filières de valorisation locale.

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES SÉDIMENTAIRES DU CSNE ET DES CANAUX ADJACENTS, MOTEUR D'INNOVATION

Les gestionnaires des ports, des canaux, des rivières et des plans d'eau doivent procéder régulièrement à des opérations de dragages de quantités importantes de sédiments, potentiellement pollués, afin d'assurer la navigabilité d'une part, et la restauration des milieux aquatiques d'autre part.

Une fois déposés à terre, les sédiments obtiennent le statut de déchet. La complexité du cadre réglementaire lié à leur gestion, ainsi que l'absence de solutions à terre alternatives au stockage génèrent actuellement des

situations de blocages problématiques pour les gestionnaires. Il est néanmoins possible de récupérer les boues et de les valoriser. Compte tenu de leurs caractéristiques minéralogiques, proche d'un sable ou de granulats, les sédiments offrent en effet une diversité d'applications dans le domaine des travaux publics et de l'agriculture.

Actuellement, des expérimentations de solutions innovantes sont en cours en région dans le cadre de la démarche Sédimatériaux, qui associe des acteurs régionaux concernés et volontaires : réalisation d'ouvrages (travaux publics, travaux d'aménagement) ou de produits finis commercialisables (bétons, briques, plastiques, asphaltes...). L'objectif est l'émergence et la pérennisation de filières industrielles produisant des solutions accessibles à tous et durables.

L'entretien du futur CSNE et des voies d'eau adjacentes, à la charge de VNF, est directement concerné par ces nouvelles perspectives d'évacuation des sédiments et offre un gisement de ressources potentiellement utiles aux secteurs du BTP.

À retenir pour un modèle d'économie circulaire :

- L'opportunité d'un canal démonstrateur et innovant dans la valorisation et le réemploi des déblais de chantier.
- Un rôle pivot joué par les futurs ports intérieurs et quais dans l'ambition du développement de l'économie circulaire à partir du CSNE.

ORIENTATION 2

AMPLIFIER LE REPORT MODAL ET UN DÉVELOPPEMENT OPTIMISÉ DES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

Le Canal Seine-Nord Europe est au cœur de la stratégie régionale de hub logistique et du développement de l'axe fluvio-portuaire du nord de la France.

Il permettra la montée en puissance des infrastructures existantes, depuis le Grand Port maritime de Dunkerque sur la façade maritime jusqu'au réseau fluvial à grand gabarit et ports fluviaux de l'hinterland.

Il multipliera les possibilités d'intermodalités et de report modal avec la création de nouveaux ports intérieurs, et améliorera la place des Hauts-de-France pour la desserte logistique de l'Île-de-France, tout en offrant des perspectives commerciales au sud de la région.

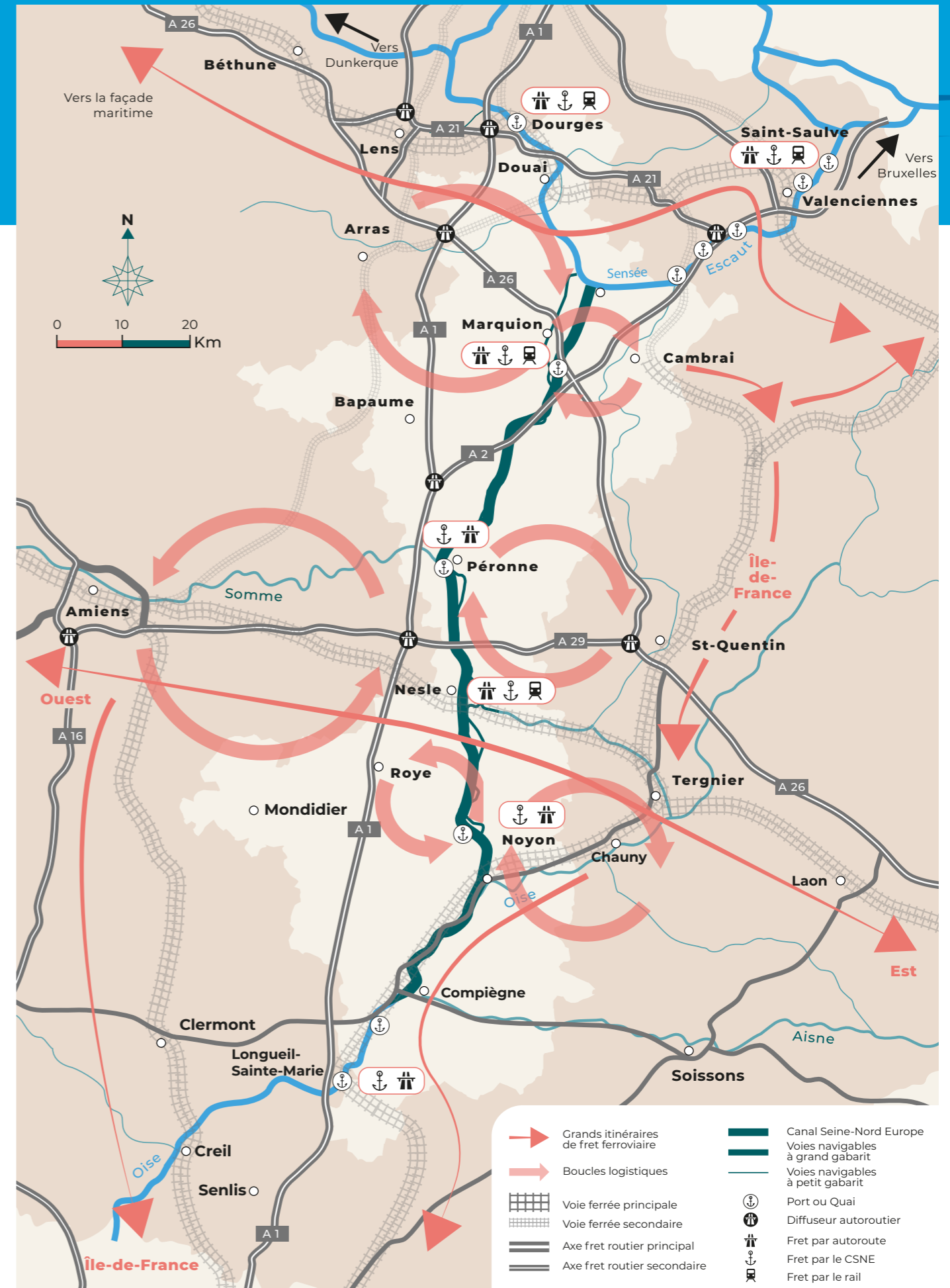


LES INFRASTRUCTURES DE FRET EN HAUTS-DE-FRANCE

Depuis les ports intérieurs, des boucles logistiques en direction de l'hinterland permettront le pré ou le post acheminement des marchandises, offrant ainsi aux entreprises des territoires l'accès à des infrastructures majeures en matière de transport massifié et décarboné.

L'évolution de la réglementation (Zéro Artificialisation Nette à horizon 2050) et la trajectoire de réduction des émissions de CO² (neutralité Carbone à horizon 2050), ont permis de conforter les objectifs du SRADDET pour le Canal Seine-Nord Europe :

- Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique régional en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures.
- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement du Canal.



SYNTHÈSE DE L'ORIENTATION 2

2.1 FAIRE DU CSNE UN MAILLON STRUCTURANT DU HUB LOGISTIQUE RÉGIONAL EN VEILLANT À LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA MISE EN RÉSEAU DES SITES ET INFRASTRUCTURES

UN PORT MULTI-SITES SUR LE CSNE

Le choix d'une gouvernance unique pour les 4 ports du CSNE, par la création du Syndicat mixte des ports intérieurs en août 2023, permet une gestion coordonnée des sites à l'échelle de l'axe portuaire. Ainsi, les choix en matière d'exploitation, mais aussi de répartition des activités, de rythme de commercialisation, pourront être adaptés pour des recherches de complémentarités et de fluidité.

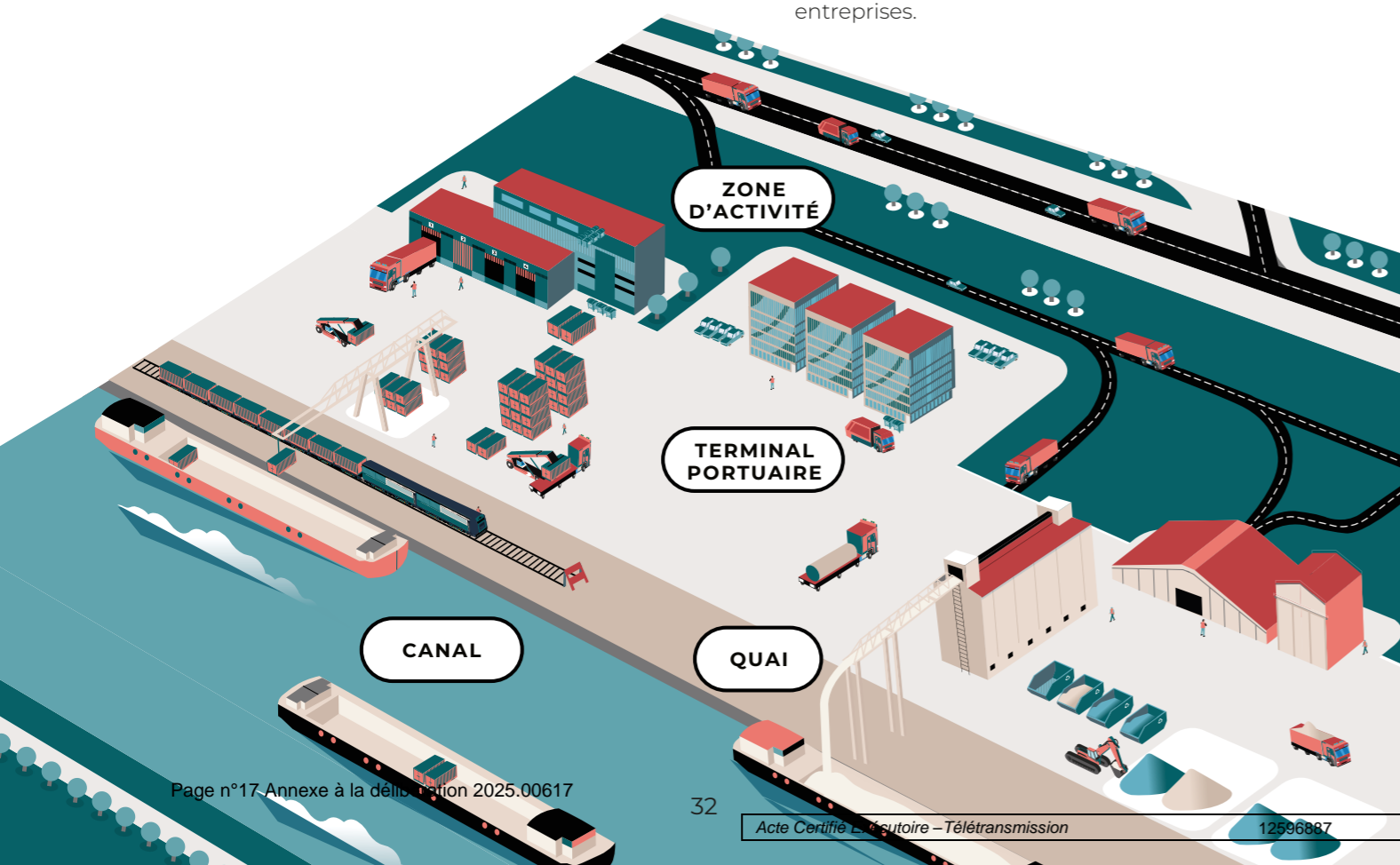
SCHÉMA D'UN PORT INTÉRIEUR

DES SITES PORTUAIRES POLYVALENTS, CONNECTÉS AUX TERRITOIRES ET AU SERVICE DU TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL

Les ports intérieurs du CSNE sont conçus sur le même schéma de principe, selon 3 parties aux vocations distinctes (quai, terminal portuaire, zone d'activité).

Les terminaux portuaires seront polyvalents sur des activités conteneurs, vrac solides et liquides, colis lourds ; les surfaces allouées dans l'enceinte des terminaux à ces différents trafics seront adaptables et évolutives.

Les zones d'activités seront diversifiées, accueillant aussi bien de la logistique, des industries pratiquant le report modal que des services aux entreprises.



Les quais seront équipés pour le stockage et la manutention des marchandises et proposent des services à la batellerie.

Sur les zones d'activités portuaires, l'accueil de nouvelles entreprises sera privilégié par rapport à la relocalisation d'entreprises déjà présentes sur les territoires, en vue d'enrichir le tissu économique local et régional. En parallèle, les services à destination des entreprises existantes seront développés pour que les ports deviennent des équipements de report modal au service de leurs territoires.

DES SERVICES PORTUAIRES ENCOURAGEANT LE REPORT MODAL

Différents types de services pourront être proposés par les terminaux portuaires afin d'initier des trafics fluviaux et ferroviaires chez les chargeurs :

- Pour les entreprises présentes sur les zones portuaires : le développement de services tels que le chargement/déchargement, la manutention et l'acheminement sur les parcelles des conteneurs ou marchandises (brouettage au moyen de véhicules non routiers, bandes achemineuses, pipelines) ; le pesage, l'entretien/réparation, le dédouanement, un système d'information (CCS) pour garantir la traçabilité des marchandises ; des prestations de lavage, de gestion de conteneurs vides pour les compagnies maritimes en fonction des besoins ; l'implantation d'une station multi-énergies. Ces services pourront être couplés à une politique tarifaire incitative ;
- Pour les entreprises isolées ou les zones industrielles environnantes : la possibilité de stocks tampons sur le terminal et de liaisons, plus ou moins proches (boucles logistiques au moyen de navettes routières propres/ferroviaires, pipelines, bandes achemineuses) ;

- Pour les entreprises situées dans les centres urbains : centres de messagerie qui permettent l'éclatement des marchandises puis l'acheminement vers les centres urbains, prestations d'emballage, groupage/dégroupage des marchandises, service de livraisons avec véhicules propres à destination des commerçants et artisans ;
- Le développement de l'activité ferroviaire sur les ports de Nesle et Marquion-Cambrai se concrétisera par la mise en place de lignes régulières, et par des prestations de maintenance à destination des entreprises ferroviaires.

DES PORTS INTÉGRANT LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET LES PRINCIPES DE REV 3

Le syndicat mixte des ports intérieurs souhaite inciter la recherche de sujets innovants en vue d'inscrire la conception des sites portuaires dans les objectifs de la Troisième Révolution Industrielle, sur les domaines suivants :

- Énergies : consommations, productions en énergies renouvelables locales, potentiel en chaleur/froid fatale, stockage d'énergies, mutualisation des consommations dans le cadre d'une autoconsommation collective, dimensionnement de réseaux propres à satisfaire la distribution et le stockage des énergies produites localement ;
- Économies de ressources : eau, bois, valorisation des déchets ;
- Mobilités : carburants alternatifs (électricité, GNV, hydrogène) ;
- Numérique : bon débit, sécurisation informatique, capteurs de pesée, reconnaissance de plaques, vidéo-surveillance.

2.2 OPTIMISER L'USAGE DE LA VOIE D'EAU PAR UNE MOBILISATION DES TERRAINS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT DU CANAL

DIX QUAIS À VOCATION ÉCONOMIQUE POUR IRRIGUER LES TERRITOIRES

Sur un trafic total annuel estimé à environ 17,4 millions de tonnes de marchandises (soit 4 à 5 fois plus que la situation actuelle), on estime que 2/3 du trafic seront de transit et qu'1/3 sera capté par les 10 quais à vocation économique du Canal Seine-Nord Europe.

Totalisant 3 650 mètres linéaires, ces 10 quais (4 sur l'Oise, 4 sur la Somme et 2 sur le Nord-Pas de Calais) permettront de recueillir et d'injecter des trafics sur le réseau fluvial à grand gabarit (cf. carte p.19). Il s'agit :

- des 4 quais des ports intérieurs sur les secteurs de Noyon, Nesle, Péronne et Marquion-Cambrai, totalisant environ 335 ha de foncier ;
- des 3 quais à Languevoisin, Moislains et Graincourt-les-Havrincourt amodiés par VNF à des groupes céréaliers. Le site de Languevoisin fait d'ailleurs l'objet d'un projet de plateforme agro-céréalière d'envergure autour du site actuel de Noriap. En effet, le monde agricole, par l'intermédiaire des chambres d'agriculture, porte et anime "le projet structurant pour l'agriculture des Hauts-de-France" qui développe des opportunités pour placer le Canal Seine-Nord Europe au coeur d'une vallée verte, agricole et innovante ;
- des 3 quais de Pimprez, Thourotte et Ribécourt-Dreslincourt qui seront amodiés par VNF à des opérateurs privés ou publics (avec un site trimodal à Ribécourt-Dreslincourt).

De plus, un quai de transbordement au niveau du site Confluence de Clairoix (ex-site Continental) pourrait être réalisé pour répondre à la demande locale.

Ces portes d'entrée sur le Canal constituent autant d'opportunités d'augmenter la part du report modal vers le fluvial, il est donc essentiel de préserver leur accessibilité à un maximum de chargeurs :

- accessibilité pour les flux de pré ou post acheminement, dépendant essentiellement de la route ;
- accessibilité au quai, dépendant de sa gestion.

En dehors des ports intérieurs, polyvalents, qui proposeront des services de manutention, de stockage, voire de pré ou post acheminement, les enjeux pour les autres quais du Canal Seine-Nord Europe sont d'engager les occupants dans une activité avec des entreprises tierces ou des objectifs de trafic.

AU MOINS 1 000 HECTARES DE FONCIER À HAUT POTENTIEL DE REPORT MODAL VERS LE CANAL

On estime que depuis les 10 quais économiques du CSNE, plus de 1 000 hectares à vocation économique seront directement accessibles, dont une partie disposera d'une accessibilité trimodale (fer, canal et route principale).

En effet, le positionnement des 4 ports intérieurs à proximité immédiate des zones d'activités existantes permet la desserte de 450 ha de foncier économique supplémentaire à Marquion-Cambrai et Péronne.

	Superficie port intérieur	Embranchement ferroviaire à l'étude	Superficie ZA, ZI ou ZL directement attenantes	Total
MARQUION-CAMBRAI	156 ha	oui	350 ha (e-valley)	506 ha
NESLE	91 ha	oui	120 ha (ZI + ZAI+ ZA2)	211 ha
PÉRONNE	43 ha	non	95 ha (Chapelette + Croisette)	138 ha
NOYON	45 ha	non		45 ha
AUTRES QUAIS			Au moins 100ha	100 ha
TOTAL	335 ha		565 ha	1000 ha minimum

Afin de préserver et de tirer parti des capacités de développement apportées par le CSNE, il est recommandé :

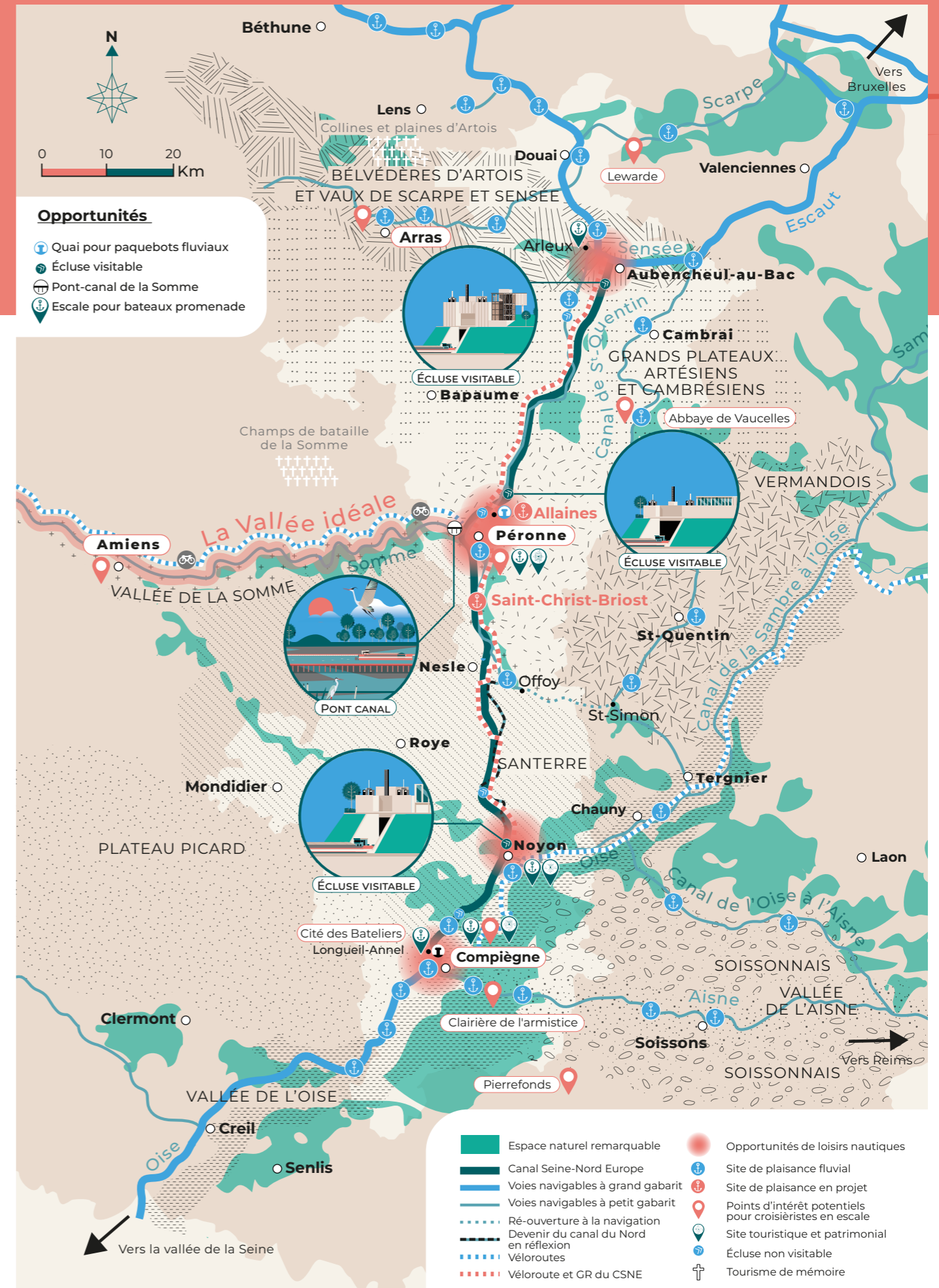
- De poursuivre la qualification et le repérage du foncier à haut potentiel de report modal avec les territoires ;
- De conditionner l'occupation de ce foncier à un usage de la voie d'eau ou des voies ferrées du port ;
- De sensibiliser les entreprises en place et à venir sur les possibilités offertes par les infrastructures ;
- De demander aux futurs exploitants portuaires de proposer des services aux entreprises du territoire en faveur du report modal.

ORIENTATION 3

FAIRE DU CSNE UNE LIGNE DE VIE POUR LES TERRITOIRES ET UN MARQUEUR DES HAUTS-DE-FRANCE

Avec une largeur de 54 mètres, 3 ponts canaux, 6 écluses de 6,4 à 25,7 mètres de hauteur de chute, plus de 1 200 ha d'aménagements environnementaux, le CSNE va marquer de son empreinte les paysages. À ces nouveaux aménagements s'ajouteront les modifications des voies d'eau existantes (Canal du Nord, Canal Latéral à l'Oise). Cette nouvelle infrastructure dédiée au transport fluvial et au développement économique doit être perçue comme une réelle opportunité de créer de nouveaux espaces à investir dans les domaines des loisirs et du tourisme.

Le CSNE sera la colonne vertébrale d'activités fluviales et fluvestres, qui s'articuleront depuis sa véloroute. Nouvelle ligne de vie nord-sud, du Cambrésis au Compiégnois, elle connectera les territoires du bord à Canal par des mobilités alternatives, et fera rayonner leurs points d'intérêt.



3.1 EXPLOITER LE POTENTIEL TOURISTIQUE FLUVIAL DU FUTUR CSNE ET DES VOIES D'EAU ADJACENTES

LE CSNE : UNE COMPOSANTE DU RÉSEAU FLUVIAL OUEST-EUROPÉEN, PROPICE À L'ACCUEIL DE CROISIÉRISTES

Le CSNE ouvrira une voie fluviale adaptée aux paquebots fluviaux (de capacité supérieure à 50 passagers) entre deux grandes destinations déjà très convoitées par les croisiéristes : les grandes villes du nord de l'Europe (Belgique, Hollande) et la vallée de la Seine en France (Paris-Normandie). À ce titre, certains croisiéristes suivent de près ce projet, qui apporte de nouvelles possibilités d'itinéraires et de produits, sur un marché où l'offre est réduite en Europe, en raison du nombre limité de voies à grand gabarit.

Le CSNE placera la région sur la route des pôles et des sites touristiques de renommée internationale comme Paris, Bruxelles, Bruges, Anvers, Amsterdam. L'enjeu est de capter les retombées de cette activité en proposant des parcours touristiques et ainsi allonger le temps passé sur les territoires traversés.

Pour cela, il sera nécessaire :

- De fournir des aménagements et des services adaptés à ce type d'opérateurs (stationnements bus, récupération/ramassage des déchets, bornes eau/électricité, possibilité d'approvisionnement en denrées...);

- De concevoir des excursions à moins d'une heure des quais répondant aux attentes de la clientèle, en grande partie anglo-saxonne (monuments/musées/sites de rayonnement national ; circuits vélos ; découverte des savoir-faire...).

Dans le périmètre de la DRA, deux sites (identifiés à ce jour) seront en capacité d'accueillir des paquebots fluviaux :

- Le quai du cours Guynemer à Compiègne, déjà existant, dont les installations sont à étoffer. Il sera la porte d'entrée sur la partie sud du tracé : Est de l'Oise et sud-ouest de l'Aisne (châteaux et palais, forêts) ;
- Le quai d'Allaines, prévu dans le programme du CSNE, qui disposera de 2 postes pour paquebots fluviaux (135 x 11,40 m). Depuis ce point, il sera possible de rayonner vers les champs de bataille de la Somme, Amiens, Arras et Cambrai.



LE RÉSEAU SECONDAIRE : DES ESPACES PRIVILÉGIÉS POUR LA PLAISANCE ET LES PÉNICHES HÔTELS

Outre son insertion dans le réseau à grand gabarit européen, la future infrastructure sera connectée au réseau à moyen et petit gabarit des Hauts-de-France, qui irrigue une partie du territoire régional et bénéficie de liaisons avec la Belgique (via le canal de la Sambre à l'Oise, la Scarpe et la Lys), la Champagne et les Ardennes (via le Canal de l'Oise à l'Aisne), et les sites touristiques du Val d'Oise et de la Vallée de la Seine (au sud, via l'Oise). À Cléry-sur-Somme, elle croisera le Canal de la Somme, qui conduit à l'ouest jusqu'en Baie de Somme et qui fait

QUID DU CANAL DU NORD ET DU CANAL LATÉRAL À L'OISE APRÈS LA MISE EN SERVICE DU CSNE ?

Une fois mis en service, le CSNE remplacera les voies d'eau actuellement empruntées de Compiègne au canal de la Sensée : le Canal Latéral à l'Oise, de Compiègne à Noyon et le Canal du Nord.

Une démarche de concertation des territoires traversés est actuellement pilotée par Voies Navigables de France (VNF) pour identifier les scénarios envisageables (maintien en eau pour le développement d'activités touristiques, comblement, création de réserves d'eau pour l'agriculture...). Les projets qui en découleront seront inscrits dans les Contrats Territoriaux de Développement du CSNE.

l'objet de la démarche de valorisation touristique « Vallée idéale » portée par le Département de la Somme.

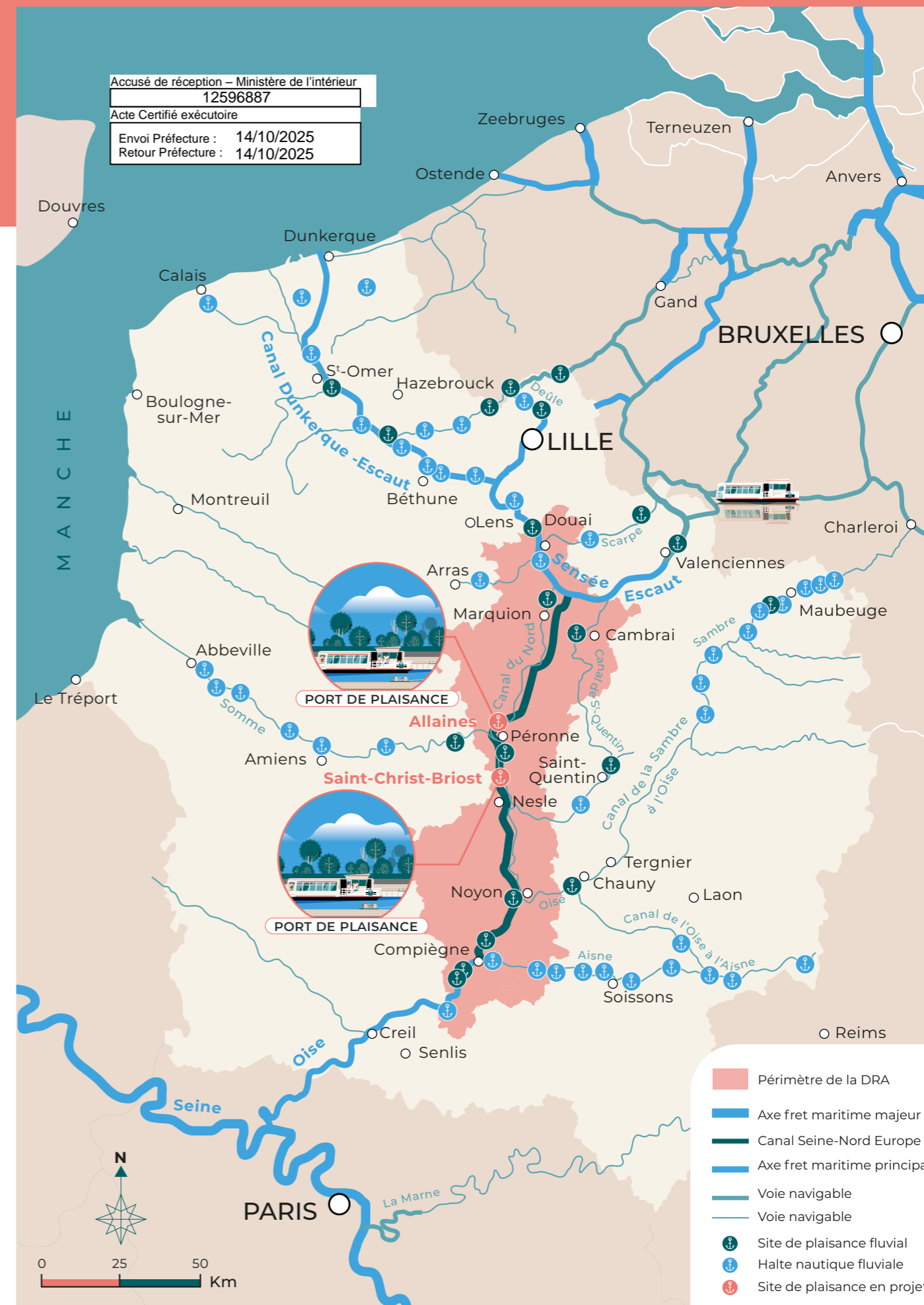
Les voies d'eau de moyen et petit gabarit sont plus propices à la pratique de la plaisance et de la croisière sur péniches hôtels (de capacité inférieure à 50 passagers). En effet :

- Les conditions de navigation y sont plus confortables. Si les détenteurs d'un permis bateau seront autorisés à circuler sur le CSNE, ils devront composer avec le trafic des péniches à grand gabarit et la priorité de ces dernières au passage des écluses ;
- Elles proposent des cadres paysagers plus pittoresques et une ambiance plus calme avec la raréfaction du transport de marchandises ;
- Elles bénéficient de la proximité avec les pôles urbains et centres bourgs, disposant de commerces, services et points d'intérêt.

La réouverture de la section Offoy Saint-Simon entre le Canal du Nord et le Canal de Saint-Quentin, prévue en 2026, offrira des possibilités supplémentaires de boucles fluviales aux opérateurs et plaisanciers.

L'intérêt d'une navigation sur le CSNE pour la plaisance résidera dans l'expérience de l'envergure de l'infrastructure et de ses ouvrages. Il sera le point de départ ou l'étape de circuits utilisant des voies d'eau secondaires.

Cette répartition des activités selon les catégories de canaux est de nature à renforcer l'attractivité touristique du réseau secondaire auprès des plaisanciers et des opérateurs de péniches hôtels. La dynamique sera toutefois dépendante des conditions de navigation et d'accueil sur les sites concentrant les infrastructures fluviales touristiques.



LE BATEAU PROMENADE : UN MOYEN D'APPROCHER À LA FOIS L'ENVERGURE DU CSNE ET DE VALORISER LE PATRIMOINE DES CANAUX EXISTANTS

Des boucles mixant CSNE et canaux adjacents se prêtent aux prestations proposées par les opérateurs de bateaux promenades (mini-croisières pédagogiques ou thématiques, sorties scolaires, séminaires, location pour des événements ...). Des parcours d'une durée de quelques heures à une journée donneront à voir et à comprendre les voies d'eau : les cours d'eau et leur patrimoine naturel (étangs de la Somme, vieille Oise), les canaux anciens à caractère historique, le CSNE et ses ouvrages, infrastructures modernes et d'envergure.

Le bateau promenade reste la solution la plus efficace pour faire vivre au plus grand nombre « l'expérience du CSNE ».

Il s'agira donc d'encourager le développement de cette activité, entre avril et octobre dans les secteurs où le CSNE est connecté au réseau secondaire :

- Entre Compiègne et Pont-L'Évêque, depuis les 3 quais de Compiègne, Longueuil et Pont-L'Évêque, autour de l'histoire batelière, de la vallée de l'Oise et des écluses de Montmacq et de Noyon.

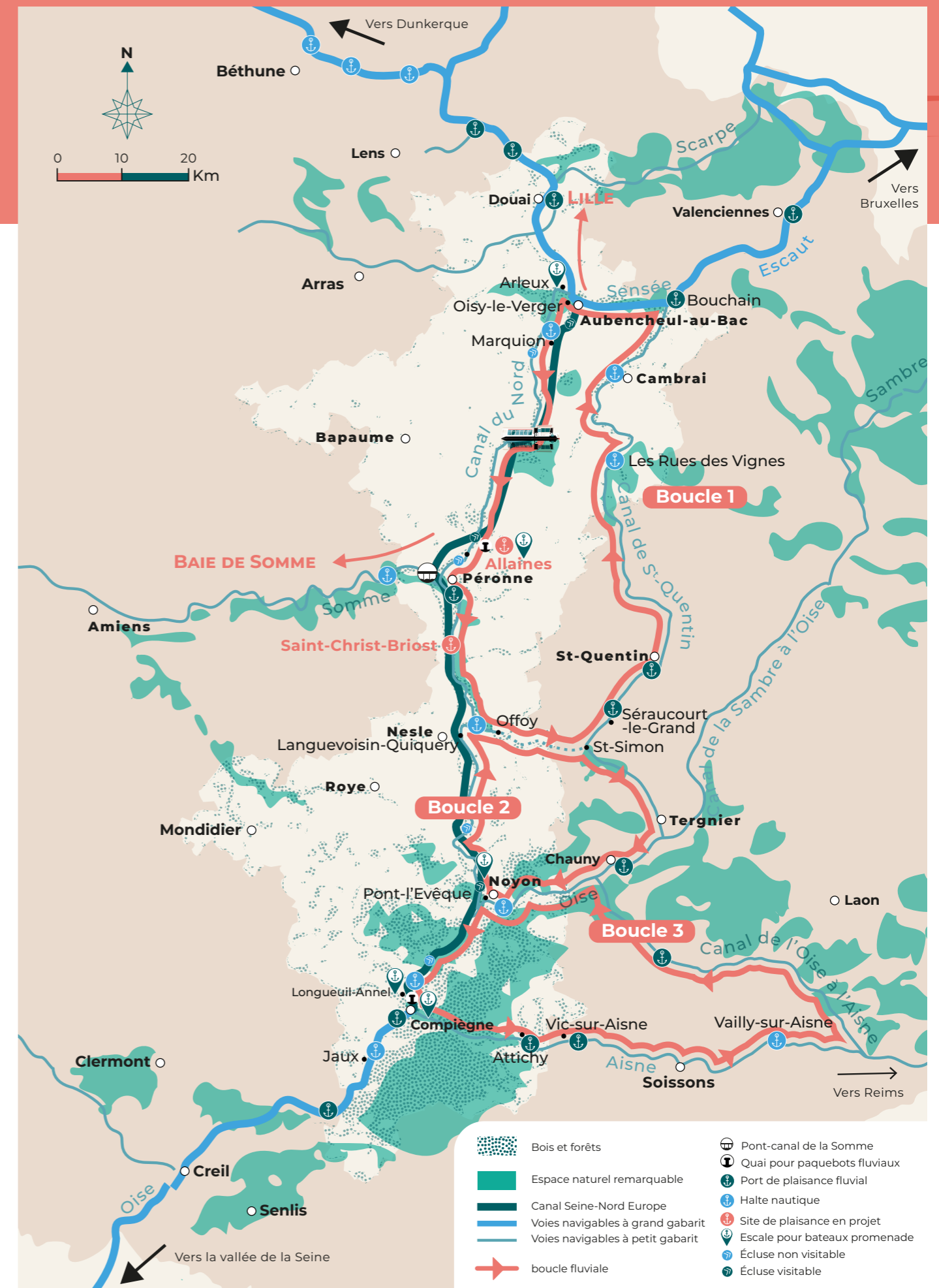
- Dans le secteur de la Haute Somme, depuis un quai sur le canal de la Somme au niveau de Péronne ou du port d'Allaines. Cette zone se prête à des circuits mettant en valeur les richesses de la vallée de la Somme, l'architecture du Pont Canal et le fonctionnement de l'écluse visitable d'Allaines ;

- Dans le secteur d'Arleux-Oisy-le-Verger, via le Canal de la Sensée et depuis les quais existants d'Arleux jusqu'à l'écluse visitable du CSNE.

Des aménagements et un entretien régulier des abords des quais sont notamment préconisés pour un accueil qualitatif et sécurisé des passagers. Un travail sur les connexions des embarcadères au réseau de mobilités actives permettra de développer des produits de type cyclo-croisière (boat and bike).

Pour exploiter le potentiel touristique fluvial du CSNE et des voies d'eau adjacentes, il est recommandé de :

- Prévoir au niveau des infrastructures dédiées au tourisme fluvial (ports et haltes fluviales, quai /point d'embarquement) pour créer les conditions d'une expérience positive des escales sur le territoire (services au vélo, informations touristiques...).
- Favoriser les complémentarités entre les sites de plaisance (stationnement à l'année / de transit) et identifier les coopérations possibles pour la conception et la commercialisation de produits (escales clés en mains pour un croisiériste), la promotion des circuits et des sites à découvrir, et l'information des usagers (ex : application sur les emplacements disponibles dans les ports).



BOUCLES FLUVIALES

3.2 FAIRE RAYONNER L'OFFRE TOURISTIQUE ET DE LOISIRS AUTOUR DE LA VOIE DOUCE

FAVORISER LE MAILLAGE D'ITINÉRAIRES LOCAUX, RÉGIONAUX ET EUROPÉENS AUTOUR DU CSNE

La construction de l'infrastructure fluviale est l'occasion de compléter le réseau des mobilités actives des territoires traversés conformément au Plan Vélo de la Région adopté en 2023. De fait, les chemins de service des voies d'eau sont des emplacements privilégiés pour l'itinérance cyclable et pédestre car isolés de la circulation. Le CSNE offre donc l'opportunité de créer une voie douce sécurisée de Compiègne à Aubencheul-au-Bac qui viendra compléter et mailler des itinéraires existants, notamment :

- L'EuroVelo 3 entre Compiègne et Noyon ;
- La Véloroute Vallée de Somme (V30) qui emprunte le chemin de service du Canal du Nord ;
- La Véloroute de la Sensée (V362 Au fil de l'eau) au débouché nord du CSNE ;
- Les GR 123 et 145 (Via Francigena).

La voie verte du CSNE intersectera également des boucles pédestres et cyclables locales (exemple : GR du Pays du Noyonnais, projet de boucle des deux canaux sur l'Artois-Cambrésis), multipliant les possibilités de boucles.

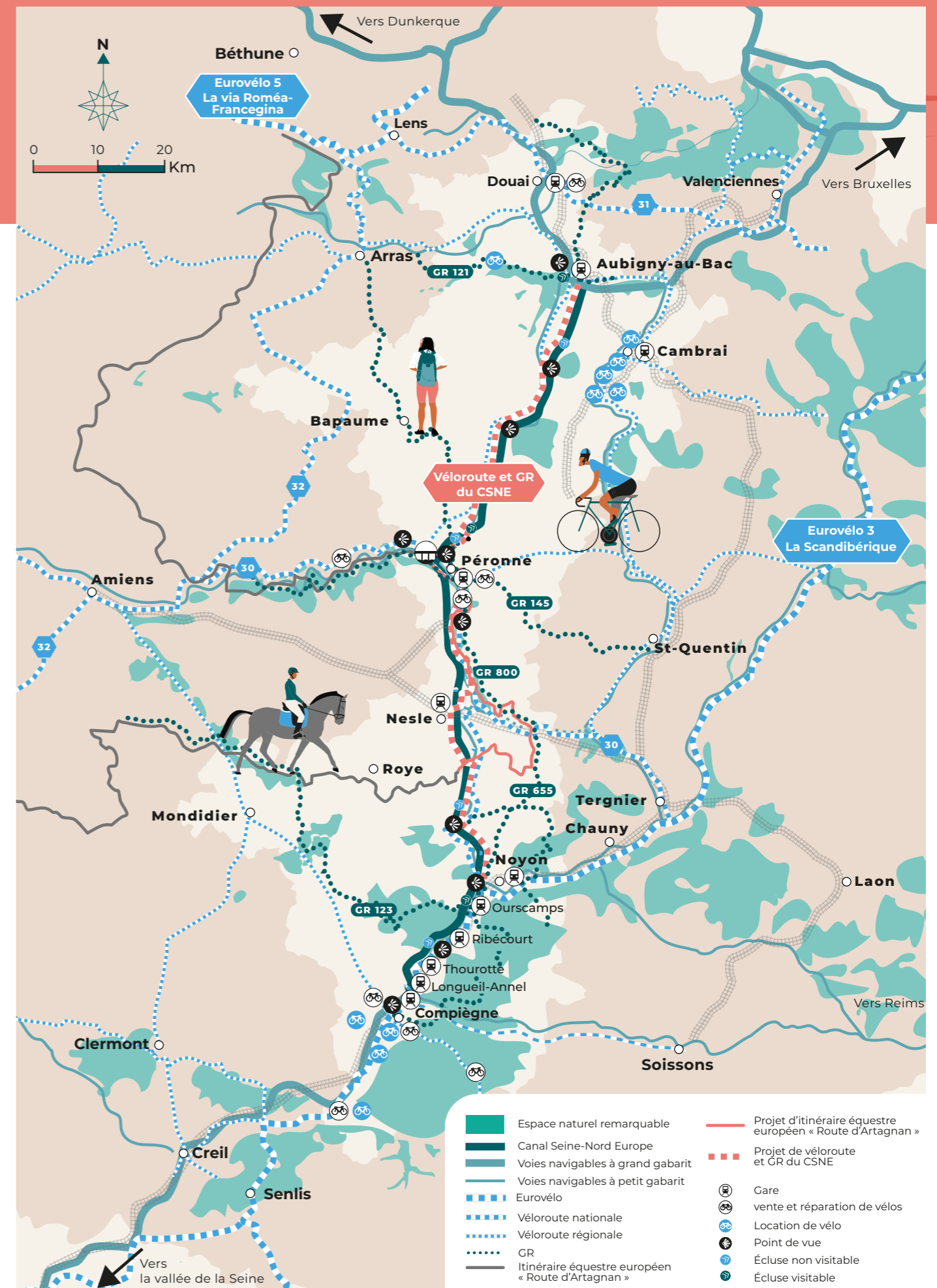
En complément, un GR CSNE pourrait être travaillé avec le Comité Régional de la Randonnée Pédestre, en employant une partie des itinéraires déjà balisés. À vocation touristique, sa thématique serait la découverte de l'infrastructure dans les paysages traversés.

MISER SUR LE RÉSEAU DES VOIES D'EAU ADJACENTES POUR ÉTENDRE LA PRATIQUE DES LOISIRS NAUTIQUES ET LA PÊCHE DE LOISIRS

Les rivières, fleuves et, sous conditions, les canaux à petit et moyen gabarit, peuvent être utilisés à des fins sportives ou de loisirs pour la pratique de diverses activités nautiques : canoë-kayak, aviron, voile, jet ski, ski nautique. À ce jour, dans le périmètre de la DRA, elles sont principalement pratiquées sur l'Oise, la Somme et les Canaux du Nord et de Saint-Quentin dans un cadre associatif (aviron, canoë-kayak, paddle) ou sur des plans d'eau, dans des bases nautiques situées au sud et au nord du tracé (Longueil Sainte-Marie, Verberie, Marquion). Le report du transport de marchandises sur le CSNE permet d'envisager leur développement sur le réseau secondaire ou sur les bras morts des canaux existants.

Les opportunités pour la création d'équipements nautiques sont situées au niveau des futurs délaissés du canal du Nord, sur le bief entre Noyon et Sermaize qui pourrait devenir un parc d'activités ludiques, et sur le bief de Marquion.

Les cours d'eau et les milieux humides constitutifs des Vallées de l'Aisne, de l'Oise, de la Somme et de la Sensée abritent de nombreux sites de pêches fréquentés par la population locale mais également les touristes participant ainsi à l'économie touristique des communes. Certains plans d'eau dotés d'hébergements comme Le Domaine des îles à Offoy ou Le Vivier d'Omignon à Saint-Christ-Briost (Vallée de la Somme), attirent notamment une clientèle britannique.



Les canaux sont également favorables à la pratique de la pêche de bordure. Pour faciliter l'accès des pêcheurs, le programme des travaux du CSNE prévoit l'aménagement de 20 pontons de pêche, dont une majorité sera accessible aux PMR.

Afin de renforcer la dimension touristique de cette activité, il serait opportun :

- de réaliser des actions de promotion des équipements présents aux abords du CSNE
- d'encourager les démarches de labellisation « hébergement pêche » dans les secteurs qui concentrent plusieurs sites de pêche (autour d'Arleux, Aubigny au bac, Oisy-le-Verger, ou autour de Noyon, secteurs qui offrent plusieurs sites, étangs et parcours fédéraux de pêche)

Pour y parvenir, un travail partenarial pourrait être mis en place entre les acteurs institutionnels du tourisme (offices du tourisme, Agence de Développement touristique Agence de Développement et de Réservation Touristique, Hauts-de-France Tourisme) et les fédérations départementales de Pêche.

REDÉCOUVRIR LES TERRITOIRES DEPUIS LE CSNE

La voie douce et les sites d'escale du CSNE :

- seront une porte d'entrée sur les territoires traversés par le canal et leurs richesses ; à ce titre il s'agira de relayer l'offre de service des territoires au moyen d'une signalétique implantée depuis la voie douce. Des équipements situés sur la voie douce ou en proximité directe pourront faire office de « portes d'entrées » sur les territoires, à l'image de la Cité des bateliers de Longueil-Annel (Oise), de la maison du canal et de la nature de Cléry-sur-Somme (Somme), ou encore des écluses visitables de Noyon, Allaines et Oisy-le-Verger. Les croisiéristes en escale pourront rayonner jusqu'aux grands centres urbains et aux monuments nationaux les plus proches : Arras, Amiens, Châteaux de Compiègne, Chantilly et

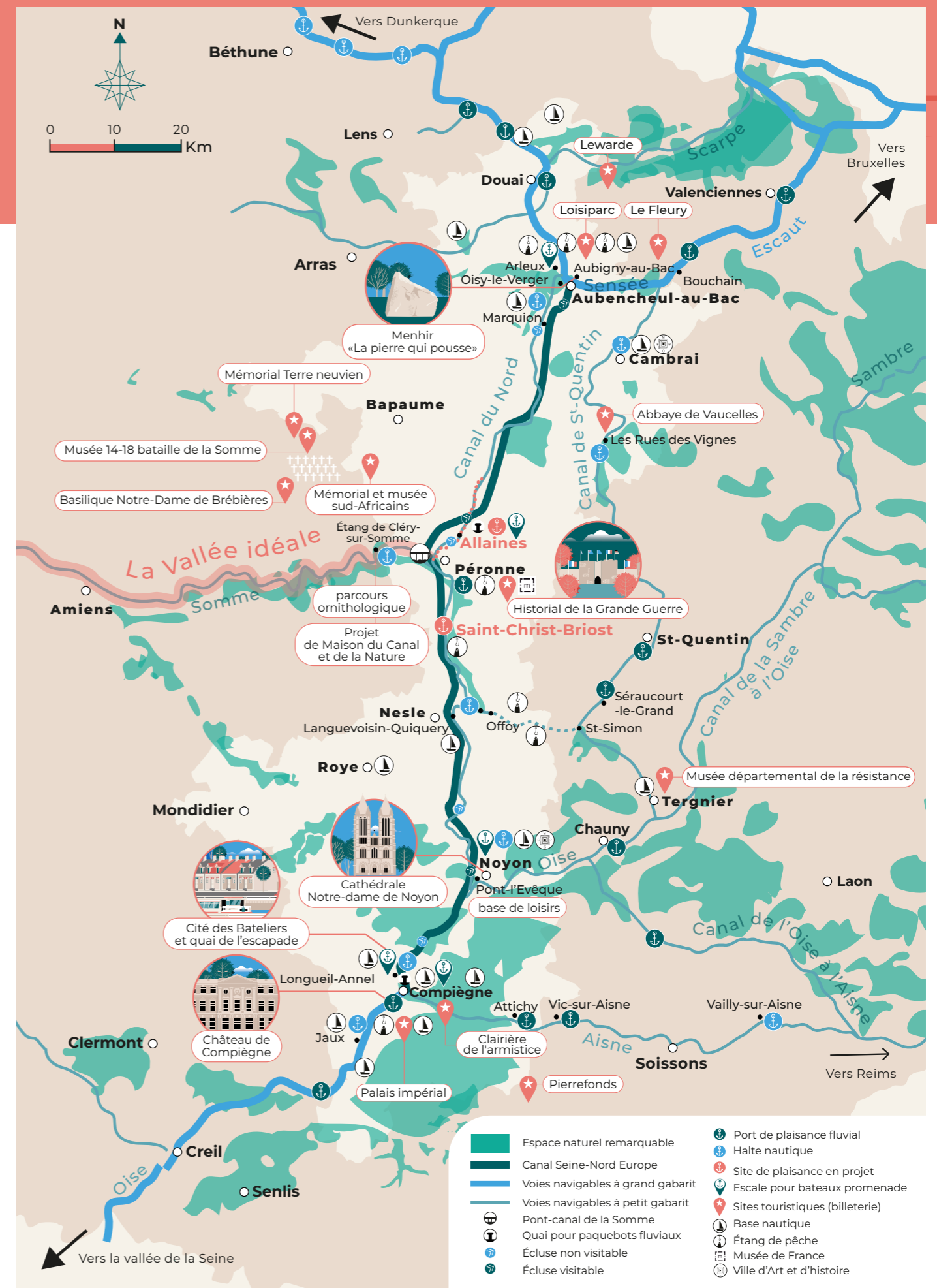
- permettront la mise en réseau de sites de loisirs et de points d'intérêt. Cette mise en réseau pourra être globale (à l'échelle du tracé), territoriale (par secteurs ou par séquences) ou thématique (les vallées, le patrimoine historique et culturel des canaux, la modernité et la dimension spectaculaire du CSNE).

En vue de structurer et de rendre lisible cette offre, et d'allonger la durée des séjours, il est recommandé de mettre en place :

- une gouvernance adaptée aux différentes échelles de projets de valorisation touristique ;
- de travailler une identité visuelle partagée spécifique au CSNE pour matérialiser le réseau des lieux d'accueil du public et la signalétique touristique de terrain ;
- d'encourager le développement d'une offre de restauration et d'hébergement permanente et/ou éphémère : restaurants et gîtes aménagés dans les anciennes maisons éclusières ou sur des péniches Freycinet à quai, hébergements flottants, guinguettes...

Pour faire rayonner l'offre touristique et de loisirs autour de la voie douce, il est recommandé de :

- Renforcer l'identité fluviale autour du CSNE par le développement des mobilités actives, des activités nautiques et la valorisation des sites et événements emblématiques.
- Coordonner les démarches de mise en tourisme, de marketing et des produits touristiques à l'échelle du tracé pour la mise en réseau des sites.



RICHESSES ET SITES À VALORISER AUTOUR DE LA VOIE D'EAU



2

LES 7 SÉQUENCES D'AMÉNAGEMENT DU CANAL SEINE- NORD EUROPE

7 SÉQUENCES

7 séquences, en lien avec les paysages traversés et les opportunités à développer sont proposées, pour qualifier l'aménagement des espaces bord à Canal. Elles mettent l'accent sur des usages existants ou à renforcer, pour que chaque territoire trouve sa place au sein d'un projet d'aménagement global.

SÉQUENCE 1

Sur le Compiégnois, le **boulevard industriel entre villes et forêts**, est incarné par les zones et implantations industrielles nord de Compiègne, de Thourotte et de Ribécourt-Dreslincourt, encadrant le CSNE. En rive Est, les bourgs « lisière » (Choisy-au-Bac, le Plessis-Brion, Montmacq, St-Léger-aux-bois) permettent de rejoindre les massifs forestiers ; le nautisme se développe sur les canaux adjacents.

SÉQUENCE 2

L'arrivée sur le Noyonnais amorce une nouvelle séquence, **de patrimoines et d'eau** où la concentration de patrimoines bâtis antérieurs à la 1ère guerre mondiale au sein des Monts du Noyonnais, conjuguée aux sites de confluence, forge une identité singulière. La silhouette de la cathédrale de Noyon y occupe le centre des perspectives.

SÉQUENCE 3

L'arrivée dans la Somme marque par contraste le passage vers **le grenier du Canal** caractérisé par la prédominance des paysages céréaliers immenses, à peine incisés par les modestes vallées. Seules les silhouettes des villages reconstruits et des silos agricoles, en proximité du canal ou plus éloignés, se détachent distinctement sur la ligne d'horizon.

SÉQUENCE 4

Au détour de la vallée idéale, au croisement du Canal Seine-Nord Europe et de la Vallée de la Somme, la richesse insoupçonnée des replis du plateau céréalier se dévoile en sillons verdoyants au travers des patrimoines naturels et paysagers des étangs et marais

de la Somme, de la Vallée de la Tortille, du patrimoine bâti et mémoriel de la Haute Somme. Associés aux points d'intérêt majeurs du Canal, que sont le Pont-Canal de la Somme et l'écluse visitable d'Allaines, ils proposent une escale centrée sur les loisirs et le tourisme de nature et de mémoire.

SÉQUENCE 5

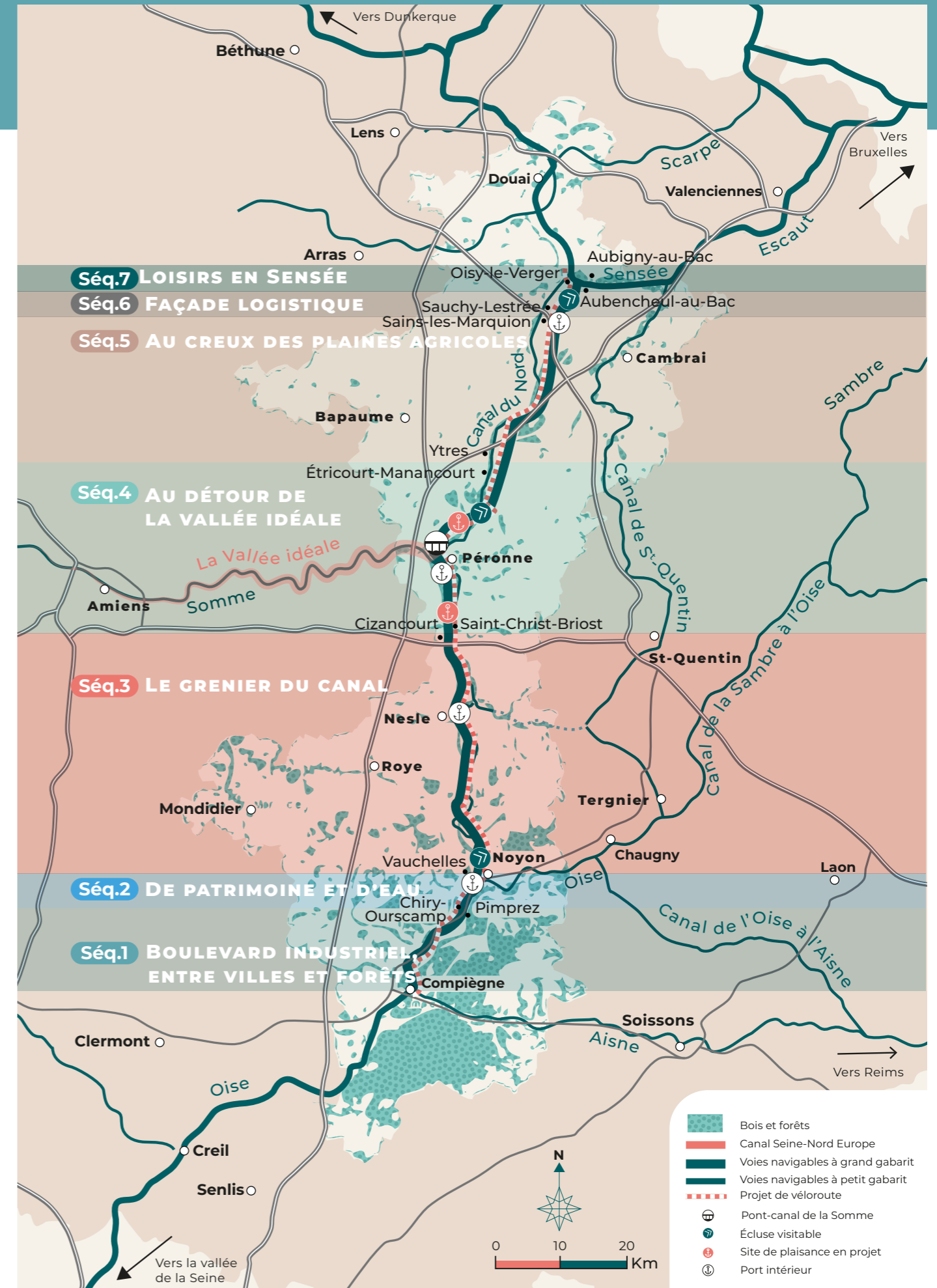
C'est **Au creux des plaines agricoles** que le Canal aborde le Pas-de-Calais. Le grand déblai d'Ytres offre une perspective spectaculaire sur le Canal et ses coteaux de craie, que les belvédères alentours permettent d'approcher.

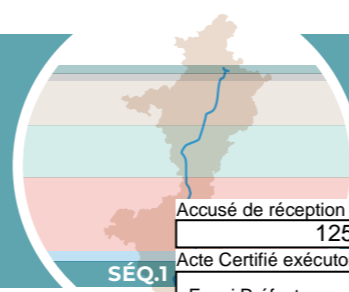
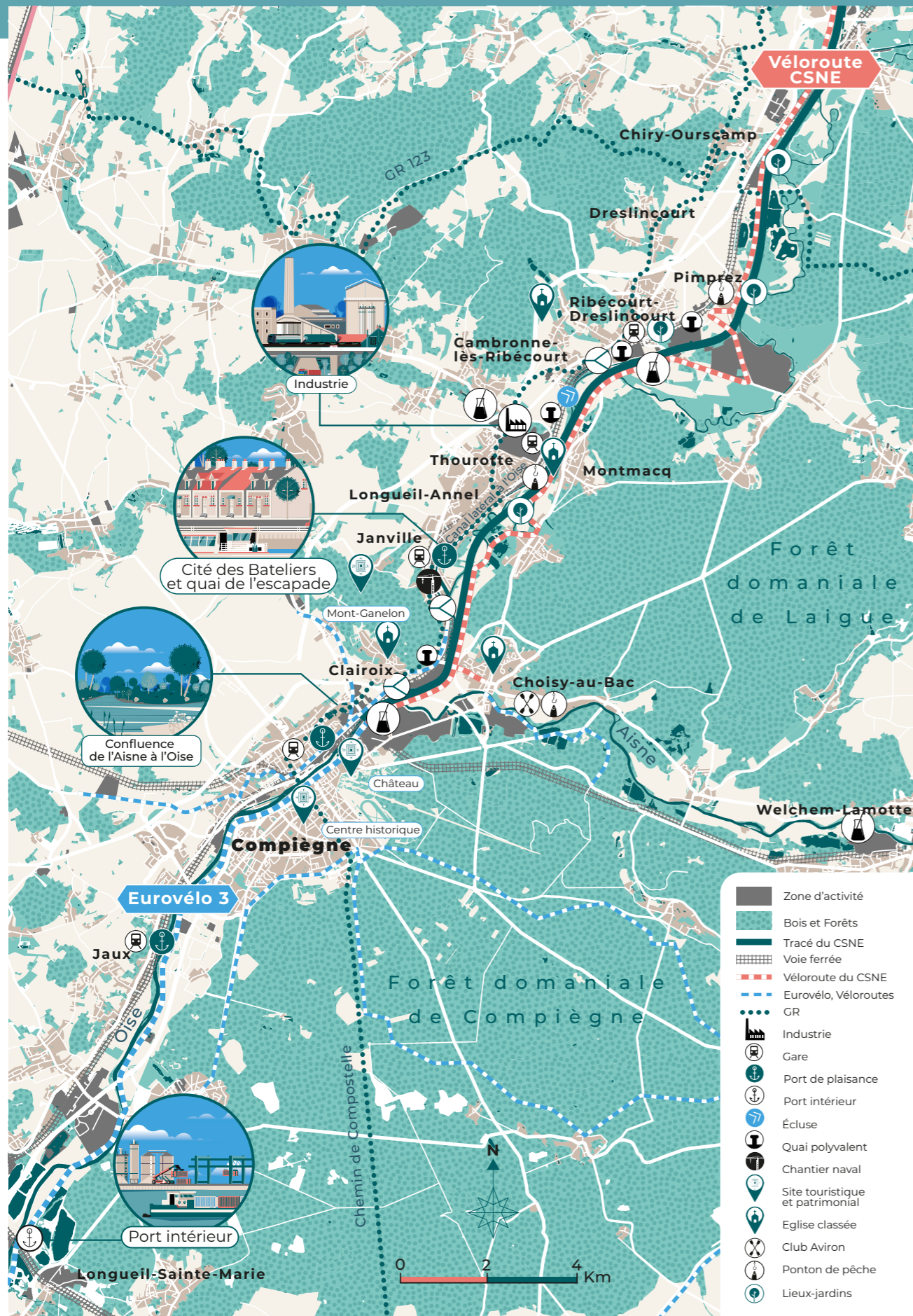
SÉQUENCE 6

La façade logistique se dévoile ensuite après l'écluse de Marquion sur la rive Est du Canal au passage du port intérieur de Marquion-Cambrai, de son vaste terminal portuaire et des entrepôts d'E-valley en arrière-plan.

SÉQUENCE 7

C'est par **les loisirs en Sensée**, autour d'une offre de loisirs sportifs nautiques, de découverte fluviale et de boucles cyclables, que le Canal achève sa traversée des Hauts-de-France. Cette dernière escale est nichée dans la vallée de la Sensée, une forêt humide continue où dominent les peupliers, les activités de chasse et de pêche, mais aussi un lieu de villégiature populaire dédié aux plaisirs de l'eau.





Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
12596887
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 14/10/2025
Retour Préfecture : 14/10/2025

RENFORCER LE BOULEVARD INDUSTRIEL AUX ABORDS DE LA VOIE D'EAU

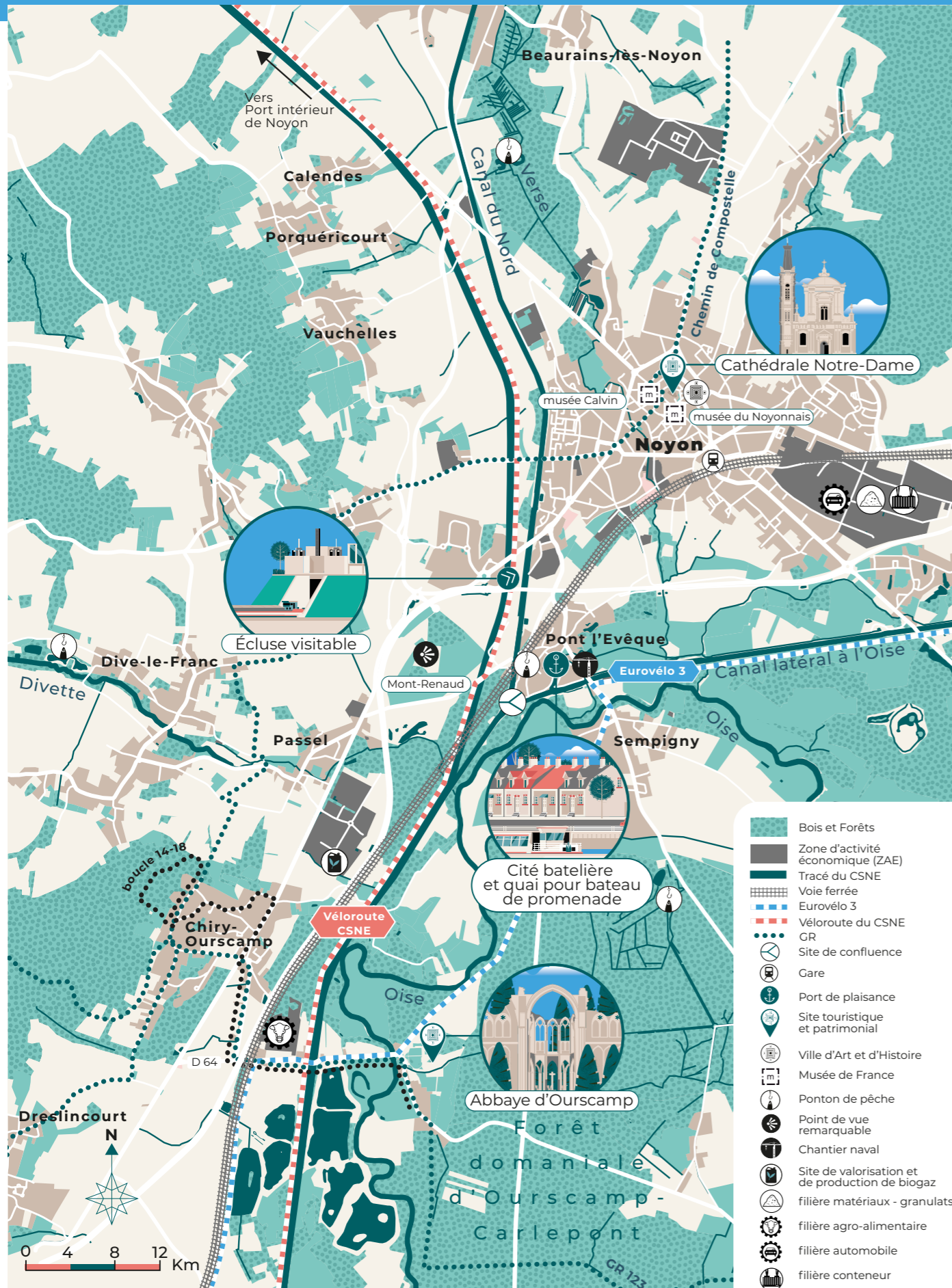
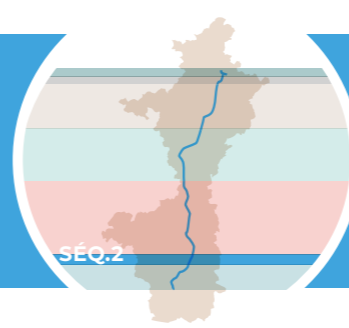
- chimie
- carburants alternatifs
- économie circulaire
- matériaux-granulats
- EnR
- déchets

PARTAGER L'USAGE DES QUAIS (au service des entreprises du territoire)

- 3 quais** : Thourotte, Pimprez et Ribécourt-Dreslincourt (embranché fer)
- Remettre en service le quai** du site Confluence (ex-site Continental)
- Foncier économique** à fort potentiel de report modal

OFFRIR DE NOUVELLES AMÉNITÉS AUX RIVERAINS

- Services vélos** en gares de Longueil-Annel et Thourotte
- Plaisance** à Longueil Annel
- Offre élargie de découvertes en **bateau-promenade** depuis Compiègne et Longueil-Annel
- Offre de **loisirs sportifs et nautiques** sur des sections du Canal latéral à l'Oise
- Nouveaux espaces publics de nature** entre les canaux, **nouveaux espaces publics de détente** en façade des communes (Montmacq, Pimprez, Thourotte) et sur les sites de confluence
- Traversées cyclables** du canal pour les déplacements du quotidien : RD 81, RD 40 bis et RD 66
- Signaler** depuis le chemin de service du CSNE :
 - les itinéraires cyclables et pédestres accessibles
 - boucles (Compiègne-Pierrefonds)
 - les espaces naturels (Forêts domaniale de Laigue et Compiègne, vieille Oise)
 - bourgs d'intérêt touristique, patrimonial et/ou avec services en priorité du canal
 - les points d'intérêt du CSNE (écluse visitable de Noyon, sites de confluence de l'Aisne à l'Oise, du CSNE au Canal Latéral à l'Oise, ...)
 - les points d'intérêt majeurs du territoire : château de Compiègne, clairière de l'Armistice, Ville de Noyon...)



UN PORT À CONNECTER AUX TERRITOIRES ET AUX ZAE (PORT DE NOYON HORS SÉQUENCE)



matériaux-granulats



économie circulaire



carburants alternatifs



EnR



déchets



Liaison cyclable entre la gare de Noyon et le port intérieur à aménager/baliser (en grande partie sur le chemin de service)

METTRE EN RÉSEAU LES PATRIMOINES PAR L'EAU ET LA VÉLOROUTE

Rétablir les continuités de sentiers existants en franchissement du CSNE à Chiry-Ourscamp (GR 123 et circuit Chiry 14-18)

Faciliter l'accès du CSNE et de l'abbaye depuis le point d'arrêt ferroviaire de Ourscamp



Signaler depuis la véloroute au niveau de certains franchissements du CSNE (RD 48 à Chiry, RD 938 au niveau de l'écluse visitable de Noyon) :

- les points d'intérêt patrimoniaux
- les sites de confluences (CSNE/CLO, confluence CLO et CdN)
- les accès forestiers (Noyon et Forêt de Laigue)
- les points d'intérêt du CSNE (écluse visitable)
- les boucles cyclables locales et Petite Randonnée

Boucle fluviale avec le Canal de St Quentin par l'Oise (point d'intérêt du souterrain de Riqueval)

Offre élargie de **découvertes en bateau-promenade** depuis Pont-Lévêque

RELIER LA VILLE DE NOYON AU CANAL



Écluse visitable de Noyon : animations et événements festifs, inscription dans une offre touristique plus large

Liaisons centre historique de Noyon/chemin de service du Canal



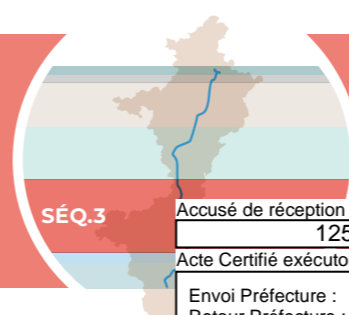
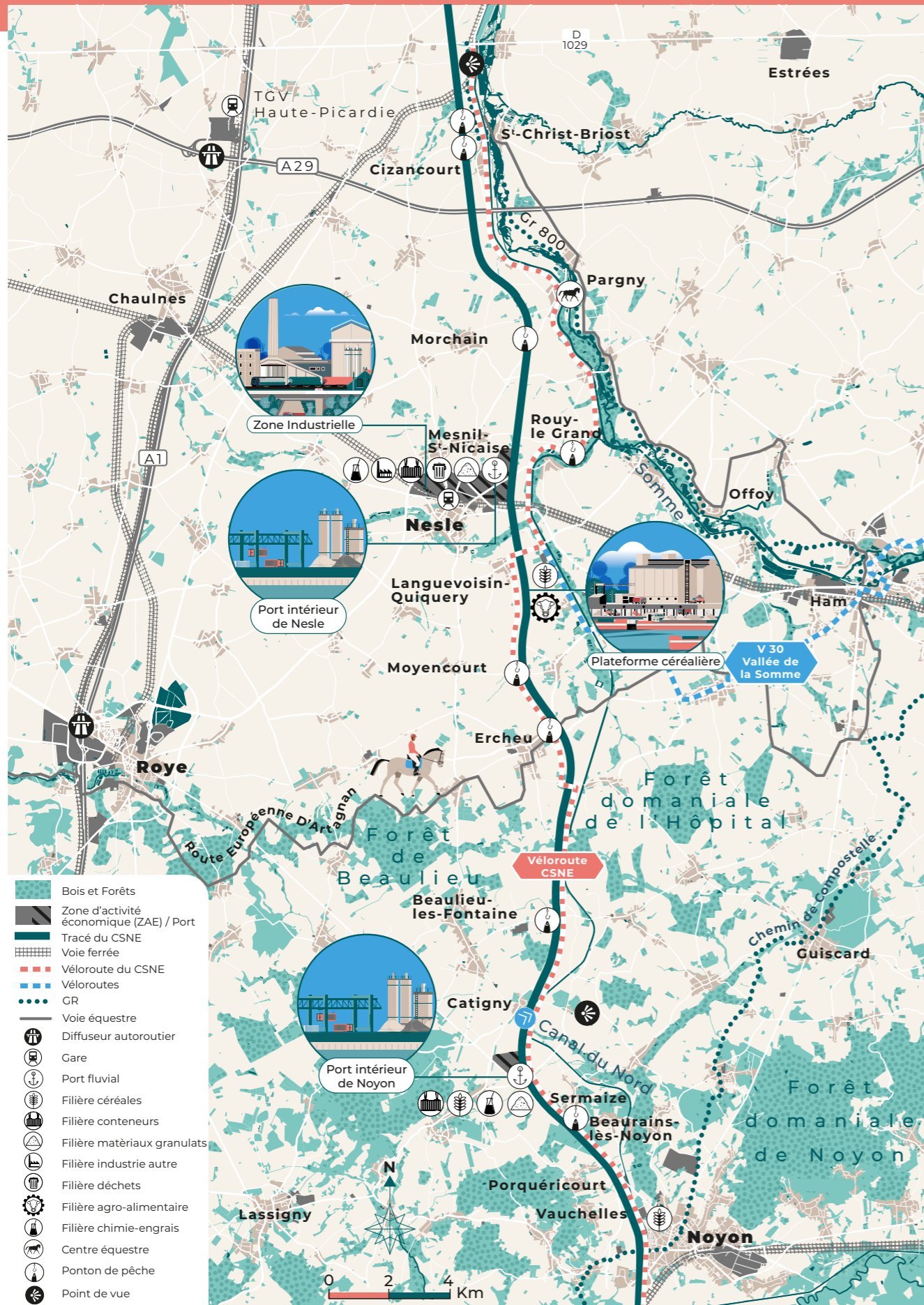
Services vélos en proximité de la gare de Noyon

Nouveaux espaces publics de détente en façade de Noyon et sur les sites de confluence, **nouveaux espaces publics de nature** entre les canaux

Loisirs nautiques sur anciens biefs du canal du Nord



LE GRENIER DU CANAL



SÉQUENCE 3 OPPORTUNITÉS

SÉQ.3
 Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
 12596887
 Acte Certifié exécutoire
 Envoi Préfecture : 14/10/2025
 Retour Préfecture : 14/10/2025

LES FILIÈRES AGRO-ALIMENTAIRE, CHIMIE ET CÉRÉALIÈRE COMME MOTEUR DE L'EIT AUTOUR DE NESLE

chimie céréales agro-alimentaire

Démarche Écologie industrielle territoriale (EIT)
 autour du Port de Nesle et Quai céréalier polyvalent de Languevoisin

Projet de silo sur le port de Noyon

DES PORTS À CONNECTER AUX TERRITOIRES ET AUX ZAE (ports de Noyon et Nesle)

Matériaux-granulats Carburants alternatifs Déchets

Enr Conteneurs : logistique urbaine
 Grande distribution (port de Noyon)

Raccordement ferroviaire du port de Nesle

Foncier économique à fort potentiel de report modal

Liaisons cyclables entre les gares et les ports intérieurs de Nesle et de Noyon à aménager/baliser

TRAVERSÉE DES PAYSAGES AGRICOLES

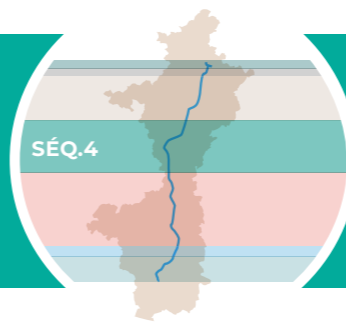
Route d'Artagnan à Ercheu

Liaisons centre bourgs - chemin de service du CSNE (exemples à Catigny et à Sermaize)

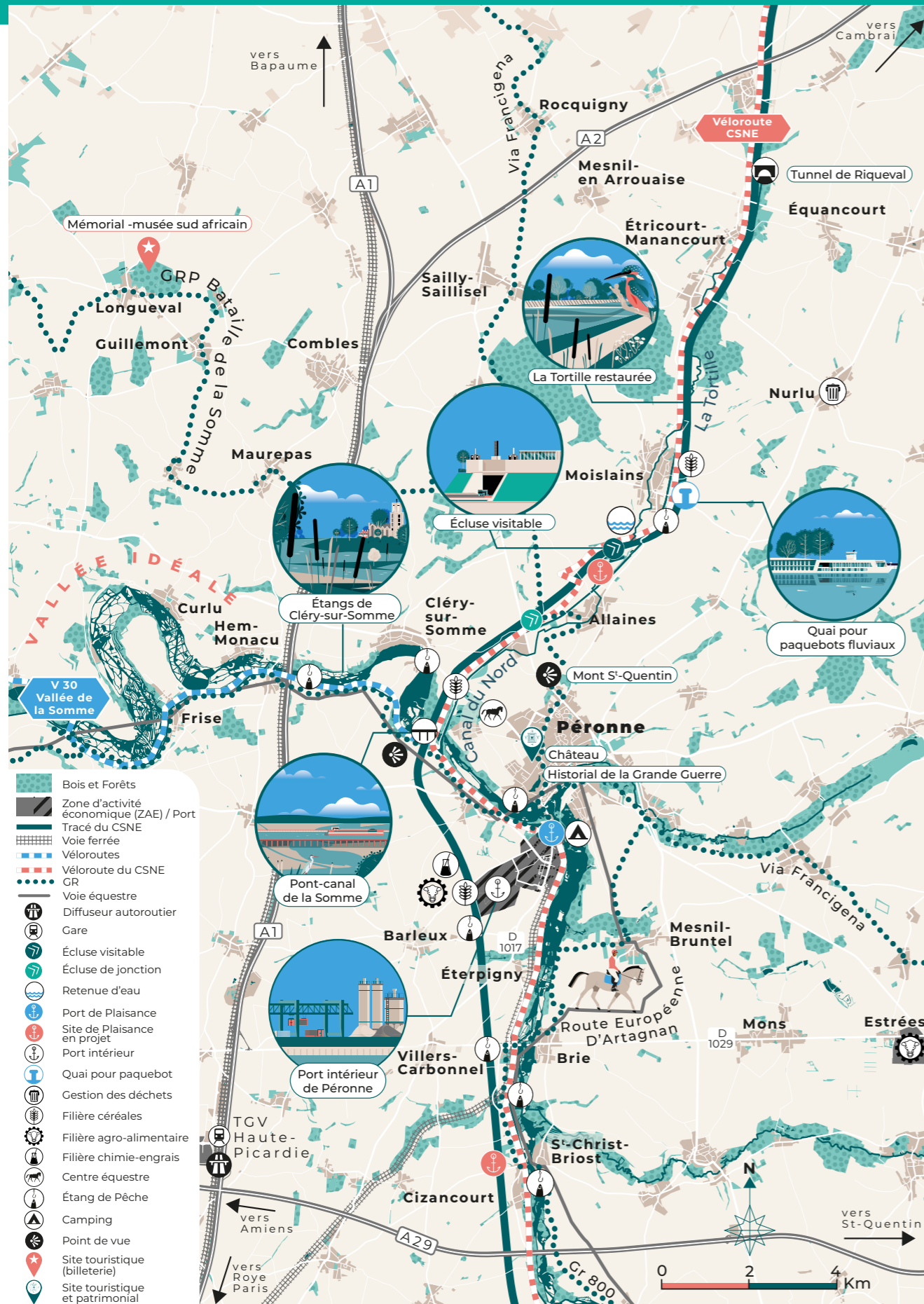
Plaisance : boucle fluviale depuis le canal du Nord par le Canal de la Somme vers le canal de Saint-Quentin

Liaisons cyclables entre la véloroute du CSNE et la véloroute Vallée de Somme

AU DÉTOUR DE LA VALLÉE IDÉALE



SÉQUENCE 4 OPPORTUNITÉS



LES FILIÈRES AGRO-ALIMENTAIRE ET CHIMIE COMME MOTEUR DE L'EIT AUTOUR DE PÉRONNE

- matériaux-granulats
- carburants alternatifs
- déchets
- chimie
- Enr
- agro-alimentaire
- hydrocarbures



Démarche Écologie industrielle territoriale (EIT) autour du port de Péronne

UN PORT ET UN QUAÏ À CONNECTER AUX TERRITOIRES ET AUX ZAE (ports de Péronne)



Ancienne friche Flodora aménagée en ZA de la Croisette reliée au port intérieur de Péronne

Foncier économique à fort potentiel de report modal



Partager l'usage du quai de Moislains

LIAISON AVEC LA VALLÉE IDÉALE EN AUGMENTANT L'OFFRE DE LOISIRS POUR EN FAIRE LE POUMON VERT DU CANAL



Route d'Artagnan, boucles et hébergements équestres en Haute-Somme en lien avec le pôle équestre de Péronne et le chemin de service du Canal du Nord

Boucle VTT dans la vallée de la Tortille



Hébergements et offre de commerces à renforcer dans les centres-bourgs le long du CSNE, en particulier à proximité des sites de plaisance d'Allaines et de St Christ



Liaisons cyclables entre le port d'Allaines et le centre-ville de Péronne

Offre de découverte en bateau promenade sur le bief Catigny- Allaines, à partir de deux embarcadères possibles (St Christ-Briost et Allaines)

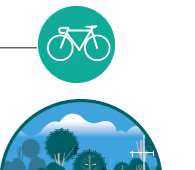
Port de plaisance d'Allaines et halte de St-Christ



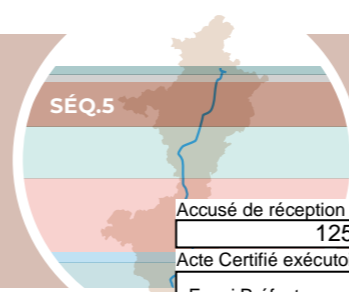
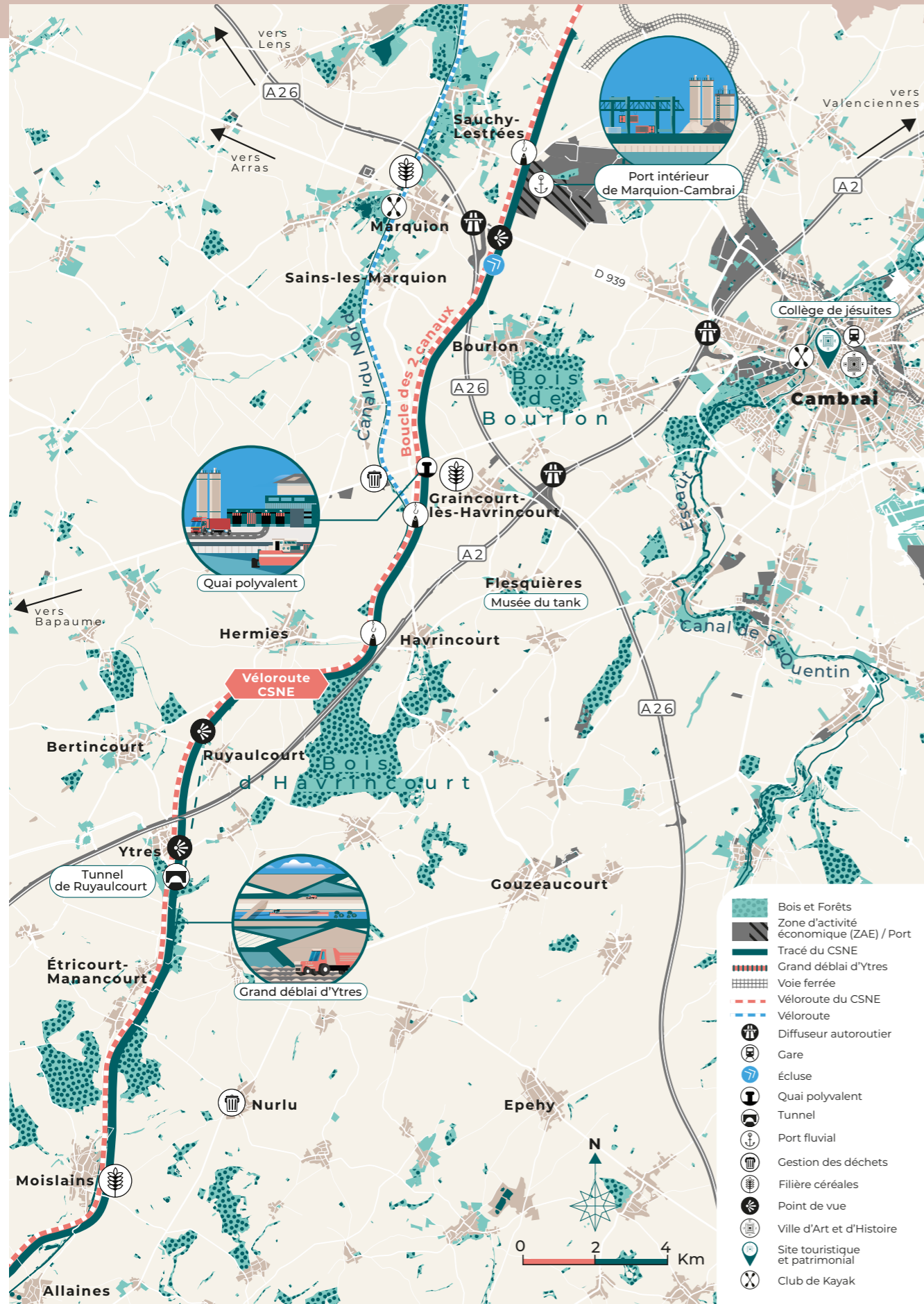
Base de loisirs nautiques à Allaines

Structurer une offre touristique autour du pont-canal de la Somme, de la maison de la nature de Cléry-sur-Somme et de l'écluse visitable d'Allaines

Signaler depuis les équipements de plaisance du CSNE :
 - les points d'intérêts locaux
 - les services et commerces
 - les points d'intérêt du CSNE (pont-canal, écluse visitable, ...)



AU CREUX DES PLAINES AGRICOLES



SÉQUENCE 5 OPPORTUNITÉS

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
12596887
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 14/10/2025
Retour Préfecture : 14/10/2025

PARTAGER L'USAGE DU QUAÏ (au service des entreprises du territoire)

- carburants alternatifs
- déchets
- Enr
- céréales

- Quai de Graincourt-Les-Havrincourt
- Complément échangeur autoroutier (Graincourt A26/A2) à horizon 2026

AMÉNAGER LES POINTS DE VUE SUR LE CSNE

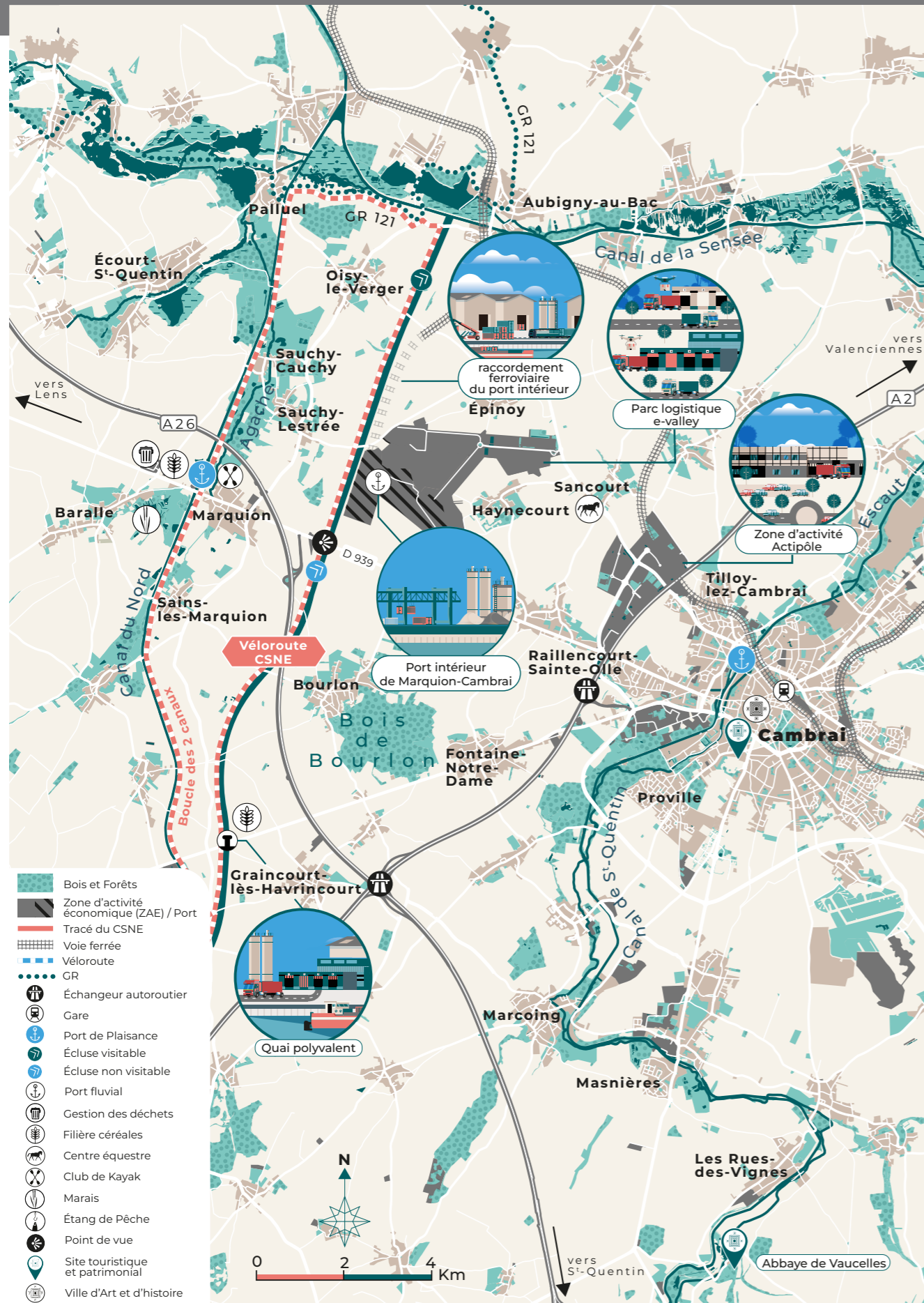
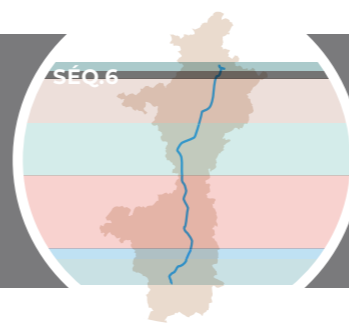
- Points de vue sur l'écluse de Marquion au rétablissement de la RD 939
- Chemin cyclable bis entre Bertincourt et Hermies

TRAVERSÉE DES PAYSAGES AGRICOLES

- Hors carte : liaison cyclable depuis le centre ville de Cambrai
- Boucle cyclable des 2 canaux (CSNE, Canal du Nord et Canal de la Sensée) Itinéraire bis par les hauteurs du grand déblai d'Ytres
- Signaler depuis le chemin de service du CSNE :
 - les espaces naturels (bois de Bourlon)
 - les bourgs d'intérêt touristique, patrimonial et/ou avec services en priorité
 - les boucles vélo ou les parcours de randonnée
 - les points de vue

DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE LOISIRS SPORTIFS, NAUTIQUES SUR LES SECTIONS DU CANAL DU NORD MAINTENUE EN EAU





LES FILIÈRES AGRO-ALIMENTAIRE ET DÉCHETS COMME MOTEUR DE L'EIT AUTOUR DE MARQUION-CAMBRAI

- conteneurs:
-logistique urbaine
-grande distribution
- Enr
- matériaux
- carburants alternatifs
- agro-alimentaire
- déchets



démarche EIT autour du port intérieur de Marquion-Cambrai

UN PORT À CONNECTER AUX TERRITOIRES ET AUX ZAE (port de Marquion-Cambrai)



Foncier économique à fort potentiel de report modal

Complément **échangeur autoroutier** (Graincourt A26/A2)

Liaison cyclable entre le port intérieur et la commune de Marquion à aménager/baliser par Sauchy-Lestrée



Relier e-valley aux infrastructures du port (quai et raccordement ferroviaire)

Port de Marquion-Cambrai et son **raccordement ferroviaire**

VALORISER LES POINTS DE VUE SUR LE CSNE

Depuis la commune de Marquion, **boucle pédestre** vers l'écluse de haute chute



Signaler depuis le chemin de service du CSNE :
- les espaces naturels (Grand Marais de Baralle)
- les bourgs d'intérêt patrimonial et/ou avec services en priorité
- les boucles vélo des 2 canaux
- l'écluse visitable d'Oisy-le-verger

DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE LOISIRS SPORTIFS, NAUTIQUES SUR LES SECTIONS DU CANAL DU NORD MAINTENUE EN EAU (section Marquion-Arleux)



Spots potentiels de « **boat and bike** » : au niveau de la halte fluviale de Marquion ou de port de plaisance de Cambrai

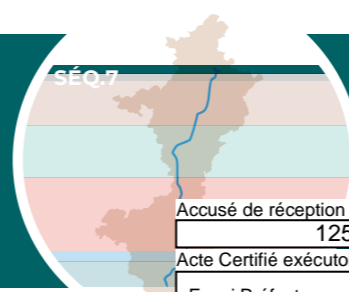
Club de **canoe kayak** sur Canal du Nord à Marquion



Hors carte : **liaison cyclable** depuis le centre ville de Cambrai et la gare d'Aubigny-au-bac

Signaler depuis la halte fluviale de Marquion les sites de la Sensée

- GR 121
- Écluse de Oisy-le-Verger
- Marais



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
12596887
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 14/10/2025
Retour Préfecture : 14/10/2025

DÉCOUVERTE DES POINTS D'INTÉRÊT ET DES ESPACES DE LOISIRS LIÉS À L'EAU PAR LES MOBILITÉS DOUCES



Services vélos en proximité des gares (Aubigny-au-Bac, Cambrai)



Écluse visitable d'Oisy-le-Verger



Signaler depuis le chemin de service du CSNE :

- les espaces naturels :
 - les marais d'Arleux, marais de Féchain (Aubigny)
 - le boisement (bois de Bourlon)...
- les équipements existants (équestre et pêche)
- les bourgs d'intérêt touristique, patrimonial et/ou avec services en priorité
- la base de loisirs
- les boucles vélo des 2 canaux, GR 121, itinéraire cyclable de la Sensée

DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE LOISIRS SPORTIFS, NAUTIQUES SUR LES SECTIONS DU CANAL DU NORD MAINTENUE EN EAU (section Marquion-Arleux)



VALORISATION TOURISTIQUE DE L'ÉCLUSE DE OISY-LE-VERGER (rayonnement de l'équipement sur l'ensemble de la séquence)



Animations et événements festifs.



Liaison cyclable depuis le centre ville de Cambrai et la gare d'Aubigny-au-bac



Promenades fluviales depuis les embarcadères existants du canal de la Sensée à la découverte du CSNE (confluence et écluse Oisy-le-verger)



3

LES FICHES THÉMATIQUES (à venir)

4

CONCLUSION

CONCLUSION

La Directive Régionale d'Aménagement pose, après le SRADDET, un second jalon sur la transformation du territoire régional par le Canal, cette fois-ci à l'échelle des 12 intercommunalités traversées. La nouvelle infrastructure devient une nouvelle ligne de vie pour les habitants, par la mise en réseau des sites qui germent le long du tracé et se connectent les uns aux autres par la véloroute. La voie d'eau irrigue les territoires depuis les quais, maillons de la décarbonation des chaînes logistiques. Enfin, elle crée de nouvelles chaînes de valeur pour des filières régionales portées par la Troisième révolution industrielle.

Afin que la greffe prenne, la participation de tous et l'adhésion au projet global d'aménagement porté par la DRA est indispensable. Partenaires, collectivités, territoires : les opportunités recensées dans ce document sont là pour vous aider à vous situer et à tirer parti de vos atouts. Les fiches et groupes de travail à venir permettront de poursuivre ensemble la définition des aménagements bord à Canal, pour faire de ce projet une réussite, et de cette réussite notre fierté.

Emetteur :

Région Hauts-de-France
151 Avenue du président Hoover
59 555 LILLE CEDEX

Conception graphique et réalisation, cartographie et illustration :

L'Atelier Cartographik

Edition 2025



Région
Hauts-de-France

