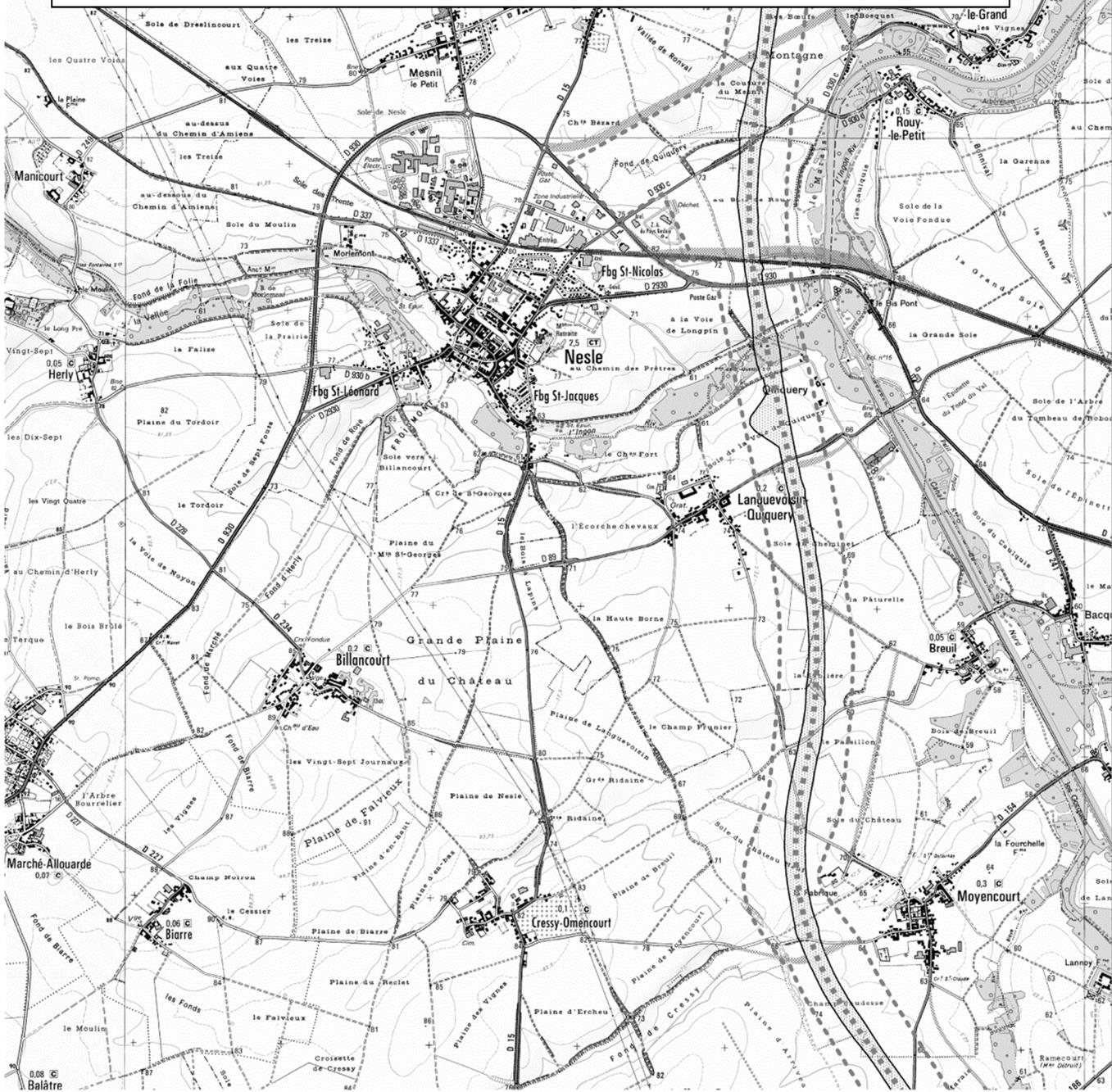


**CONTRAT TERRITORIAL DE DEVELOPPEMENT  
SEINE-ESCAUT  
Communauté de communes du Pays Neslois**



## TABLE DES MATIERES

|   |    |
|---|----|
| ENJEUX ET METHODOLOGIE.....   | 2  |
| Objet de la mission .....   | 2  |
| Méthodologie de l'étude .....   | 2  |
| TITRE I : Définition du territoire et projet stratégique de développement durable ..... | 3  |
| Chapitre premier : Présentation du territoire .....                                     | 3  |
| La desserte routière .....  | 3  |
| Les dessertes ferroviaires .....  | 4  |
| Les dessertes fluviales.....  | 4  |
| Le territoire de référence .....  | 5  |
| Démographie.....  | 5  |
| Une population active en hausse, un taux de chômage encore élevé.....                   | 6  |
| Un niveau de qualification peu élevé .....  | 7  |
| Chapitre deuxième : Projets stratégiques de développement durable .....                 | 8  |
| TITRE II : Objectifs et priorités du Contrat Territorial de Développement.....          | 10 |
| Principes généraux.....   | 10 |
| Premier volet : un projet d'aménagement partagé.....                                    | 12 |
| Thème : déplacements /mobilités .....   | 12 |
| Lieu des pistes cyclables .....   | 28 |
| Thème : aménagement de développement économique .....                                   | 36 |
| Bases vie.....  | 36 |
| Plateformes / Quais / Tourisme .....  | 40 |
| Thème : insertion paysagère et environnementale .....                                   | 53 |
| Lieu des déblais/remblais/dépôts .....  | 53 |
| Compensation environnementale .....   | 58 |
| Principes d'aménagement paysager .....  | 64 |
| Demandes en lien avec l'aménagement foncier (remembrement).....                         | 70 |
| Gestion des aléas climatiques .....   | 70 |
| réseaux.....  | 83 |

## ENJEUX ET METHODOLOGIE

### OBJET DE LA MISSION

Les objectifs de la mission portent sur l'expression des aménagements qu'il convient d'inscrire dans le cadre du projet de construction du canal à grand gabarit Seine-Escaut, afin de faire de cette infrastructure une opportunité de développement pour le territoire.

Elle s'appuie sur les éléments suivants :

- Etude prospective du territoire à horizon 2020 réalisée en 2009 par Eurotrans Consultants,
- Avant-projet sommaire du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) produit en 2005 par Voies Navigables de France (VNF)
- Notes et documents du Conseil départemental de la Somme en lien avec le Canal
- Etudes de faisabilité et de coûts de réalisation de voies de chemin de fer en vue d'embrancher la plateforme portuaire de Nesle
- Les attentes des communes de la CCPN en matière d'aménagements

### METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Outre la collecte documentaire nécessaire à la compréhension des enjeux de ce projet pour le territoire, la mission s'est attachée à rencontrer l'ensemble des maires de la communauté de communes afin de mesurer d'une part l'appropriation du projet par ses habitants mais également de construire avec eux les conditions d'une meilleure acceptabilité. La commune d'Ercheu, hors du périmètre de la CCPN, a également été consultée.

Enfin, la rencontre avec les principaux partenaires que sont VNF, la Région des Hauts de France et le Département de la Somme ont permis d'affiner les attentes de chacun quant aux éléments produits dans la présente étude.

## TITRE I : DEFINITION DU TERRITOIRE ET PROJET STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

### CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION DU TERRITOIRE

Le positionnement géostratégique du territoire de la communauté de communes du Pays Neslois et ses atouts en termes de réseaux de transports existants

Le territoire de la Communauté de Communes du Pays Neslois occupe une place stratégique au cœur de l'Europe, à proximité à la fois du bassin de consommation parisien et des grandes infrastructures d'importation belges (ports internationaux).

Il bénéficie par ailleurs de la présence d'infrastructures de transport denses (corridors autoroutiers d'importance européenne desservant Paris, Londres et Bruxelles, Canal du Nord, réseau ferré de fret).

#### **LA DESSERTE ROUTIERE**

Le Pays Neslois est maillé, en son sein, par un réseau de départementales de tailles diverses, permettant à la commune centre, Nesle, de se situer à une quinzaine de kilomètres d'infrastructures autoroutières de premier plan comme à l'Ouest l'A1 (Lille - Paris) et au Nord, l'A29 (Le Havre - St Quentin).

L'accès aux infrastructures autoroutières se fait depuis les 4 sorties d'autoroute ci-dessous :

- Au Nord-Est, sur l'A29 la « sortie Athies n° 54 » située à 25 km de Nesle
- Au Nord-Ouest, sur l'A29 la « sortie Gare TGV n° 5 3 » située à 20 km de Nesle
- Au Nord-Ouest, sur l'A1 la « sortie Péronne n° 13 » située à 18 km de Nesle
- Au Sud-Ouest, sur l'A1 la « sortie Roye n° 12 » située à 15 km de Nesle

Il apparaît, au travers des avis d'experts et des remontées du tissu économique de la CCPN, que la qualité de desserte de la future plate-forme de Nesle par ces axes est insuffisante au regard des projections d'augmentation du trafic routier généré par cette dernière..

## **LES DESSERTES FERROVIAIRES**

Au niveau ferroviaire, Nesle bénéficie d'une parfaite desserte ferroviaire sur l'axe Amiens-Tergnier-Dijon qui contourne le Bassin Parisien vers Rouen et Le Havre.

La ligne Amiens-Laon-Reims est une ligne à double voie non électrifiée nécessitant des travaux de modernisation. Il s'agit d'une ligne à double voie bien tracée sans ouvrage d'art important à mettre au gabarit (pas de tunnels) et dont tous les nœuds sont déjà sous caténaires (Tergnier et Reims).

La gare de Nesle est desservie par les lignes TER Paris - Amiens et Amiens – Laon - Reims ou Paris – Creil – Compiègne - Saint-Quentin et Saint-Quentin – Tergnier - Amiens.

## **LES DESSERTES FLUVIALES**

Le territoire est longé à l'Est par le canal du Nord (650 t).

Le projet du Canal Seine-Nord Europe prévoit la réalisation sur le territoire du Pays Neslois d'un port intérieur à Nesle et d'un Terminal agricole à Languevoisin. La réalisation de ce canal viendra compléter la carte des voies fluviales européennes en reliant Bassin de la Seine au réseau nord – européen à grand gabarit (4000t). Sa mise en œuvre permettra de relier et de desservir les grands pôles économiques de l'Europe du Nord-Ouest.

Ces projets correspondent à une attente forte de la demande locale principalement constituée par les industriels SYRAL et AJINOMOTO avec tous les développements avals attendus pour ces entreprises ainsi que toutes les activités avales qui peuvent s'inscrire dans le prolongement des recherches du pôle de compétitivité agro-ressources. Ce projet est également fortement attendu par la coopérative agricole du secteur de Nesle.

## LE TERRITOIRE DE REFERENCE

### DEMOGRAPHIE

Le territoire de la communauté de communes du Pays Neslois est composé de 24 communes pour 8 321 habitants (recensement de la population 2013). Les communes de plus de 1000 habitants sont Nesle (Chef lieu) avec 2 366 habitants et Hombleux avec 1 121 habitants.

| Communes              | Pop. Mun | Communes             | Pop. Mun |
|-----------------------|----------|----------------------|----------|
| Béthencourt-sur-Somme | 131      | Mesnil-Saint-Nicaise | 565      |
| Billancourt           | 175      | Morchain             | 322      |
| Breuil                | 56       | Moyencourt           | 313      |
| Buverchy              | 42       | Nesle                | 2 366    |
| Cizancourt            | 38       | Pargny               | 193      |
| Curchy                | 301      | Potte                | 114      |
| Épénancourt           | 120      | Rethonvillers        | 353      |
| Falvy                 | 138      | Rouy-le-Grand        | 108      |
| Grécourt              | 20       | Rouy-le-Petit        | 121      |
| Hombleux              | 1 121    | Saint-Christ-Briost  | 453      |
| Languevoisin-Quiquery | 192      | Villecourt           | 59       |
| Licourt               | 393      | Voyennes             | 627      |

|              |              |
|--------------|--------------|
| <b>Total</b> | <b>8 321</b> |
|--------------|--------------|

La CCPN compte, en 2013, 8 321 habitants. Son poids est de 10.6 % de la population de l'arrondissement de Péronne (+ 1 point depuis 2006 et 1.5% de la population départementale (+0,1 pt par rapport à 2006).

Population plutôt stable jusqu'à l'orée des années 1980, elle a connu un léger recul jusqu'en 2008, où depuis lors la tendance s'inverse, liée à l'arrivée de nouveaux habitants (conséquence du renforcement des activités industrielles sur le territoire)

|   | 1968 à<br>1975 | 1975 à<br>1982 | 1982 à<br>1990 | 1990 à<br>1999 | 1999 à<br>2008 | 2008 à<br>2013 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Variation annuelle moyenne<br>de la population en % | 0,4            | 0,2            | -0,1           | -0,6           | 0,5            | 0,3            |
| due au solde naturel en %                           | 0,5            | 0,4            | 0,3            | 0              | 0              | 0,1            |
| due au solde apparent des<br>entrées sorties en %   | -0,1           | -0,2           | -0,4           | -0,6           | 0,5            | 0,3            |

Comparativement au département de la Somme et de la Région des Hauts de France, le territoire neslois se positionne comme un territoire attractif, dont la dynamique démographique est davantage liée aux nouveaux arrivants qu'à son solde naturel..

| <b>Population</b>   | <b>CCPN</b> | <b>Somme</b> | <b>Hauts-de-France</b> | <b>France</b> |
|---|-------------|--------------|------------------------|---------------|
| Variation de la population : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %                               | 0,3         | 0,1          | 0,2                    | 0,5           |
| dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %                      | 0,1         | 0,3          | 0,5                    | 0,4           |
| dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en % | 0,3         | -0,1         | -0,3                   | 0,1           |

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Une population marquée par une sur-représentation des plus de 75 ans par rapport aux moins de 25 ans.

|             | <b>CCPN</b> | <b>Somme</b> | <b>Hauts de France</b> | <b>France de province</b> | <b>France</b> |
|-------------|-------------|--------------|------------------------|---------------------------|---------------|
| 0 à 24 ans  | 29,22%      | 31,10%       | 32,40%                 | 29,50%                    | 30,40%        |
| 25 à 59 ans | 44,59%      | 44,30%       | 45,20%                 | 44,40%                    | 45,10%        |
| 60 à 75 ans | 16,09%      | 24,60%       | 22,40%                 | 26,10%                    | 24,50%        |
| >75 ans     | 10,11%      | 8,90%        | 8%                     | 9,90%                     | 9,10%         |

Source : Source : Insee, estimations de population

La relative faible représentation des moins de 25 ans, par rapport au Département et à la Région, semble liée aux départs massifs des jeunes entrants sur le marché du travail et des étudiants vers les pôles universitaires environnants.

Pour autant, la proportion d'habitants actifs, entre 25 et 59 ans, est globalement similaire à celles observées aux niveaux départemental et régional.

Par contre, la part des plus de 75 ans est sur-représentée.

## **UNE POPULATION ACTIVE EN HAUSSE, UN TAUX DE CHOMAGE ENCORE ELEVE**

L'analyse de la population active a été réalisée pour la tranche d'âge 15-64 ans.

| <b>Emploi - Chômage</b>   | <b>CC du Pays Neslois</b> | <b>Somme</b> | <b>Hauts-de-France</b> | <b>France</b> |
|---|---------------------------|--------------|------------------------|---------------|
| Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2013                            | 2 421                     | 215 300      | 2 135 002              | 26 345 233    |
| dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2013, en %                              | 86,3                      | 89,1         | 90                     | 87            |
| Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en % | -0,2                      | -0,5         | -0,2                   | 0,1           |
| Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2013   | 70,20%                    | 70,60%       | 70,2                   | 73,2          |
| Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2013   | 15,7                      | 15,6         | 16,5                   | 13,6          |

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

La CCPN se distingue par un taux d'activité de sa population inférieur à la moyenne nationale. Pour autant, elle est en hausse par rapport à l'année 2006 (68.9%) et à 1999 (66.7%).

Le taux de chômage 2013 de 15,7% s'inscrit dans la moyenne départementale et est supérieur de 2 point à la moyenne nationale. Si en 2006, sur le territoire neslois, ce taux de chômage était de 8,6 % (+7pts), il convient de rappeler qu'il était au niveau national de 7.9% (+5pts) et de 8.8% (+6.8pts) au niveau départemental.

## UNE POPULATION ACTIVE PRINCIPALEMENT OUVRIERE

|                 | <i>Agriculteurs exploitants</i> | <i>Artisans, commerçants, chefs d'entreprise</i> | <i>Cadres et professions intellectuelles supérieures</i> | <i>Professions intermédiaires</i> | <i>Employés</i> | <i>Ouvriers</i> |
|-----------------|---------------------------------|--|--|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| CCPN            | 2,91%                           | 6%   | 7,51%  | 21,52%                            | 24,89%          | 37,16%          |
| Somme           | 2,21%                           | 5,02%  | 12,21%   | 24,33%                            | 28,88%          | 27,34%          |
| Hauts de France | 1,20%                           | 5,04%  | 13,39%   | 25,69%                            | 29,09%          | 25,59%          |

La population active du territoire neslois est marquée par la prédominance des ouvriers dans des proportions nettement supérieures aux moyennes régionale (25.59 %) et départementale (27.34%) et par une proportion d'agriculteurs plus importante que dans le reste de la Région.

Les employés (24.89%) sont légèrement moins représentés qu'au niveau départemental et régional. L'écart est beaucoup plus important pour les cadres (7.51%), même si cette proportion a évolué à la hausse depuis 2006 (5.24%).

## UN NIVEAU DE QUALIFICATION PEU ELEVE

Le niveau de qualification des personnes de plus de 15 ans non scolarisées se distingue de ce que l'on peut observer au niveau régional et national.

|   | <b>CCPN</b>  | <b>Somme</b>   | <b>Hauts de France</b> | <b>France</b>     |
|---|--------------|----------------|------------------------|-------------------|
| <b>Population non scolarisée de 15 ans ou plus</b>                      | <b>6 235</b> | <b>413 779</b> | <b>4 272 494</b>       | <b>47 641 780</b> |
| <i>Part des titulaires en %</i>   |              |                |                        |                   |
| <i>d'aucun diplôme ou au plus d'un BEPC, brevet des collèges ou DNB</i> | 45,6         | 40,2           | 37                     | 32,7              |
| <i>d'un CAP ou d'un BEP</i>   | 27,5         | 24,9           | 25,1                   | 23,9              |
| <i>d'un baccalauréat (général, technologique, professionnel)</i>        | 13,6         | 14,6           | 15,9                   | 16,6              |
| <i>d'un diplôme de l'enseignement supérieur</i>                         | 13,3         | 20,3           | 21,9                   | 26,8              |
| Source : Insee, RP2013 exploitation principale.                         |              |                |                        |                   |

La proportion de personnes ne justifiant d'aucun diplôme ou tout au plus d'un BEPC, brevet des collèges ou DNB est particulièrement importante sur le territoire. Elle représente 45.6% des actifs (+12.9 points par rapport à la moyenne nationale).

A contrario, les personnes diplômées de l'enseignement supérieur sont largement sous-représentées par rapport à la moyenne nationale : 13.3% sur la CCPN contre 26.8% au niveau national.

## CHAPITRE DEUXIEME : PROJETS STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Le projet de canal Seine Nord-Europe répond à différents enjeux du territoire du Pays Neslois, parmi lesquels celui du développement économique et de la création d'emplois.

Les retombées attendues concernent les secteurs :

- Industriel : la création de la plateforme portuaire trimodale de Nesle doit permettre de répondre aux attentes des entreprises industrielles endogènes mais également de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises intéressées par la trimodalité. Un quai de 400m est attendu sur cette plateforme, avec 3 points d'accostage de 130m : l'un réservé aux activités containers, deux autres aux activités « vrac et pondéreux ».
- Agricole : L'implantation d'un silo agricole entraîne d'importantes contraintes en termes de sécurité, notamment en matière de mesures d'éloignement. La réalisation d'une plateforme portuaire trimodale dédiée sur la commune de Languevoisin permet de résoudre cette difficulté, en limitant le besoin de foncier sur la plateforme de Nesle et en favorisant le maintien, sur la commune de Languevoisin de la coopérative agricole Noriap, actuellement située en bord à canal du Nord. Il est attendu sur cette plateforme dédiée à l'activité agricole un quai de 400m.
- Touristique : la réalisation d'une halte fluviale à Saint Christ-Briost constitue une base intéressante de développement touristique plus global. Ainsi, adossé à cette halte fluviale, le territoire souhaite travailler à l'implantation d'une offre d'hébergement familial (cottages + à terme hôtel) ainsi que des activités de loisirs à destination des touristes comme des habitants (pêche, sports de pleine nature, piscine...). Ce projet a vocation à être porté, au-delà de la réalisation de la halte fluviale, par un acteur privé et doit en conséquence trouver son équilibre financier.

La commune de Nesle porte également un projet de base nautique sur le canal du Nord, à proximité du bis pont, permettant la pratique de sports nautiques en eaux plates (kayak, paddle,...) voire en eaux vives (hydrospeed, rafting...), ainsi que d'autres activités sportives de plein air.

Par ailleurs, des mesures d'aménagements de bourgs permettraient d'augmenter l'attractivité du territoire et de proposer aux visiteurs des événements festifs durant leur séjour.

Enfin, VNF a posé le principe d'une halte fluviale sur la commune d'Ercheu. La réflexion autour des aménagements utiles aux abords de cette halte n'ayant pas encore aboutie, il est proposé de garder le principe d'un quai d'accostage, dans l'attente des éléments de programmation.

L'ensemble de ces projets, reflets du volontarisme local, a vocation à être phasé dans le temps, et enrichi des éléments programmatiques à déterminer.

Afin que les objectifs fixés ci-dessus soient pleinement atteints, il conviendra par ailleurs de veiller :

- A consolider le réseau routier (mise au gabarit des grands axes départementaux susceptibles de porter les flux de poids-lourds de et à destination des deux plateformes de Nesle et Languevoisin, contournement des agglomérations pour limiter les nuisances pour les riverains et assurer la sécurité de tous)
- A assurer le caractère trimodal des deux plateformes en raccordant ces dernières à la ligne Amiens-Tergnier-Dijon
- A assurer à la communauté de communes une visibilité financière en permettant le développement, sur les dépôts de terre et les remblais entre autres, de la production d'énergie renouvelable. Le produit de la vente de l'électricité permettrait d'alimenter un fond d'investissement à destination des communes pour poursuivre les travaux de modernisation utiles à leur développement et/ou de financer l'entretien des ouvrages et équipements qui leur échoient.
- A consolider l'attractivité du territoire par la réalisation d'équipements publics structurants, afin d'accompagner le développement économique, touristique et culturel de la communauté de communes fusionnée (construction prochaine d'un pôle multifonctions à Nesle).

## TITRE II : OBJECTIFS ET PRIORITES DU CONTRAT TERRITORIAL DE DEVELOPPEMENT

### PRINCIPES GENERAUX

- **Aménagement foncier** : Dans le cadre de l'aménagement foncier et de la conduite du remembrement, la CCPN souhaite que l'ensemble des chemins d'exploitation nécessaires soit réalisé de manière à respecter les préconisations suivantes, initialement portées par la profession agricole :
  - 6m de large,
  - empierrés sur 40 cm
  - bordés de haies basses en quinconce, entretenues que la CCPN s'engage à entretenir

De cette manière, le territoire s'assure d'une part que l'accessibilité aux parcelles agricoles est bien effective, que ces chemins ne disparaîtront pas au cours des années au profit de la sole exploitée, et qu'ils pourront être empruntés par les promeneurs. L'ensemble des usagers du territoire pourront ainsi bénéficier de ces aménagements au caractère fédérateur, qu'il s'agisse de pratique de la chasse ou de la préservation des paysages, de la faune et de la flore.

- **Devenir du Canal du Nord** : La concertation a permis de faire émerger d'importantes inquiétudes des élus locaux quant au devenir du canal du Nord.
  - Sur sa partie non asséchée : les élus ont émis le souhait que si le canal du Nord devait être rétrocédé aux collectivités locales, les produits de la concession pour la fibre optique le soient également afin d'assurer l'entretien de cet ouvrage ;
  - Sur sa partie potentiellement asséchée : le risque perçu par les élus est de voir ces espaces rapidement devenir des dépotoirs sauvages. La CCPN souhaite donc que cette question soit rapidement tranchée afin d'anticiper les divers projets potentiellement réalisables dans ce canal : projets économiques (maraichage, pisciculture, remise en terre arable pour exploitation agricole, ...), projets d'équipements sportifs et de loisirs (stand de tir, bassins d'eau, skate-park, ...).
- **Etude des itinéraires de randonnée pédestre et cyclable** au niveau de la communauté de communes. Le bouleversement qu'entraînera nécessairement la réalisation du canal à grand gabarit devra être suivi de la remise à plat de l'ensemble des itinéraires de mobilité douce du territoire. Ces derniers devront tout à la fois répondre aux attentes en matière d'activité récréative (création de boucles de randonnée pédestre et cyclable) comme d'alternative dans les déplacements quotidiens de type domicile-travail.
- **Sécurité de l'ouvrage** : Sur certains territoires, le canal à grand gabarit se trouve surélevé de plus de 17m par rapport aux habitations (Cizancourt). La demande légitime de sécurisation maximale de l'ouvrage se traduit par :

- La demande de présence, notamment sur les endroits les plus exposés, de portes de sécurité dans le canal. De cette manière, si l'ouvrage devait lâcher, les volumes d'eau libérés ne seraient pas ceux du bief entier mais d'une partie seulement.
- La demande de précision quant à la qualité des matériaux utilisés pour réaliser les remblais comme le canal lui-même. Il est à rappeler par ailleurs que ce territoire présente une nappe affleurante et un sol peu portant à telle enseigne que les dépôts de terre d'ores et déjà positionnés sur la commune de Cizancourt conduisent à l'écoulement permanent d'eau au pied de ces derniers du fait du tassement de la terre.

Parallèlement, une demande a été enregistrée quant aux mesures que VNF entend prendre vis-à-vis des nuisances liées aux travaux. Une habitation en particulier est très exposée et une solution doit être recherchée, qu'il s'agisse de possibilités de relogement durant les travaux ou même d'achat de la maison par VNF.

- **Gestion des eaux de ruissellement** : Le canal à grand gabarit aura d'importants effets sur les écoulements naturels ou non des eaux de pluie et de ruissellement. La CCPN demande qu'à l'occasion de la réalisation de cette infrastructure comme du remembrement, une attention particulière soit portée quant aux solutions préconisées et adoptées dans la gestion de ces eaux (drains, fossés, buses... et leur entretien !) afin que le territoire ne connaisse plus de phénomène de coulées de boues dans les villages et les habitations.
- **Chasse en bord à canal** : la CCPN souhaite inscrire le principe de l'autorisation de chasse en bord à canal. Il a été relevé que les populations de lapins sont particulièrement importantes en bord à canal – du fait de l'interdiction de la chasse -, perturbant fortement l'exploitation agricole des soles voisines. La gestion cynégétique de ces populations est l'un des enjeux pour les agriculteurs du territoire.
- **Finances publiques** : la concertation a révélé que la perte de taxes foncières sur foncier non bâti aura, pour certaines communes, une incidence négative non négligeable sur leurs budgets annuels. Si la compensation financière à l'euro n'est pas envisageable pour des raisons bien comprises, il n'en demeure pas moins que ce manque à gagner pour ces collectivités locales n'est pas neutre. Aussi, la CCPN demande à ce que les loyers versés par Voies navigables de France au titre des locations de parcelles utilisées pour le positionnement de dépôts de terre soient réglés dans les meilleures conditions. Il semblerait en effet que certains mandatements prennent parfois du retard.
- **Volumes de terres en déblai** : Les volumes de terre qui seront sortis dans le cadre des travaux de réalisation du canal devront être prioritairement utilisés pour combler les carrières existantes dans le secteur ainsi que le canal du nord, sur sa partie asséchée, au droit des ouvrages de franchissement. La volonté des élus de la CCPN en la matière est de permettre de retirer les ponts existants sur le canal du nord, coûteux en entretien, pour les remplacer par des routes.

Si des volumes devaient encore rester, le souhait de la CCPN est d'éviter au maximum l'étalement, afin de ne pas pénaliser la qualité des sols actuellement exploités, et en conséquence, de minimiser l'emprise au sol de ces dépôts de terre. La CCPN propose de valoriser ces dépôts par de la production d'énergie renouvelable (éolien et/ou photovoltaïque), dont le produit de la vente serait destiné à alimenter un fonds d'investissement pour les

communes (entretien des ouvrages de franchissement, investissements dans des équipements publics...);

Enfin, l'utilisation agricole de la craie déblayée est envisageable, à condition que cette dernière soit de bonne qualité, tout comme l'étalement de la terre arable si les conditions dans lesquelles les travaux se conduiront le permettent.

## PREMIER VOLET : UN PROJET D'AMENAGEMENT PARTAGE

### THEME : DEPLACEMENTS / MOBILITES

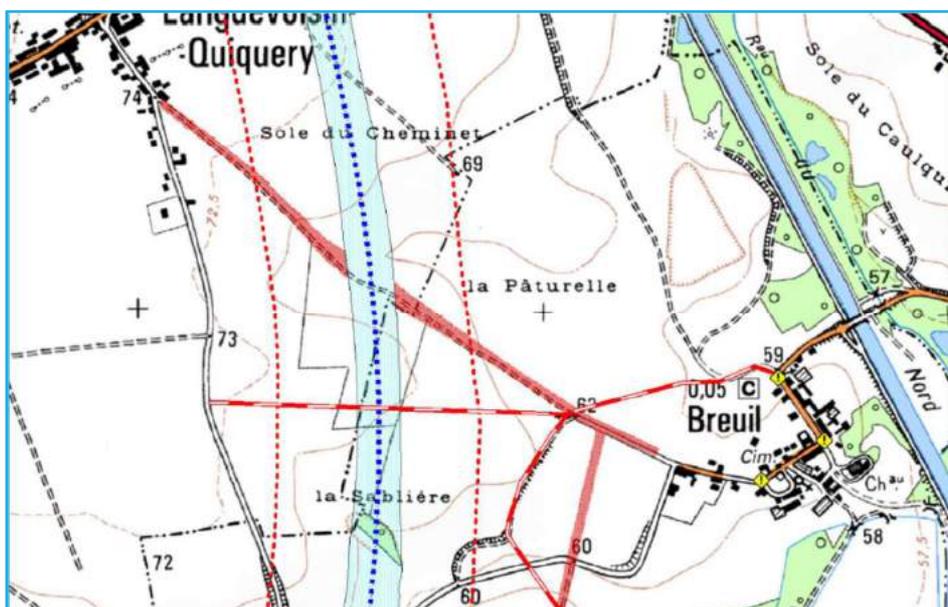
#### FRANCHISSEMENTS

D'une manière générale, le territoire demande à ce que **les voiries communales de franchissement du canal à grand gabarit soient requalifiées en départementales**. En effet, les budgets de ces communes ne leur permettent pas d'envisager prendre à leur charge l'entretien des ponts.

A ce titre, il convient de souligner le déclassement récent de la RD 62, entre Pargny et Béthencourt sur Somme, dont l'entretien sera désormais porté par les communes. Aussi, la requalification de la route communale de franchissement du canal SNE (Pargny-Morchain) en route départementale paraît être une solution équitable, en vue de préserver les capacités financières de la commune de Pargny.

Si cette hypothèse devait être écartée, **une solution pourrait être de constituer un fonds de solidarité pour les communes en vue de cet entretien**.

Sur les différentes hypothèses de franchissement posées par VNF dans l'APS, la CCPN souhaite la modification du franchissement de Breuil vers Languuevoisin, afin de couper le canal le plus perpendiculairement possible et de limiter l'impact de cette voirie nouvelle sur l'organisation parcellaire agricole de la commune.





## Légende

### Propositions de voiries

-  Aménagement, mise au gabarit de voiries existantes
-  Aménagements de sécurité (signalisation, miroirs...)
-  Feu à la demande
-  Merlon de terre végétalisé
-  Mur antibruit
-  Non rétablissement de franchissement
-  Stationnement
-  Voiries nouvelles

### Chemins de randonnée, Chemin de halage

-  Chemin de randonnée existant
-  Chemin empierré
-  Circuit cross existant
-  Passage faune
-  Proposition de voie cyclable goudronnée, sécurisée
-  Propositions chemin de halage, chemin de randonnée pédestre, cycliste ou équestre

### Chemins d'exploitation

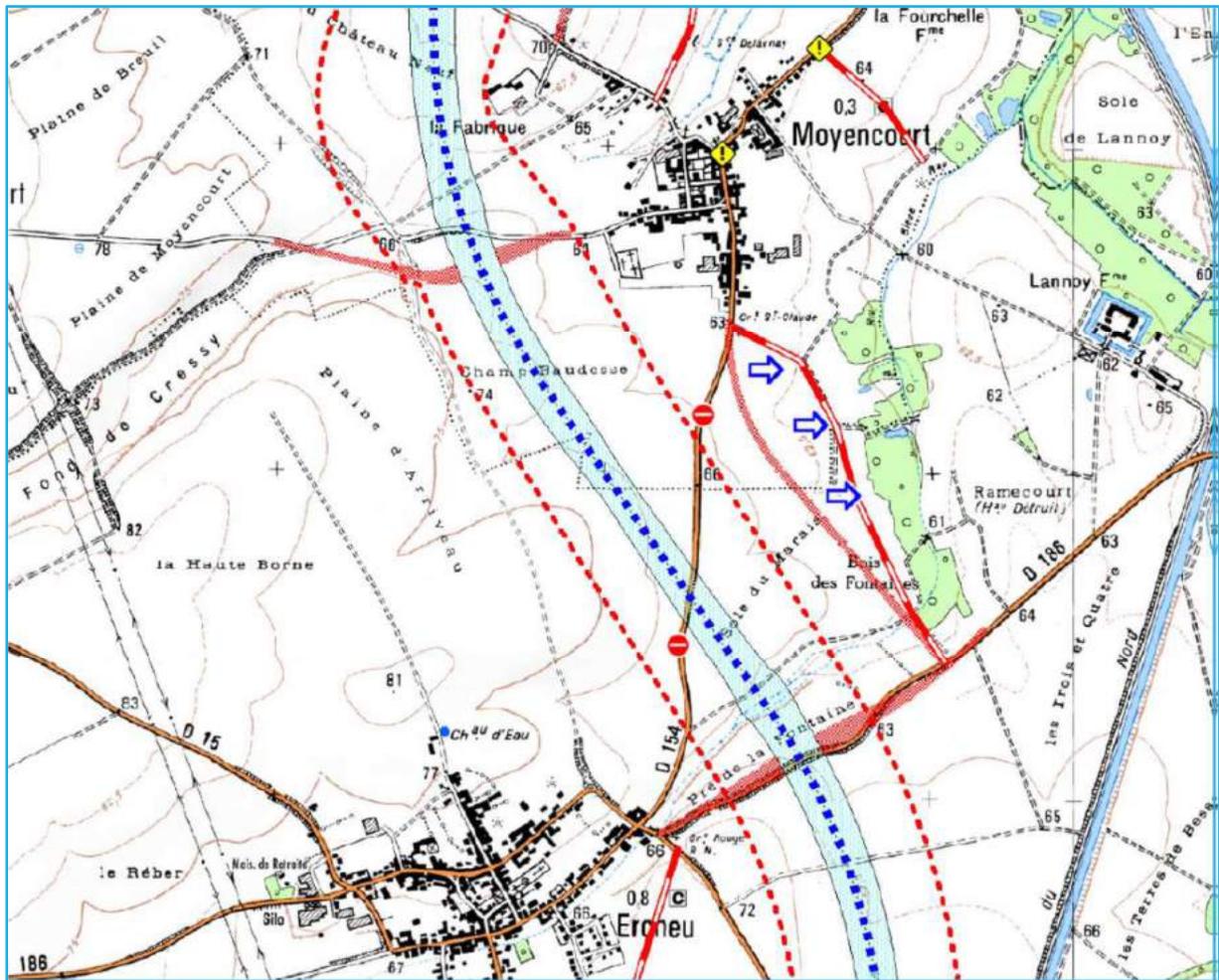
-  Chemin d'exploitation
-  Stationnement en stabilisé et/ou enherbé

### Canal Seine - Nord Europe

-  Emprise totale DUP (bande des 500m)
-  Tracé de référence
-  Propositions voiries VNF
-  Emprise canal + chemin de halage

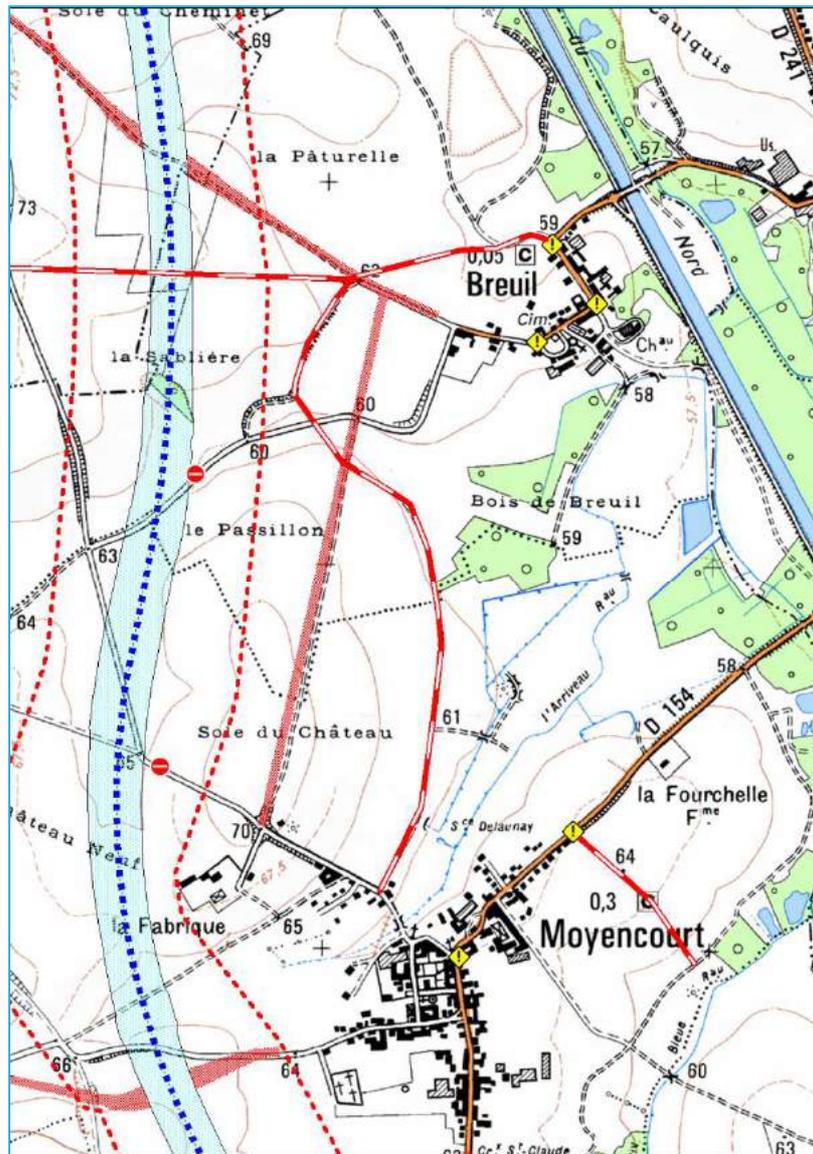
## VOIRIES NOUVELLES

## Ercheu &amp; Moyencourt



- Hypothèse de voirie nouvelle entre Ercheu et Moyencourt : les élus souhaitent, afin de limiter au maximum les effets de coupure sur la sole agricole et demandent à ce que la voirie telle qu'envisagée initialement soit déportée autant que faire se peut à l'est.
- Moyencourt : la commune demande la création d'une voirie nouvelle pour accéder à la Ferme Lannoy, afin de détourner le trafic de véhicules lents et de betteraviers en provenance de la RD154 du centre-bourg

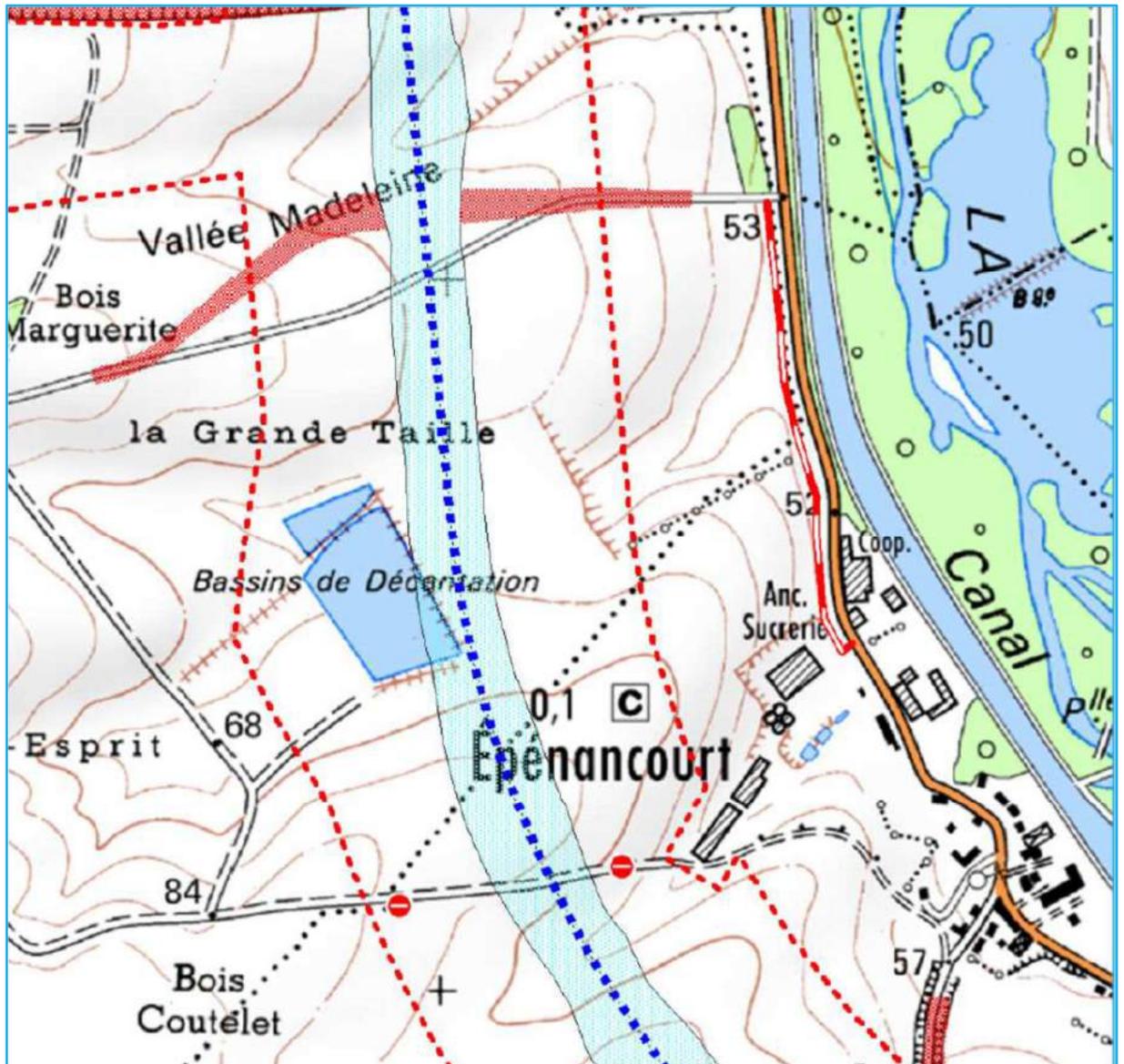
## Breuil



La commune demande à ce que la voirie nouvelle envisagée par VNF entre Breuil et Moyencourt soit revue en s'appuyant davantage sur le chemin communal existant, afin d'impacter le moins possible la sole agricole.

Par ailleurs, la traversée du bourg est, lors de la campagne betteravière, problématique, du fait de nombreux virages et de l'étroitesse de la voirie. Ainsi, la réalisation d'une voirie nouvelle depuis l'entrée du bourg (côté Canal du Nord) jusqu'à la voirie nouvelle imaginée par VNF pour franchir le canal SNE, permettrait aux engins agricoles et poids lourds de contourner le bourg et éviter les croisements difficiles en son sein.

## Epénancourt



Création d'une voirie en doublement de la RD62 entre la sucrierie et la voie communale reliant Licourt à Epénancourt.

En effet, en saison betteravière, le trafic dense entre la ferme de Licourt et la sucrierie génère des situations d'insécurité routière (vitesse des voitures sur la RD62, difficultés de tourne à droite en arrivant sur la RD62, de tourne à gauche en provenance de la RD62, difficultés de croisement sur la RD62 des véhicules agricoles).

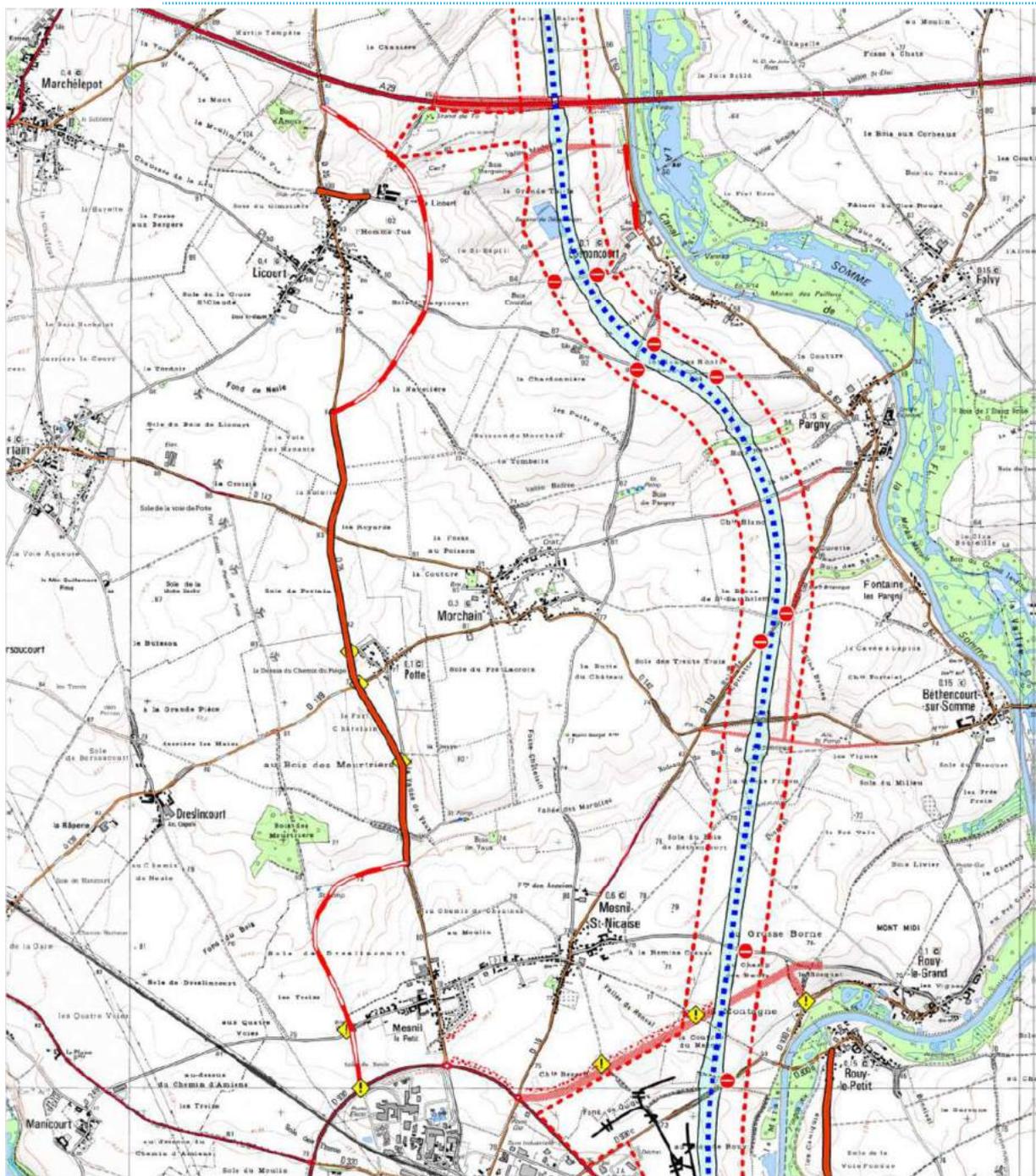
#### SUR LES FLUX NORD-SUD

Il est à craindre, pour les élus de la CCPN, une intensification des trafics du nord vers le sud lorsque la plateforme de Nesle sera en activité.

UN NŒUD AUTOROUTIER NECESSAIRE SUR L'A29 POUR LIMITER L'IMPACT DU TRAFIC DE POIDS LOURDS SUR LES DEPARTEMENTALES

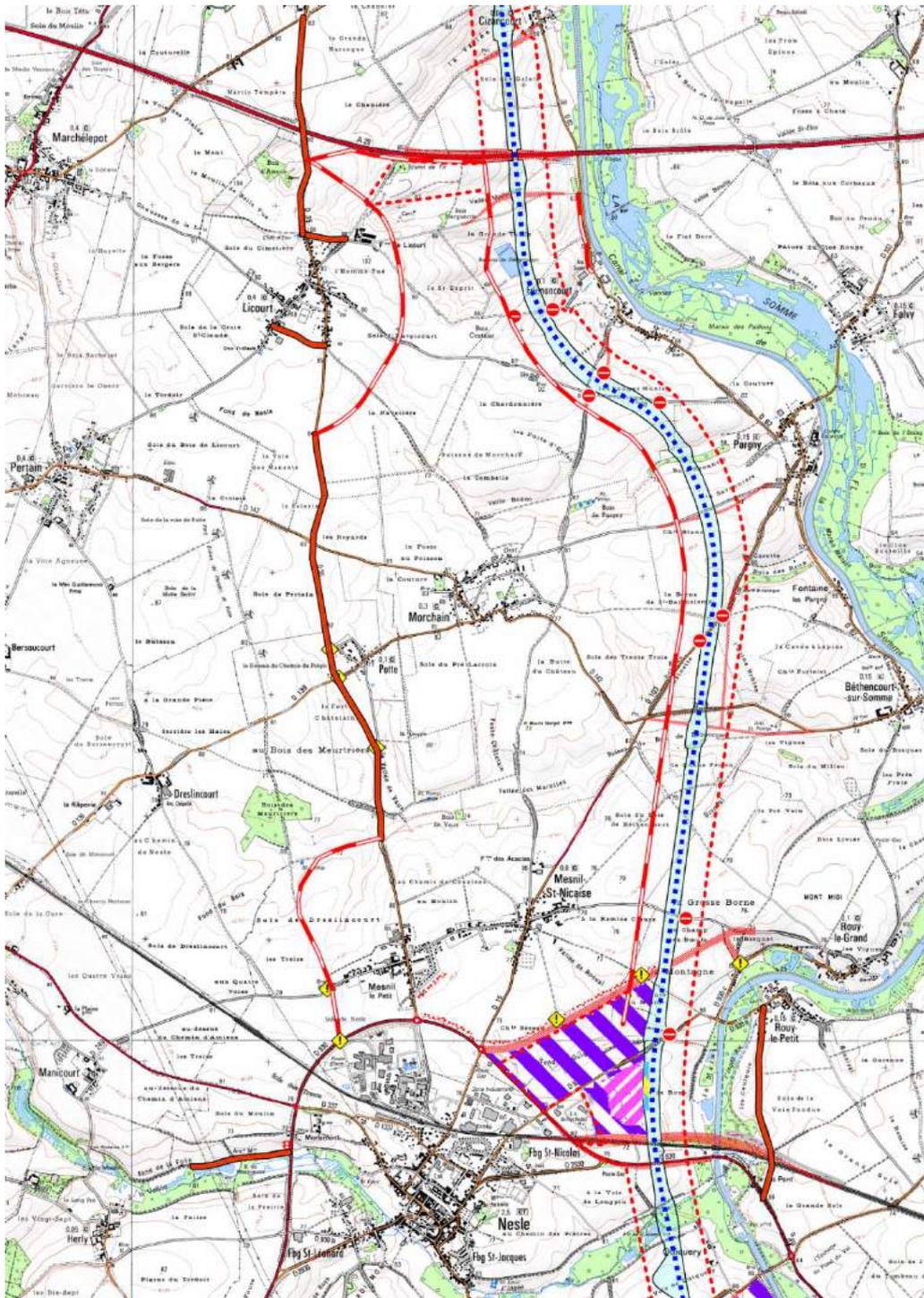
Une solution de desserte autoroutière directe du Pays Neslois est envisageable sur l'A29 à hauteur du croisement D35/A29 au Nord de Licourt, plaçant la plateforme de Nesle à moins de 8 kms du nœud autoroutier A1/A29 (contre 15 kms aujourd'hui). Le coût de ce raccordement avait été évalué à 29,5 M€ HT en 2012.

DES CONTOURNEMENTS DE COMMUNES A PREVOIR POUR LES TRAFICS NORD-SUD



Afin de minimiser l'impact de ce trafic intensifié sur les riverains et d'améliorer la sécurité routière à l'intérieur des bourgs, il conviendrait de prévoir des mesures de contournement des communes de Licourt et de Mesnil-Saint-Nicaise (voiries nouvelles de respectivement 2,9 kms et 2,10 kms, soit 5 kms) avec la mise au gabarit et l'aménagement de la RD35 entre ces deux communes (3,5 kms).

### SCENARIO ALTERNATIF

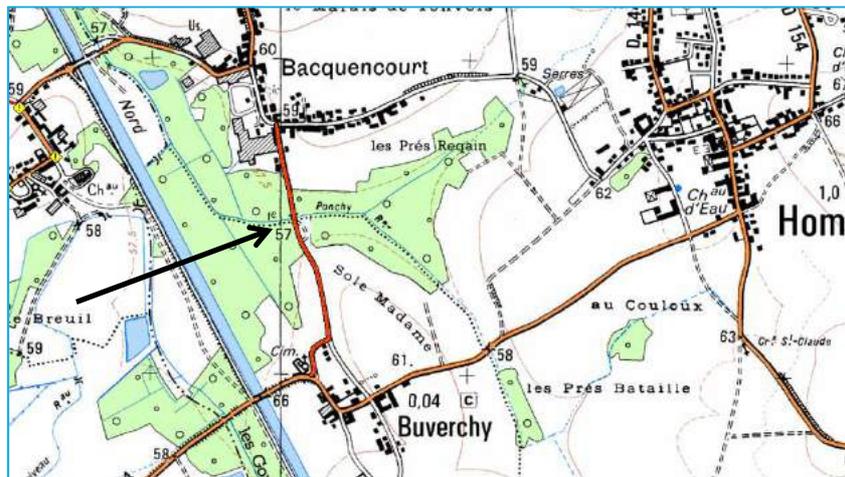


Alternative à ces contournements, les élus de la CCPN proposent la création d'une voirie nouvelle le long du canal, depuis la RD35 au nord de Licourt, suivant l'A29, puis qui descendrait jusqu'à la

plateforme de Nesle (approximativement 9,3 kms de voiries nouvelles). Dans un tel scénario, les élus de la CCPN accepteraient de supprimer un des franchissements prévus par VNF, sur les communes d'Épénancourt, Morchain ou Pargny.

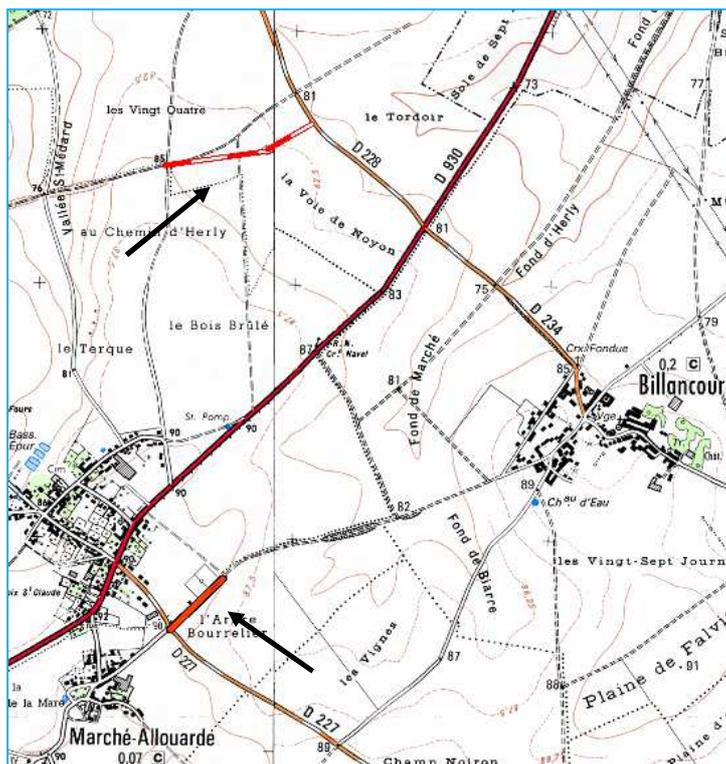
## AMENAGEMENTS ET MISE AU GABARIT DES VOIRIES EXISTANTES

### Hombleux



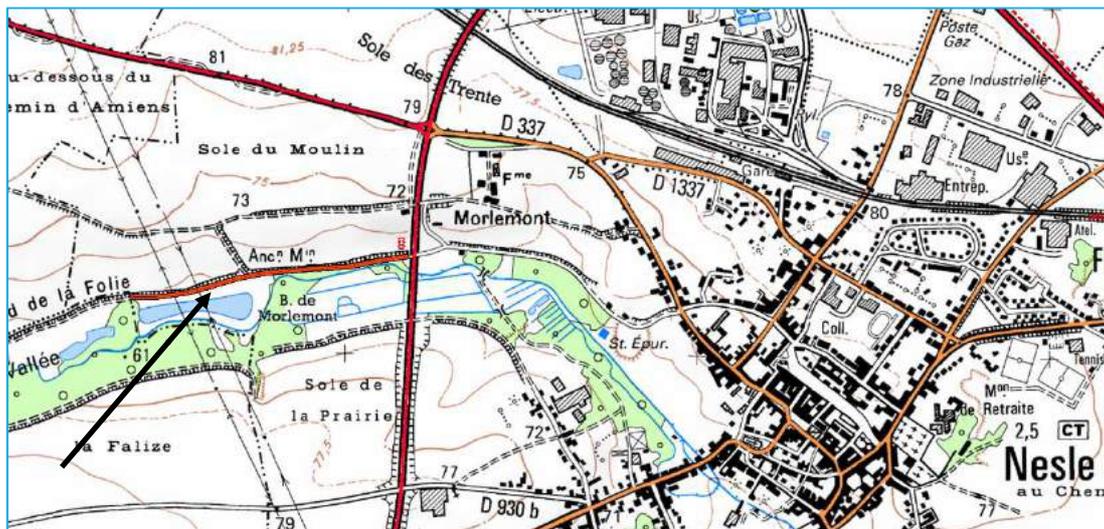
Demande de mise au gabarit de la voirie entre Bucerchy et Bacquencourt

### Rethonvillers :



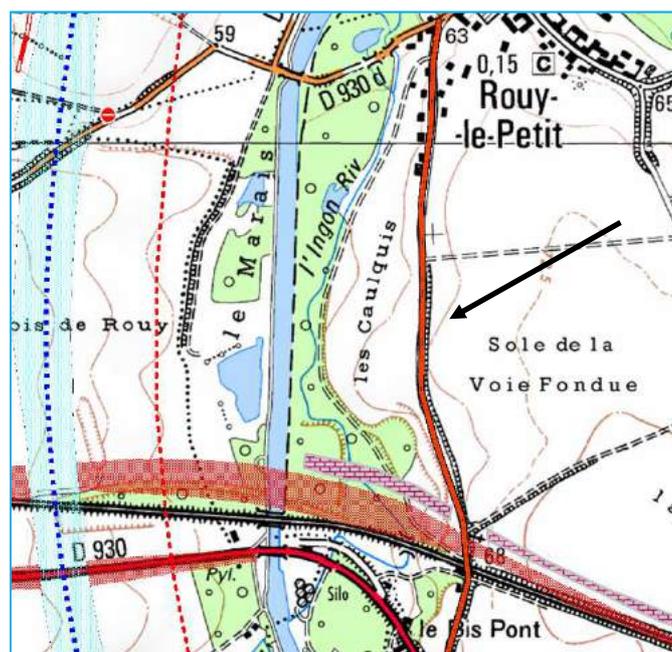
- ✓ Demande d'élargissement et de création de bordures stabilisées et/ou enherbées de la voirie communale permettant d'accéder au terrain de foot.
- ✓ Détournement du chemin rural débouchant sur la RD228, pour des raisons de sécurité des véhicules arrivant sur la départementale.

Nesle :



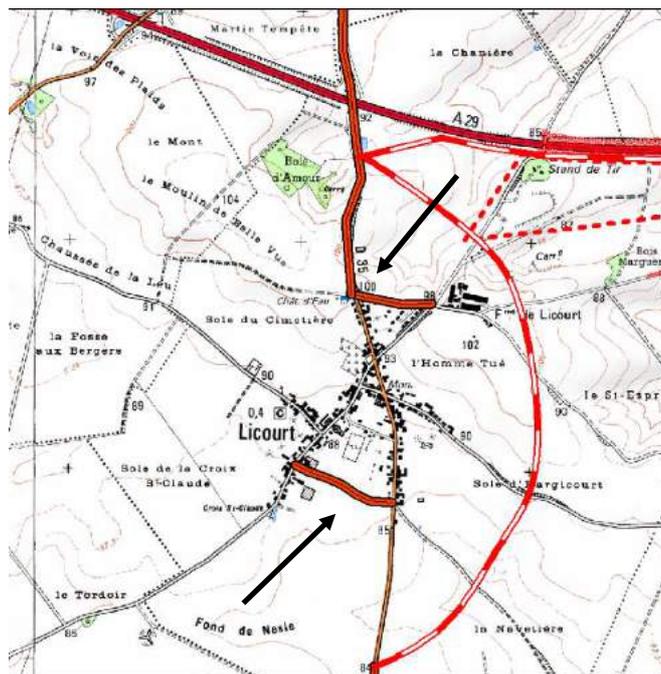
Élargissement de la voie communale entre le contournement de Nesle et l'étang de Morlemont ; mise en place d'un feu à la demande pour permettre la traversée sécurisée pour des cycles et des piétons de la rocade afin d'accéder à cet espace de loisirs.

Rouy-le-Petit :



Mise au gabarit de la voirie communale entre Rouy-le-Petit et la RD930, avec installation de merlons anti-bruit le long de la voie de chemin de fer.

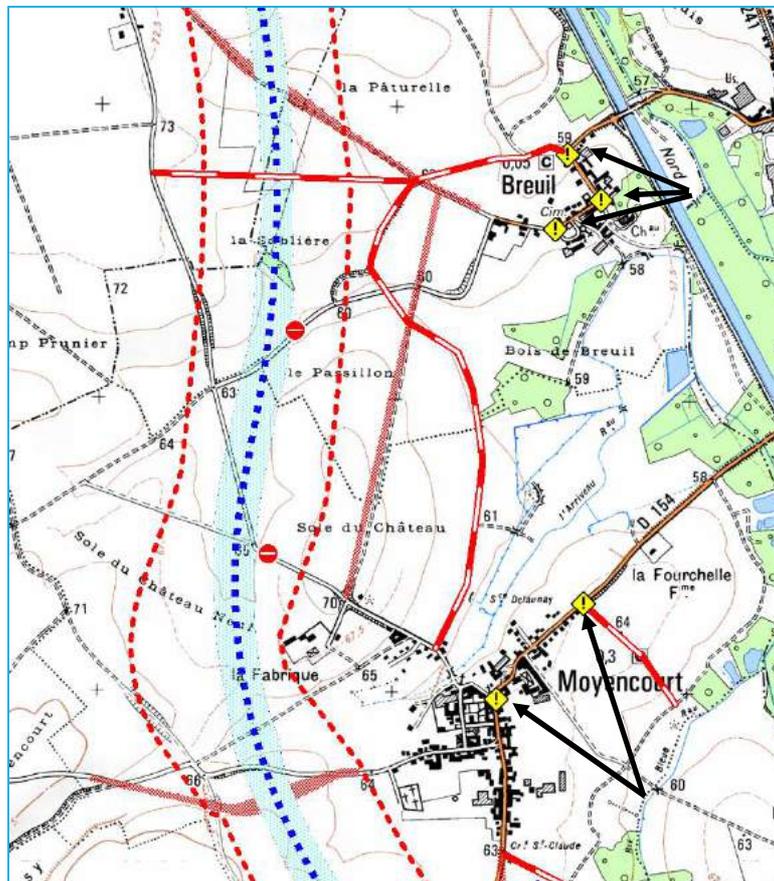
Licourt :



Mise au gabarit de deux tronçons de voiries communales en vue de limiter le trafic de véhicules lents et de poids lourds en centre bourg, depuis et à destination de la ferme de Licourt comme de la sablière qui s'est implantée à proximité du stand de tir.

## AMENAGEMENTS DE SECURITE AUX CROISEMENTS

### Moyencourt et Breuil

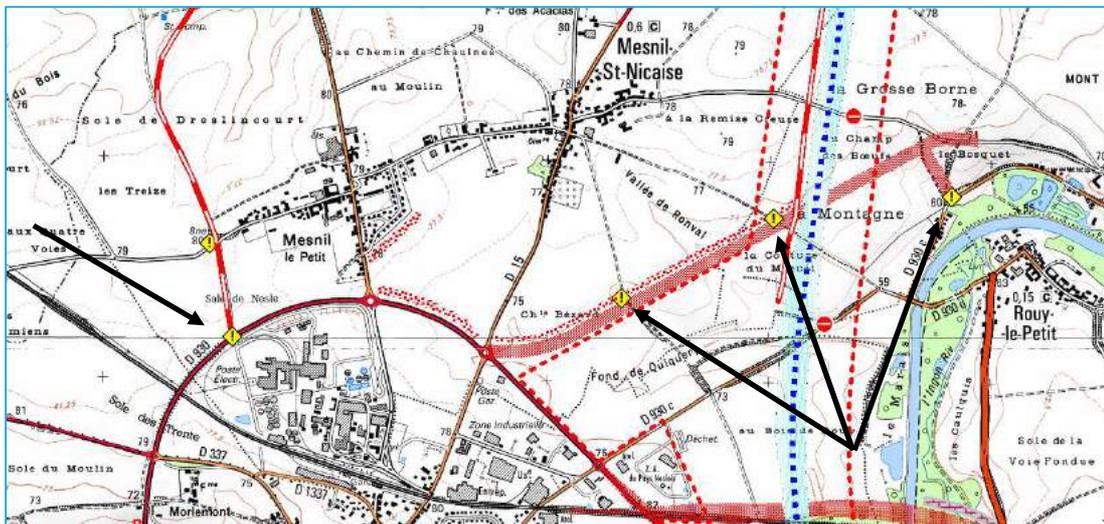


- ✓ Moyencourt : La traversée du bourg devient, en saison betteravière, compliquée, notamment du fait de la largeur des engins agricoles. Deux carrefours pourraient mériter une attention particulière en termes d'aménagements de sécurité (miroirs, signalisation au sol ou toute autre mesure)
- ✓ Breuil : Si la voirie nouvelle proposée par les élus du territoire et visant au détournement des engins agricoles et poids lourds du centre bourg n'était pas retenue, des aménagements de sécurité devront être envisagés dans le bourg (miroirs, signalisation...)

#### Hombleux :

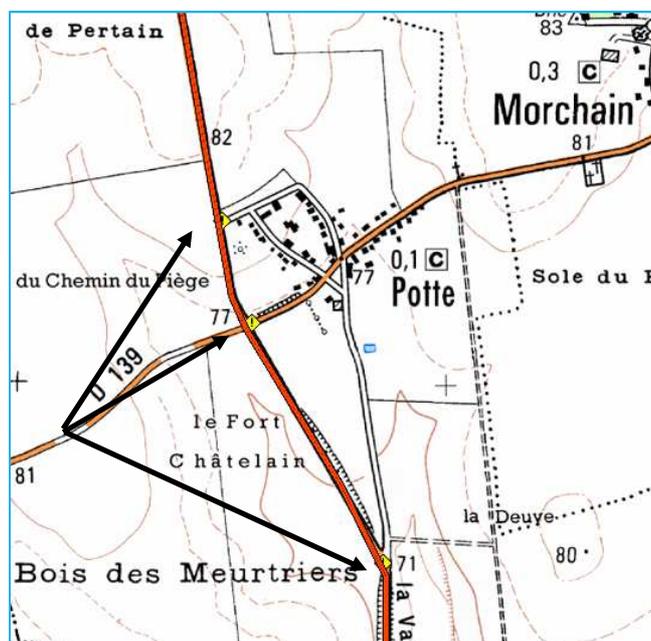
Demande d'un aménagement de sécurité au carrefour de la D17 et de la D930.

## Mesnil & Rouy



- ✓ Mesnil Saint Nicaise : l'amplification du trafic lié à la mise en service de la plateforme nécessitera sur cette commune la réalisation d'aménagements de sécurité pour les véhicules débouchant sur la rocade de Nesle (giratoire) et pour ceux débouchant sur la future voirie d'accès à la plateforme (signalisation)
- ✓ Rouy-le-Grand : Demande d'un aménagement de sécurité au carrefour entre la RD930 (Rouy-le-Petit / Rouy-le-Grand) et la voirie nouvelle posée par VNF.

## Potte

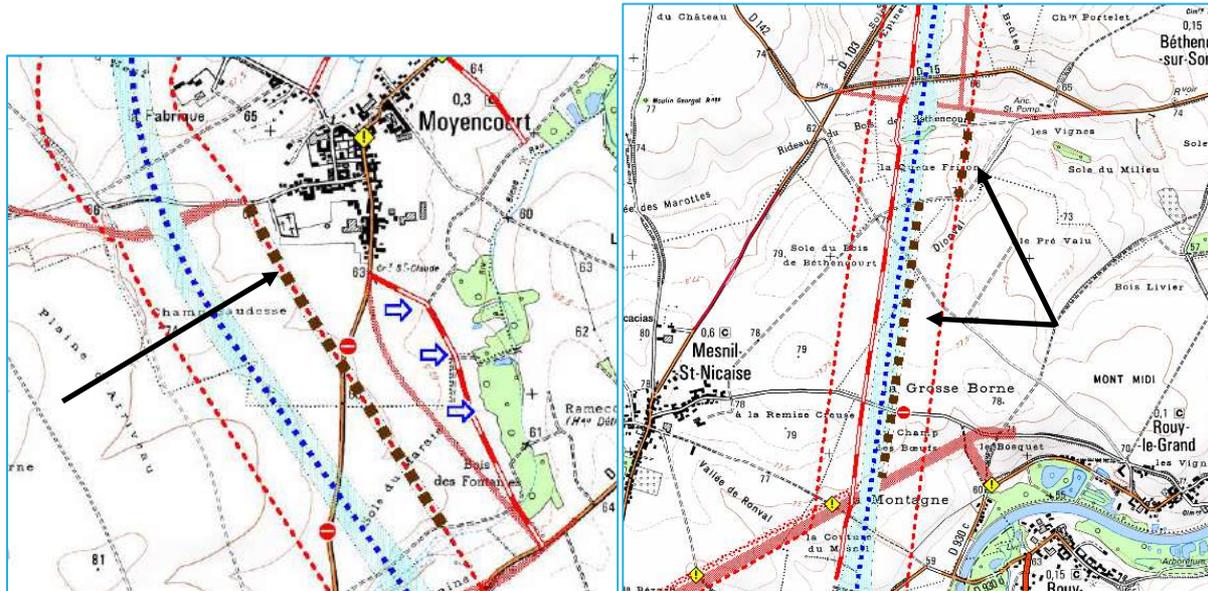


Les 3 sorties de Potte sur la RD35 méritent quelques aménagements de sécurité, compte tenu de la faible visibilité qu'ont les usagers en s'engageant sur cette départementale et de la vitesse constatée des véhicules se trouvant sur cette dernière.

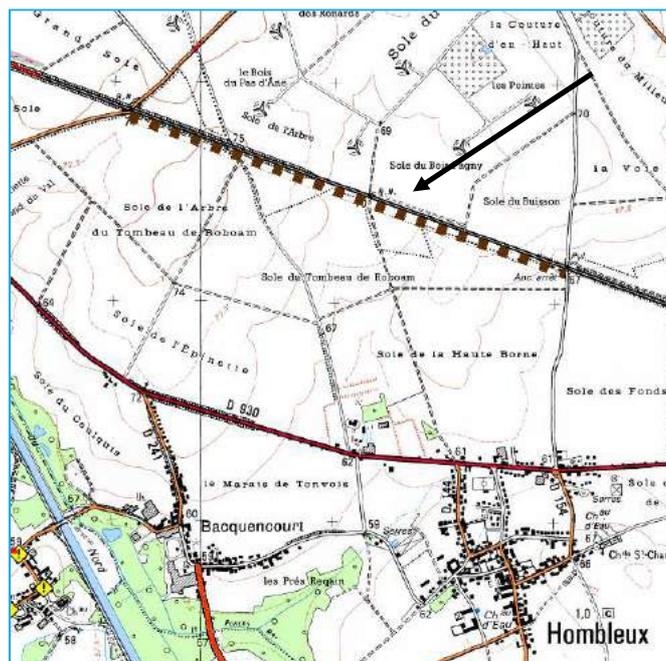
## CHEMINS D'EXPLOITATION

Les élus, en vue d'un moindre impact sur l'exploitation agricole du territoire, ont souhaité pouvoir bénéficier de chemins d'exploitation (voirie légère, empierrée, plantée de haies basses en quinconce entretenues par la CCPN) le long du canal SNE.

### Moyencourt & Rouy-le-Grand

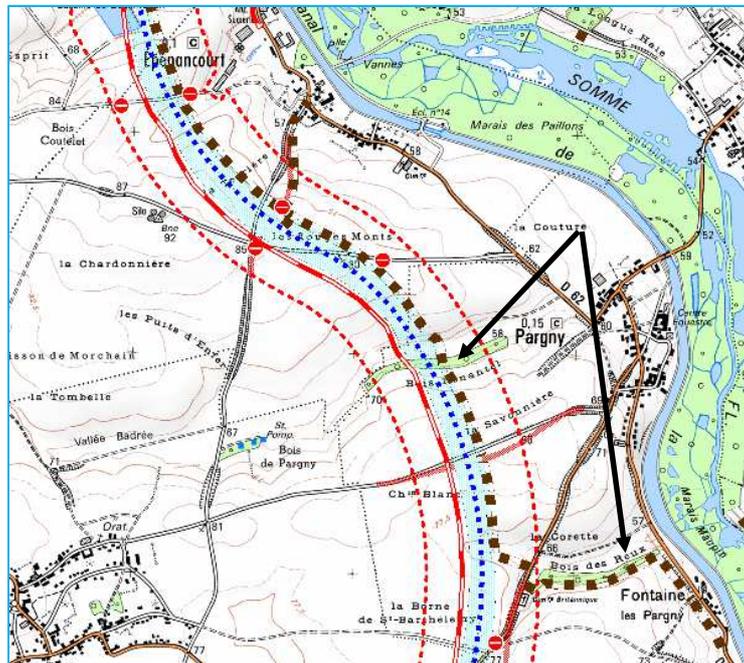


### Hombieux



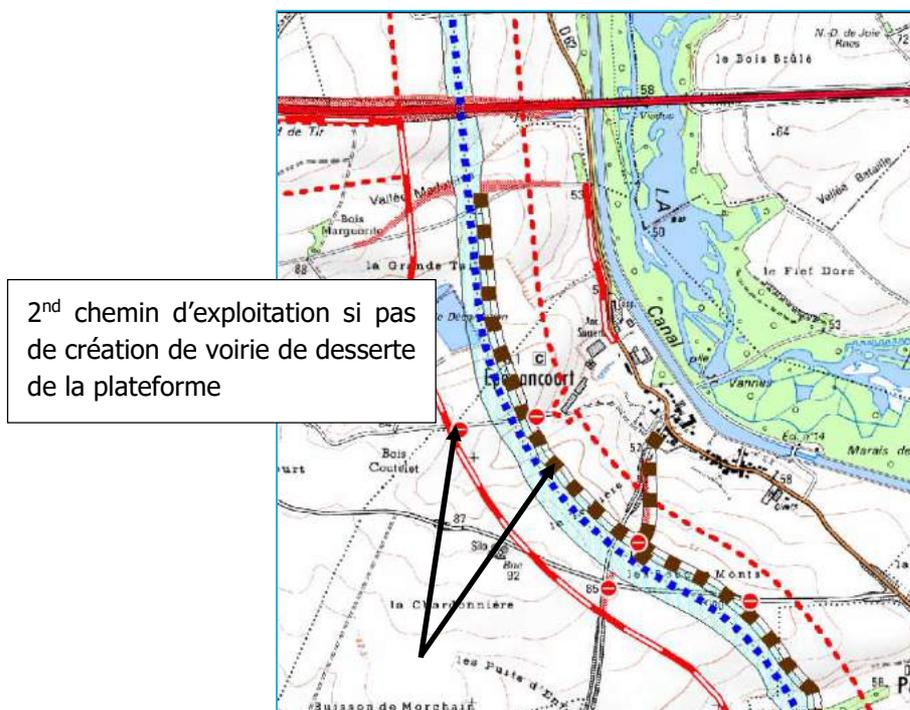
Le chemin d'exploitation sur la commune de Hombieux s'inscrit dans un projet plus global avec SNCF/RFF suite à l'abandon d'un passage à niveau et doit permettre de desservir l'ensemble des parcelles de ce secteur.

## Pargny



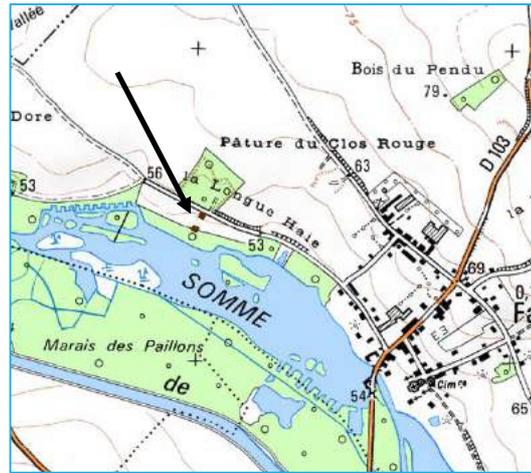
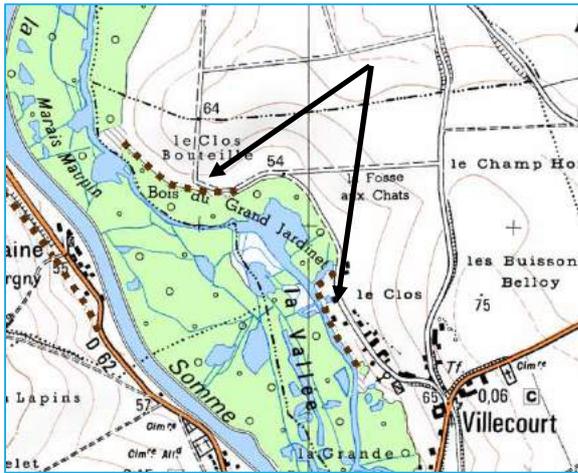
Le chemin d'exploitation sur Pargny (Fontaine les Pargny) poursuit les mêmes objectifs de desserte optimisée des parcelles agricoles.

## Epénancourt



Sur Epénancourt, selon que le scénario retenu sera ou non la réalisation d'une voirie nouvelle le long du canal SNE, il conviendra de prévoir la réalisation d'un chemin d'exploitation rive droite du canal en plus de celui prévu rive gauche, et ce afin d'assurer l'accessibilité des parcelles.

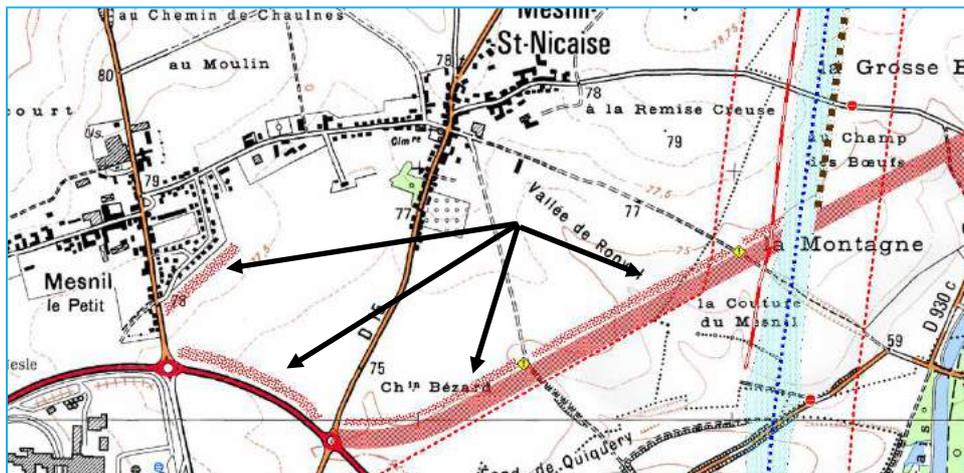
## Villecourt & Falvy



Ceux demandés sur Villecourt et Falvy ont pour objectif de permettre l'accès aux zones de pêche et requièrent en conséquence un aménagement léger (sous forme de bas-côtés enherbés et/ou stabilisés) à vocation de stationnement.

## AUTRES

### Mesnil Saint Nicaise :



Positionnement de merlons anti-bruit le long de la voirie qui desservira la plateforme de Nesle et à proximité des habitations. Ces merlons pourront être réalisés avec une partie des déblais du canal et devront être végétalisés, tout comme ceux de Rouy le Petit.

Par ailleurs, une demande similaire a émergé pour Saint Christ-Briost, autour de la future zone de loisirs.

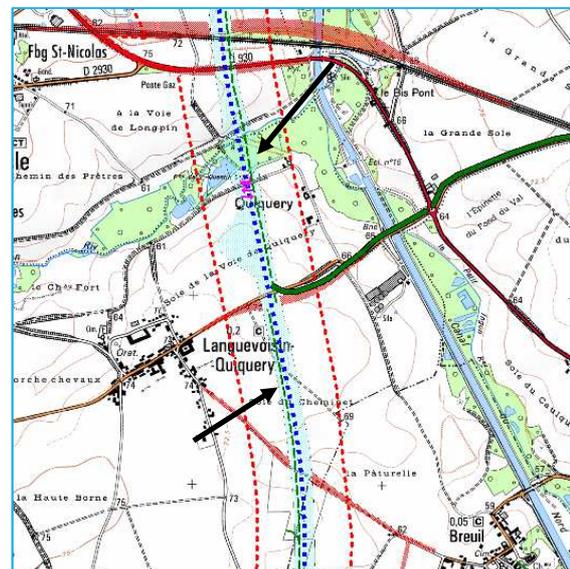
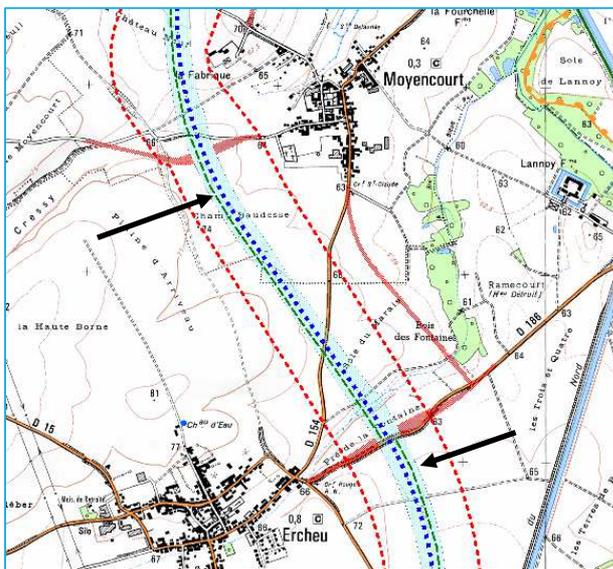
## LIEU DES PISTES CYCLABLES

### CHEMIN DE HALAGE EN BORD A CANAL

VNF envisage de permettre les circulations douces en bord à canal, sur le chemin de halage et le territoire neslois souhaite saisir cette opportunité pour revoir l'ensemble de ses itinéraires de randonnée pédestre, cycliste et équestre, en faisant de ce chemin de halage, la colonne vertébrale du territoire.

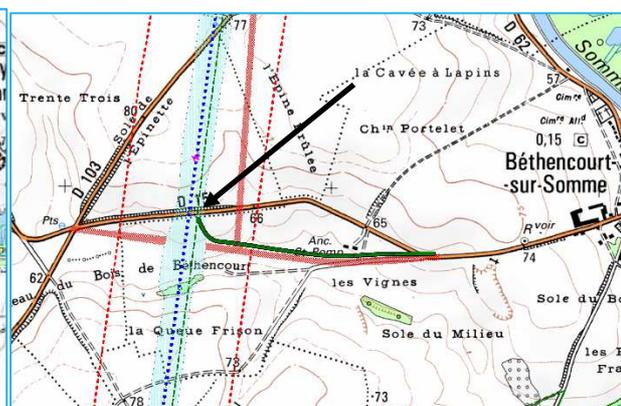
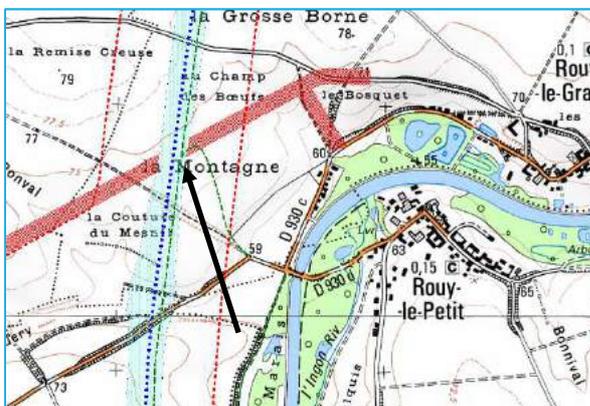
Un chemin de halage en stabilisé permettrait de répondre aux attentes du territoire en la matière et il conviendra de prévoir les accès à ce chemin.

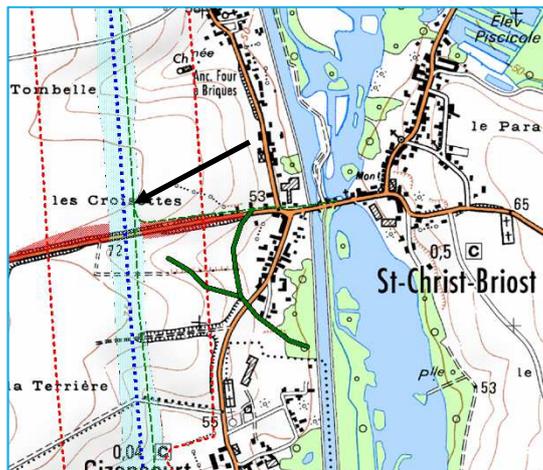
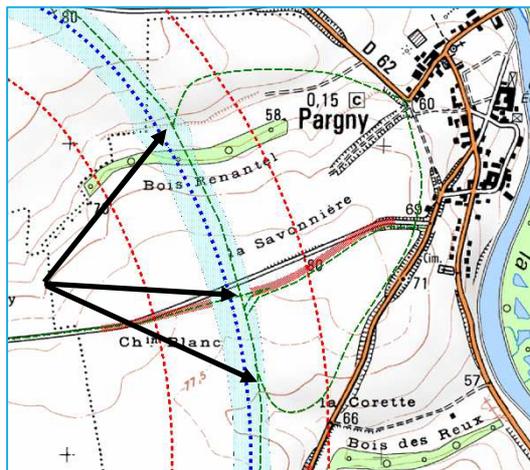
Sur le tracé d'Ercheu à Saint Christ-Briost, le chemin de halage devra changer de côté une fois, afin d'éviter la traversée des plateformes de Languoisin et Nesle. En rive droite entre Ercheu et Languoisin, il devra passer en rive gauche après la plateforme agricole de Languoisin pour se trouver en face de la plateforme industrielle de Nesle. Il restera ensuite en rive gauche jusqu'à Saint Christ-Briost.



#### Accès au chemin de halage

Des accès piétons, cyclistes et équestres devront être imaginés pour rejoindre ce chemin de halage à Ercheu, à Languoisin, à Rouy, à Béthencourt sur Somme, à Pargny (3), et à Saint Christ-Briost.

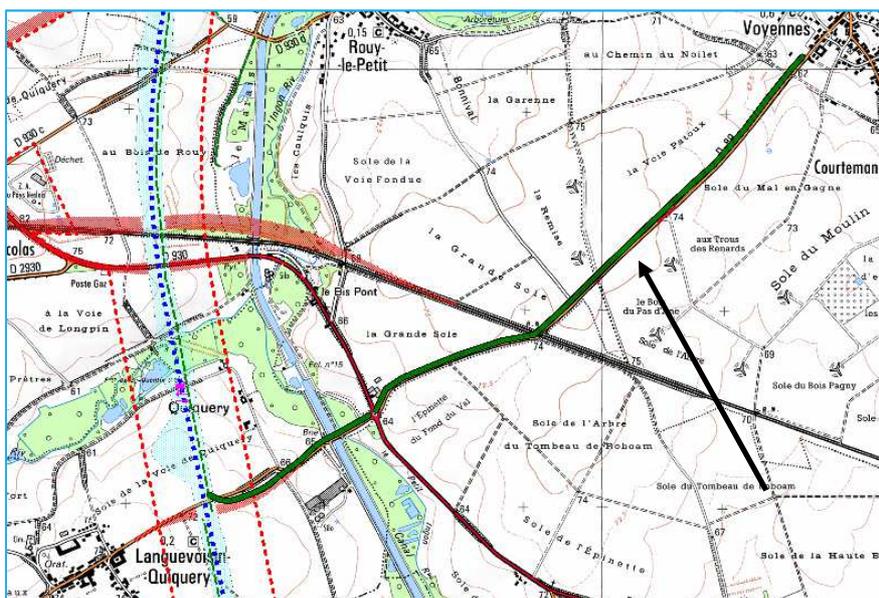




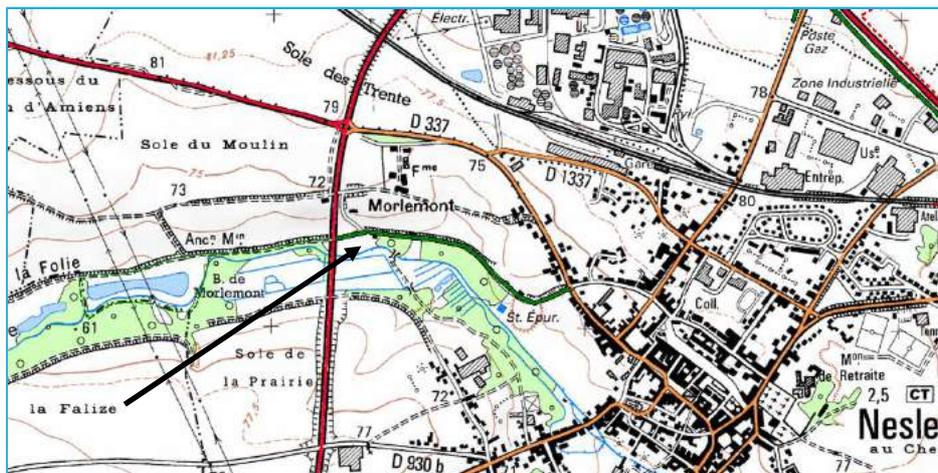
### PISTES CYCLABLES SECURISEES

Des demandes ont vu le jour dans le cadre de la concertation, visant à la réalisation de pistes cyclables goudronnées et sécurisées, en bord de route sur les communes suivantes :

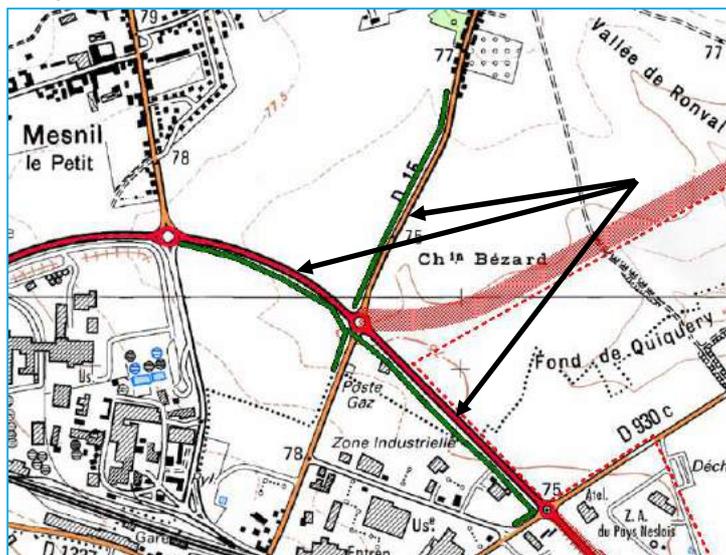
- **De Voyennes à Languevoisin**, permettant par ailleurs aux habitants de bénéficier d'une alternative à la voiture dans leurs déplacements pendulaires domicile-travail



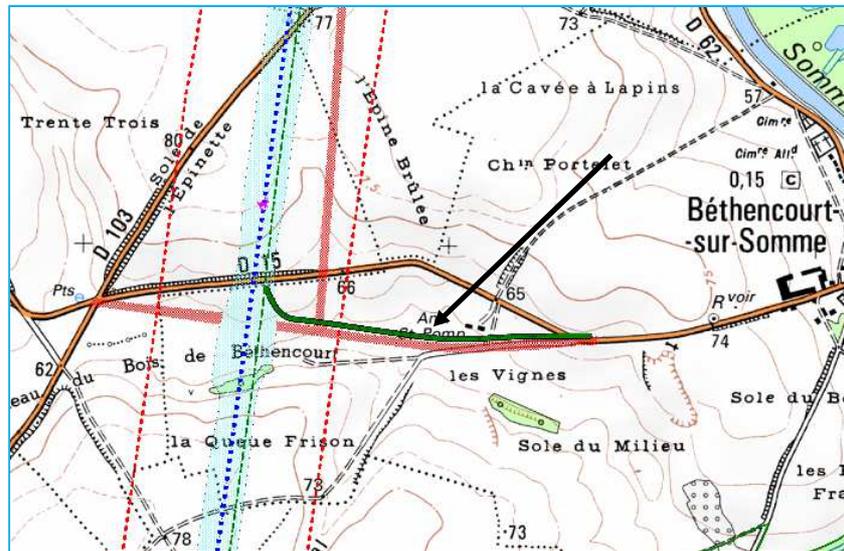
- **A Nesle**, pour rejoindre l'étang de Morlemont sur lequel la ville souhaite réaliser des aménagements de loisirs/santé



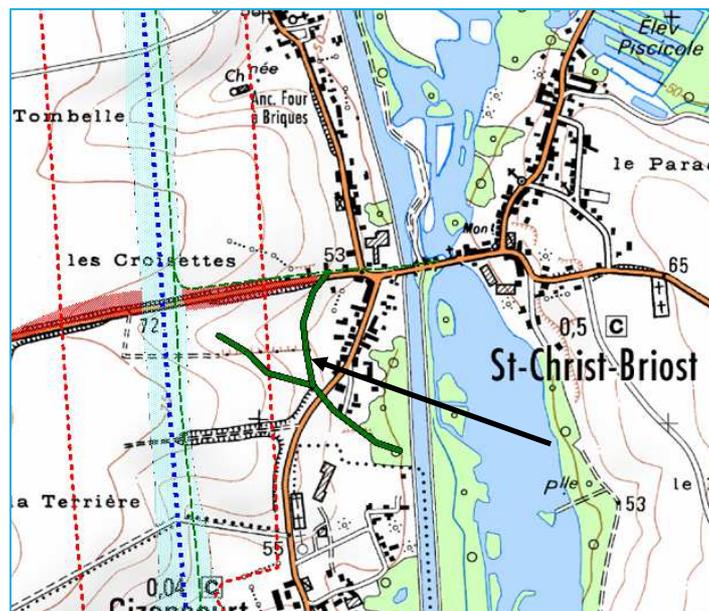
- **A Mesnil-Saint-Nicaise**, du bourg jusqu'à la rocade et en long de rocade de manière à permettre les déplacements domicile-travail



- **A Bethencourt-sur-Somme**, du bourg jusqu'à l'accès au chemin de halage du canal



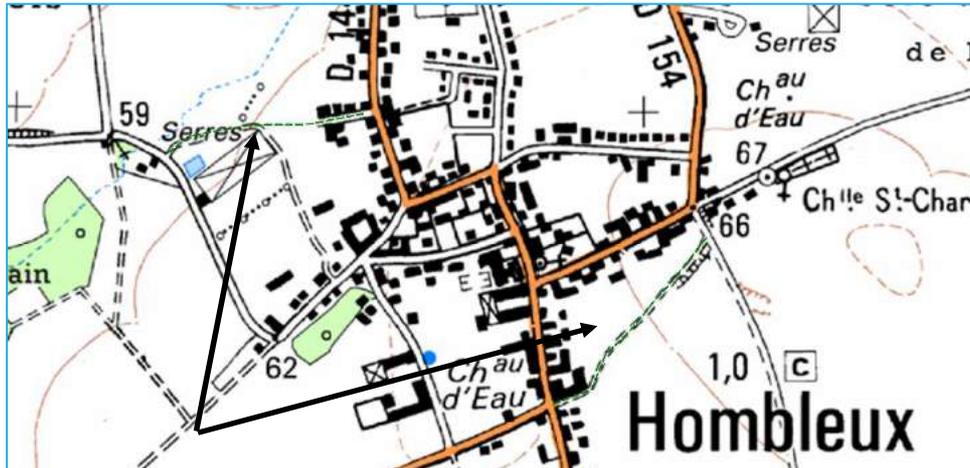
- **A Saint Christ-Briost**, permettant la liaison entre le canal du Nord, le bourg et le canal à grand gabarit



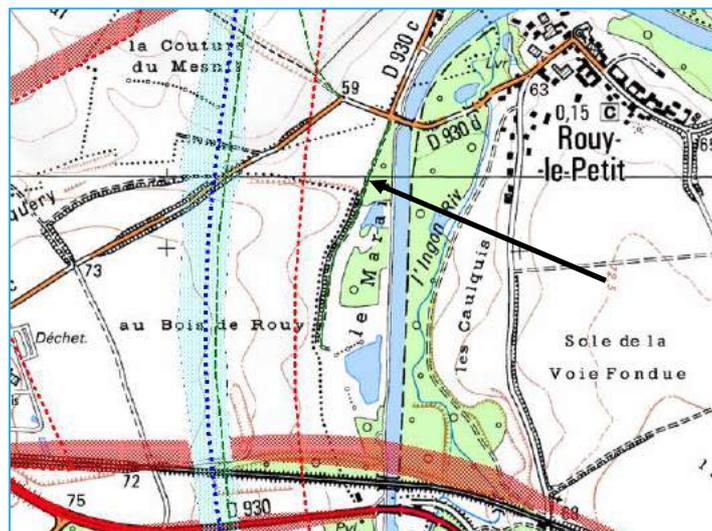
## CHEMINS DE RANDONNEE

Enfin, des aménagements de chemins de randonnée ont été envisagés afin de créer des liaisons entre des itinéraires existants et le chemin de halage. Il s'agit :

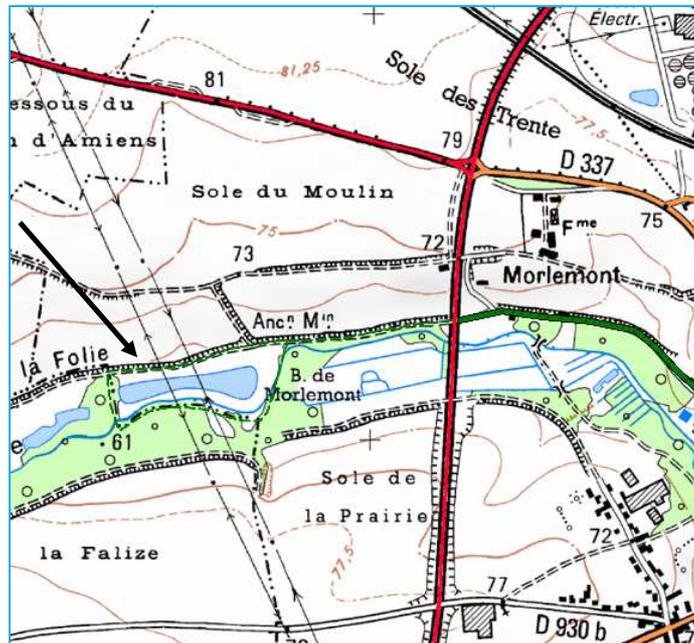
- **A Hombleux**, du rétablissement d'une partie de tour de ville, avec l'aménagement de deux chemins communaux



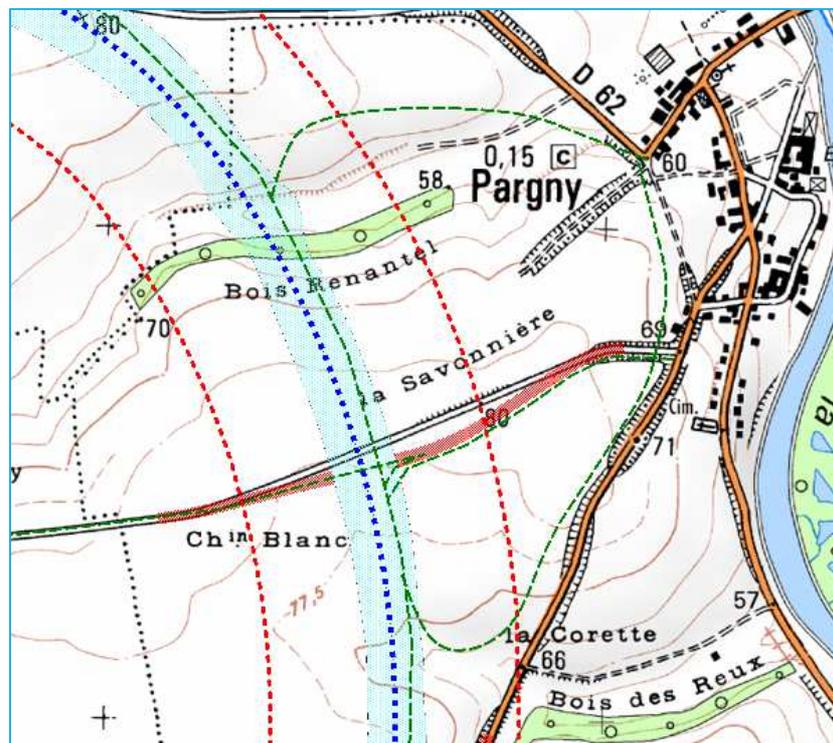
- **A Rouy-le-Petit**, de l'aménagement du chemin communal reliant la sole dite du Marais à la RD930d



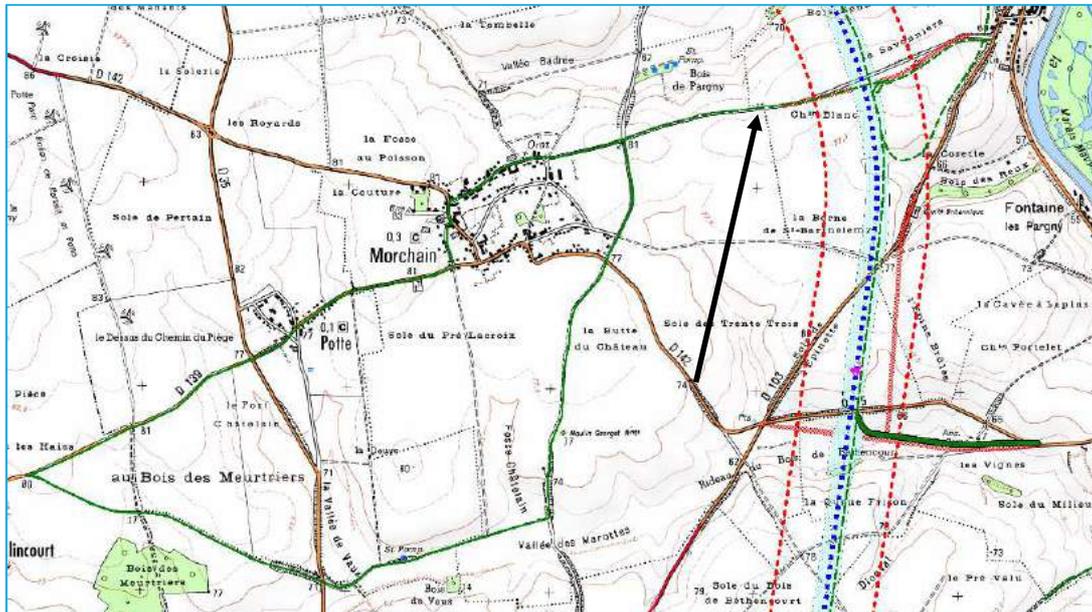
- **A Nesle**, de l'aménagement du chemin permettant de faire le tour de l'étang de Morlemont



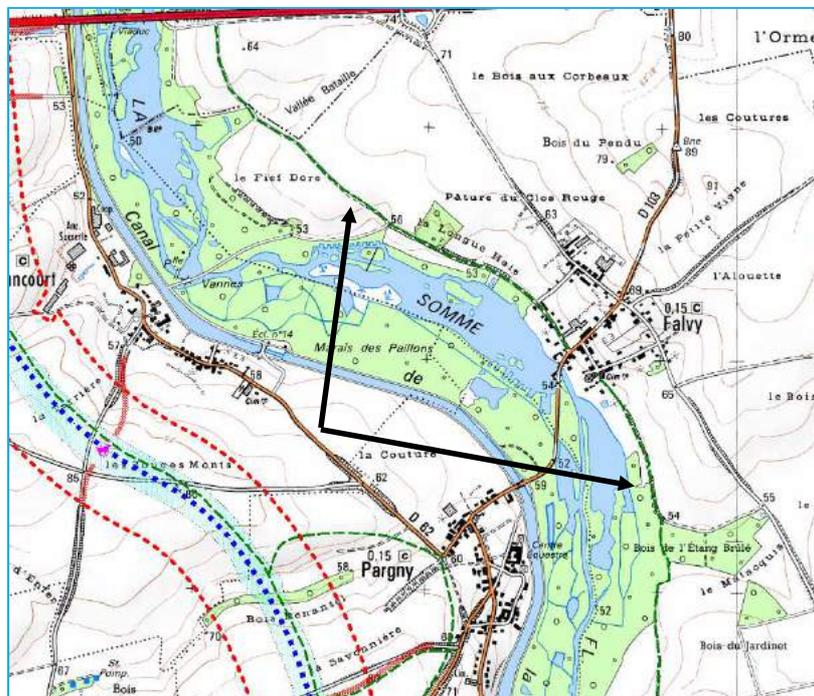
- **A Pargny** : il s'agit, en vue de permettre le développement du centre équestre, d'aménager une boucle équestre sur la commune, avec liaison au chemin de halage



- **A Morchain** : il s'agit de réaliser la liaison entre la boucle de randonnée dite « des calvaires » et le canal à grand gabarit



- **A Falvy**, de l'aménagement de deux chemins de randonnée permettant aux promeneurs arrivant du canal et de Pargny, de longer la Somme en rive droite.



- **A Curchy**, de l'aménagement d'une sente de randonnée vers le bois Jacquot avec panneaux pédagogiques, bancs, refuges à insectes et oiseaux...

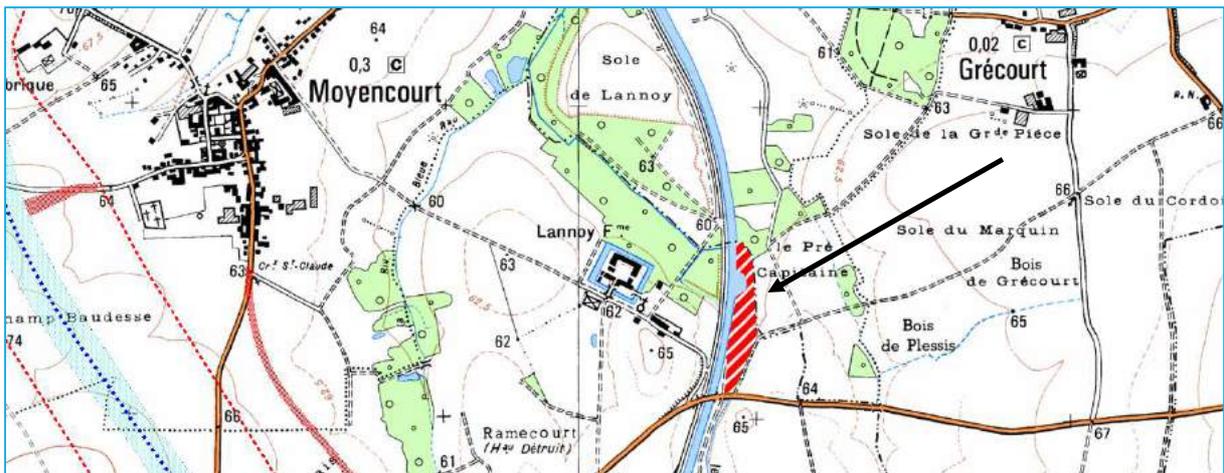


## THEME : AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

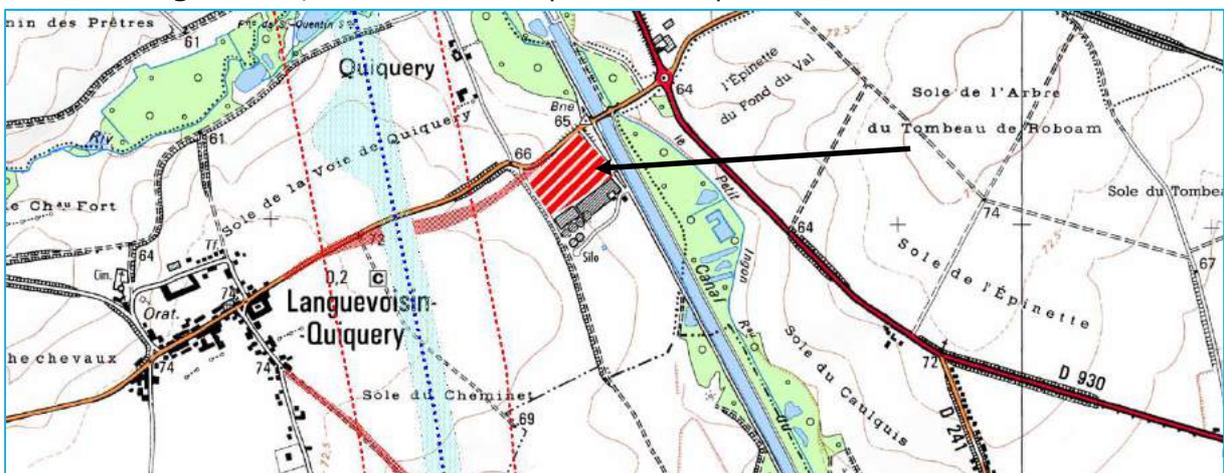
**BASES VIE**

Dans le cadre de la concertation réalisée, plusieurs propositions de localisation de bases de vie ont été évoquées. Il s'agit pour le territoire neslois, de proposer, sur le canal du Nord, des lieux de déchargement de matériaux et d'installation de cimenteries. Tous sont d'anciens ou actuels ports. Ces bases de vie seraient situées :

- **A Ercheu**, ancien port en face de la Ferme Lannoy



- **A Languevoisin**, au niveau de la coopérative Noriap



## Légende

### Propositions voiries

-  Aménagement, mise au gabarit de voiries existantes
-  Propositions voiries nouvelles
-  Voie ferrée

### Base vie

-  Quai potentiel de déchargement des matériaux
-  Base vie de type déchargement/cimenterie

### Plateformes

-  Plateforme multimodale
-  Quai containers
-  Quai mutualisé privé
-  Quai mutualisé public
-  Zone d'activités touristiques et de loisirs

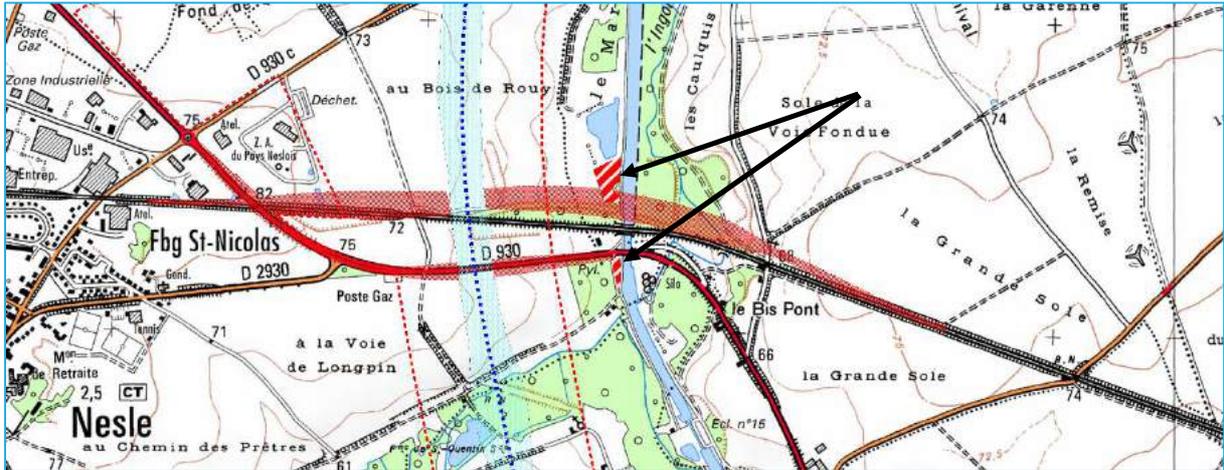
### Habitat, programmes de logements

-  Lotissements en projets ou en cours
-  Projet d'aire de camping-cars

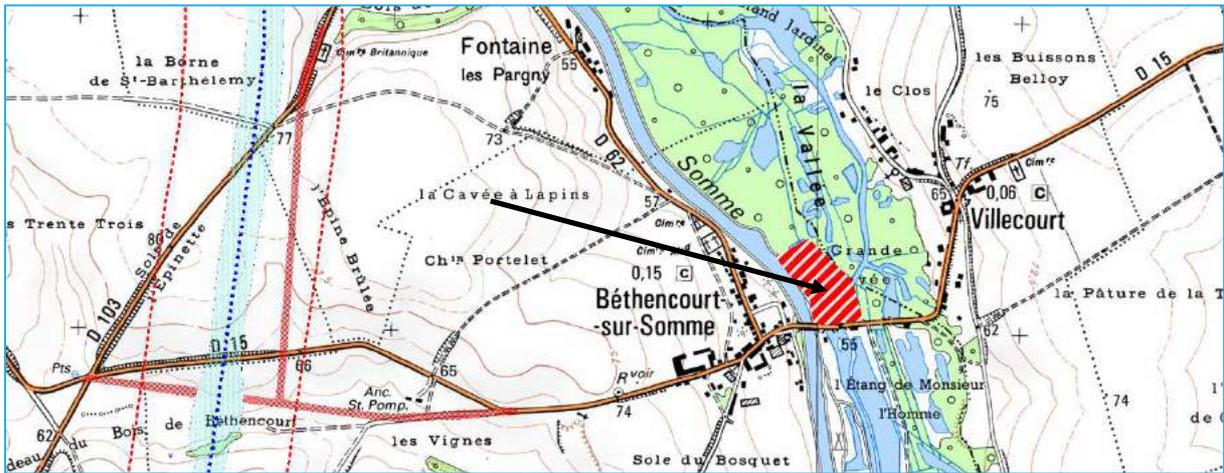
### Canal Seine - Nord Europe

-  Emprise totale DUP (bande des 500m)
-  Emprise canal + chemin de halage
-  Tracé de référence
-  Voiries VNF

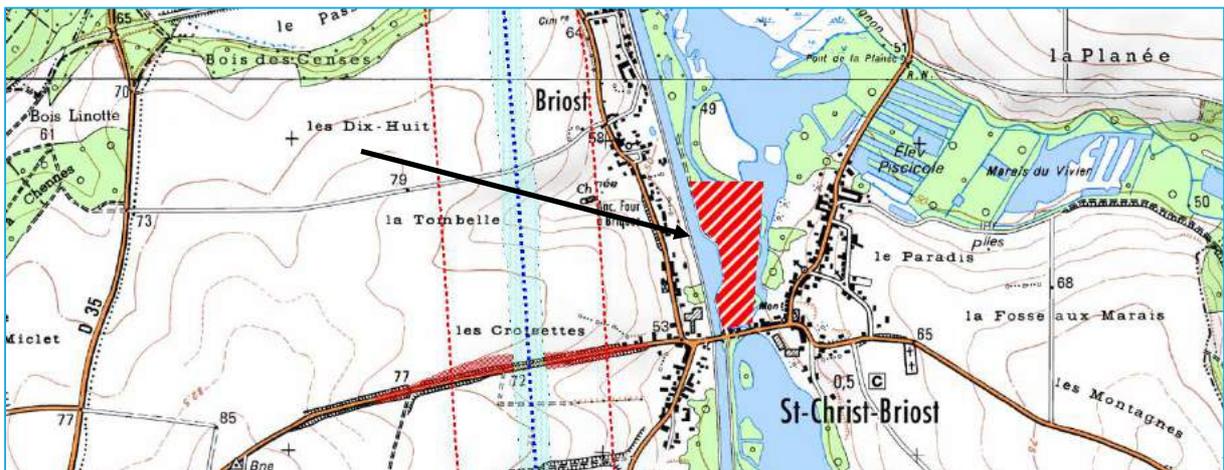
- **A Rouy-le-Petit**, à proximité du bis-pont



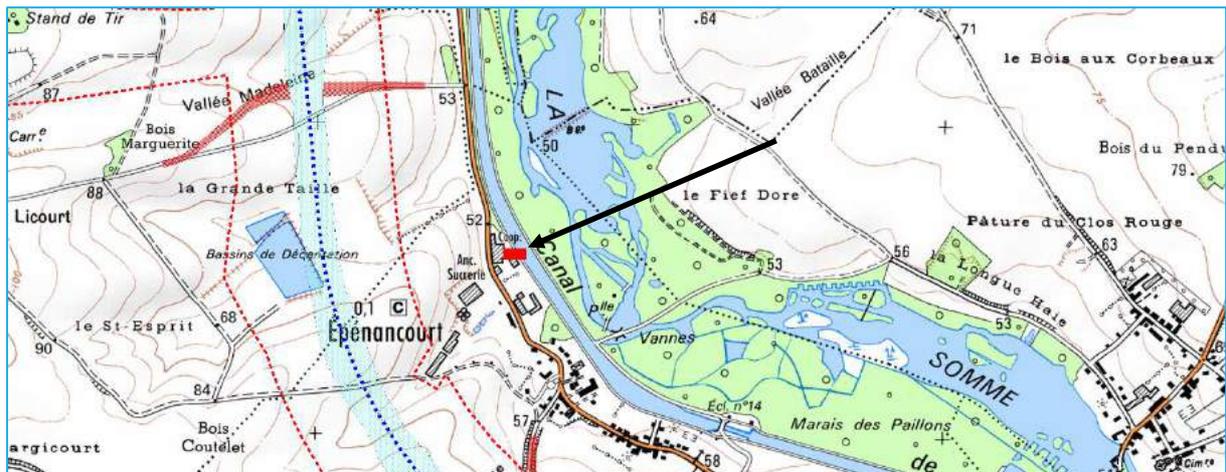
- **A Béthencourt-sur-Somme**, sur l'ancien port



- **A Saint Christ-Briost**



Un quai de déchargement, sans activité de cimenterie pourrait être envisagé à Epénancourt, sur la plateforme de la coopérative agricole.



En termes d'accueil des ouvriers et des bureaux du chantier, la réflexion n'a pas permis à ce jour de déterminer avec précision des lieux où les implanter, à l'exception d'un projet toujours à l'étude pour la réalisation d'un programme d'une cinquantaine logements modulaires permettant d'accueillir à Nesle, les ouvriers du chantier dans des logements de type studios/F1 puis de transformer ces derniers en logements de type F3/F4 après chantier.

D'une manière générale, de nombreuses communes ont conscience qu'elles ont du potentiel de développement de l'habitat dans leurs centre-bourgs, si elles s'attachent à valoriser les « dents creuses » qui peuvent exister.

A l'exception des lotissements en projet sur les communes de Pargny et de Nesle, l'enjeu en matière de logement sera la réhabilitation et le traitement des espaces laissés vacants dans les centre-bourgs, conformément à l'esprit du SCOT actuellement en débat au sein du Pays Santerre Haut de Somme. A ce titre, les communes de Voyennes, Hombleux, Nesle, et Mesnil-St-Nicaise sont en réflexion quant aux conditions de réhabilitation de logements en centre-bourg.

## PLATEFORMES / QUAIS / TOURISME

### PLATEFORMES DE NESLE ET DE LANGUEVOISIN

#### POTENTIEL DE L'AIRE DE CHALANDISE – RAPPORT ACTUALISE EUROTRANS 2015

##### TEREOS SYRAL

Les perspectives de flux de l'usine TEREOS SYRAL concernent :

1. Le blé au déchargement (vrac): ... ce trafic peut représenter environ 10% de la consommation de l'usine soit 80 à 100 000 t/an.
2. Les coproduits finis au chargement
  - \* En vrac : 50 000 t/an vers le Benelux
  - \* En conteneurs : 300 EVP/an environ.

Soit au total **140 000 t et 300 EVP par an**.

Ces chiffres relativement faibles au regard de la production de l'usine (850 à 900 kt/an donc autant en entrée et en sortie) s'expliquent par le rôle de fournisseur interne groupe de l'usine qui livre prioritairement l'usine d'Alost en wagons de produits sucrants maintenus à une température de 50-55°C.

##### AJINOMOTO

Les perspectives de flux de l'usine Ajinomoto concernent :

1. Les produits chimiques liquides au déchargement : ammoniac, acide sulfurique, soude... Ces trafics représentent un potentiel de 400 kT/an à condition de disposer de capacités de stockage à proximité.

Une étude de faisabilité réalisée en 2009 sur le transport de ces produits avait permis d'identifier les conditions de ce report modal :

- \* Affrètement d'un bateau spécialisé (ADNR type G ou N double coque inox)
  - \* Disponibilité de capacités de stockage déportées (ou enterrées?) pour ammoniac (2000 t)
  - \* Une localisation possible avec appontement, cuves et pipelines avait été identifiée au nord de la plate-forme. Les autres produits (acide sulfurique, soude...) pourraient être stockés plus près.
2. Les produits finis au chargement (conteneurs) : de 1 200 à 2 500 EVP/an selon les projets et succès commerciaux de l'usine.

Ce trafic nécessite un quai conteneurs, une capacité de stockage bord à quai, et un service bi-hebdomadaire vers Anvers.

Ces perspectives s'inscrivent en retrait par rapport à celles de 2012 qui prenaient en compte un projet, non réalisé, de centre de distribution européen générant un trafic conteneurs de plusieurs milliers d'EVP.

##### KOGEBAN

Kogeban a indiqué un potentiel fluvial de 100 à 150 kt pour un nouveau projet de broyage de bois (production de biomasse).

- \* Cette production serait destinée aux usines de Nesle et Estrées-Mons.

- \* Le complément de production soit 100 à 150 000 t de biomasse serait réexpédié par voie d'eau vers d'autres usines.
- \* Le port de Nesle pourrait accueillir l'unité de broyage.

#### NORIAP – UNION EURO SEINE

**Le projet de Languevoisin** est porté par l'union Euro Seine associant une dizaine de coopératives dont Noriap, InVivo et Senalia.

L'objectif est d'y massifier les flux de la filière céréalière à l'export vers Rouen ou le Benelux.

Le potentiel export représente 200 kt au démarrage et **2 Mt/an à moyen terme**.

D'autres trafics sont également visés : engrais, minéraux (granulats), toute autre marchandise **en vrac** (solide ou liquide) permettant d'équilibrer les flux de céréales au départ.

Le port générera également un trafic conteneurs (céréales à l'export notamment) qui sera transféré (brouettage) à Nesle.

Le potentiel du port de Languevoisin dépend de sa capacité à massifier des flux depuis les coopératives situées à l'Est de SNE (Aisne, Champagne-Ardenne), donc de l'existence d'une desserte ferroviaire.

#### SAINT LOUIS SUCRE

**Pour Saint-Louis Sucre, les perspectives de flux liées à Seine-Nord concernent des flux potentiels de l'usine d'Eppeville à l'export.**

- \* L'usine de Roye produit du sucre conditionné à destination du grand public. Ses flux sont nationaux.
- \* L'usine d'Eppeville produit du sucre en vrac pour l'industrie agroalimentaire. Ses flux sont européens, et pourraient se développer à l'export.

La réforme du régime sucre va supprimer les quotas à l'export... mais peut ouvrir de nouveaux marchés pour les usines les plus compétitives (cas de l'usine d'Eppeville).

Cela pourrait concerner la moitié de la production de l'usine soit 100 000 t /an ou ~4000 conteneurs.

Ce flux vers les ports via Nesle nécessite des norias de camions et une capacité de stockage de conteneurs sur le port.

Le potentiel de report sur la voie d'eau des autres flux de l'usine est faible:

- \* Les pulpes de betteraves (70 kt/an) sont vendues à destination du marché régional
- \* L'export européen est orienté vers des destinations éloignées (Espagne...).
- \* L'usine utilise déjà le ferroviaire grâce à son ITE (qui contribue à sa compétitivité)
- \* La pierre à chaux (30 kt/an) vient de Marquise et est livrée quotidiennement pendant 6 mois
- \* Le coke (1800 t) et le charbon (6000 t) représentent des tonnages assez faibles.

A cela s'ajoutent quelques trafics Bonduelle en conteneurs export qui restent à quantifier.

### AUTRES OPPORTUNITES

Les chargeurs du pôle d'Amiens sont à la recherche de solutions de report modal. Ils pourraient utiliser le fluvial à Nesle à condition de disposer d'une navette ferroviaire Nesle – Amiens.

- C'est le cas de l'usine Procter & Gamble engagée dans un processus de report modal
  - Pour ses flux export Europe (20 UTI/jour au départ de Dourges)
  - Pour le grand export via les ports, éventuellement en fluvial via Nesle (20 EVP/semaine)
  - Pour certains approvisionnements (produits chimiques), éventuellement en fluvial via Nesle
- D'autres usines amiénoises pourraient aussi être intéressées : Nestlé, Ajinomoto, Goodyear

Le bassin de Chauny-Tergnier compte essentiellement des sites métallurgiques et chimiques potentiellement intéressés par le report modal en cas de connexion ferroviaire.

- ↳ Mais le **report modal sur le ferroviaire est difficile** et les flux restent limités :
  - La navette OSR Amiens-Tergnier ne représente que 6 wagons / semaine
  - Le projet d'OFPP porté par l'UIC Picardie ne décolle pas malgré la participation de plusieurs usines importantes (Rhodia, Tereos, Ineos...)
  - Nesle doit s'inscrire dans la réflexion en cours au niveau régional sur les plates-formes ferroviaires (Chauny-Tergnier, Longueau, Longueil Sainte-Marie...).

Le pôle de Saint-Quentin compte quelques grosses industries (MBK, Le Creuset, Tereos, L'Oreal, Nestlé...) qui pourraient être intéressées par un report modal de leurs flux conteneurisés. Ces entreprises utilisent actuellement Dourges ou Longueil Sainte-Marie. L'utilisation de la plate-forme de Nesle nécessite qu'elle soit reconnue comme **dépôt de conteneurs vides**.

### POTENTIEL D'IMPLANTATION D'AGRO-INDUSTRIES

Les **atouts** de la plate-forme de Nesle pour les implantations agroindustrielles demeurent, **mais la conjoncture n'est pas favorable**. La demande pour les implantations agroindustrielles est faible, en particulier pour la chimie du végétal :

- ✓ Période peu favorable aux implantations industrielles en France
- ✓ Contexte mondial moins favorable pour la chimie du végétal (gaz de schiste)
- ✓ Développements industriels lents principalement centrés sur des « pilotes »
- ✓ Le créneau de la chimie du végétal est déjà occupé par Compiègne (Novance, Pivert) et Amiens (Improve)

**L'étude des perspectives d'implantation est ancienne** et doit être réactualisée.

Ce contexte incite à un projet prudent :

- ✓ Il est opportun de réduire l'investissement à 20 ha au lieu de 46 ha tout en disposant de **réserves foncières** supérieures en cas de retournement de conjoncture.

- ✓ Il est recommandé de réaliser une **étude de marché** précise et d'engager une **action de filière** pour considérer Nesle comme la zone d'implantation des agroindustries à flux massifs en Nord – Picardie (et contribuer à la visibilité de Nesle pour les investissements internationaux).

#### NESLE : POTENTIEL POLE LOGISTIQUE ?

La localisation et la trimodalité de la plate-forme de Nesle lui confèrent un potentiel logistique important. Cela peut notamment concerner :

- ✓ Des entrepôts embranchés fer pour le transbordement de boissons, de produits blancs (électroménager...)
- ✓ Des flux de conteneurs continentaux 45 pieds à consolider
- ✓ Des activités logistiques complémentaires à celles de Roye le long de l'A1.

Ces fonctionnalités nouvelles permettraient d'élargir le rayonnement logistique du pôle de Roye, principalement centré sur la logistique transporteurs (base Darfeuille) et la logistique de distribution (base Cora Hays).

#### CONCLUSION

L'addition des potentiels identifiés dans le cadre des entretiens (Syrat, Ajinomoto, Saint-Louis Sucre, Procter & Gamble, Kogeban...) aboutit à un trafic prévisionnel annuel compris entre 200 et 450 000 tonnes (vrac) et 1 500 à 8 300 EVP (conteneurs).

Le potentiel réel de la plate-forme de Nesle est plus important que cette somme des potentiels individuels identifiés :

- ✓ Il y aura des flux retour pour équilibrer les transports et diminuer les coûts
- ✓ Il y a des flux moins massifs non identifiés dans l'hinterland élargi du port de Nesle
- ✓ La filière agricole régionale représente un potentiel, non quantifié mais en croissance, de flux conteneurs à l'import (phytosanitaires, engrais, produits pour animalerie et distribution spécialisée) et export (orge de brasserie...).
- ✓ Les pôles industriels et de consommation d'Amiens et Saint-Quentin sont générateurs de flux (conteneurs) sous réserve d'une bonne accessibilité routière ou ferroviaire.
- ✓ A cela s'ajoute le potentiel lié aux futures implantations sur la zone portuaire.

**Au total, le potentiel de trafic fluvial du port de Nesle est évalué à 0,5 à 0,8 Mt/an de vrac et 10 000 à 15 000 EVP/an.**

L'étude d'actualisation réalisée par EUROTRANS a permis de préciser les perspectives d'activité, solides et diversifiées, des plates-formes de Nesle et Languevoisin.

- ✓ Les **perspectives de trafic** de la plate-forme de Nesle, inférieures à celles des études d'avant-projet VNF, sont basées sur des acteurs locaux ayant confirmé leur potentiel en dépit d'une conjoncture moins favorable.
- ✓ La **demande d'implantation en agroindustrie, faible à court terme, n'est pas remise en cause** sur le moyen – long terme. Elle peut être traitée dans le cadre d'un projet partagé permettant d'affirmer progressivement le rôle central de Nesle comme site régional d'implantation agroindustrielle.
- ✓ La **demande ferroviaire** est confirmée dans un contexte de faisabilité économique difficile pour le report modal. La proximité de la voie Amiens – Tergnier fait de Nesle la seule plate-forme de Seine-Nord aisément embranchable, ce qui peut lui donner un rôle central dès la phase travaux. Nesle dispose déjà d'une activité ferroviaire fret avec la présence de plusieurs opérateurs et des moyens humains et matériels correspondants.
- ✓ La multimodalité de la plate-forme (fer, voie d'eau) et la proximité de l'autoroute A1 à Roye permettent de conforter et de diversifier les **activités logistiques** locales pour créer un pôle logistique de premier plan.
- ✓ Les **perspectives de rayonnement** de la plate-forme vont au-delà des chargeurs du Pays Neslois et du Santerre et intègrent le pôle d'Amiens dont Nesle peut être la plate-forme multimodale de référence.

**Ces fondements conduisent à une programmation phasée permettant d'accueillir progressivement l'ensemble des activités identifiées et s'inscrivant dans le prolongement des travaux initiaux.**

| Composante           | Programmation initiale                            | Proposition 2015                              | Base d'actualisation                          |
|----------------------|---|---|---|
| Quais vrac, darse    | 2 quais 400 m - Darse 500 m - bassin retournement | Avec quai conteneur<br>Pas de darse ni bassin | Baisse du trafic Syral                        |
| Quai conteneurs      | 1 quai conteneurs 400m                            | 1 quai polyvalent vrac + conteneur (400 m)    | Baisse du trafic vrac et du trafic conteneurs |
| Terminal conteneurs  | 15 ha conteneurs                                  | 15 ha conteneurs + vrac                       |   |
| Zone logistique vrac | 10 ha   | Avec conteneurs                               |   |
| Zone entrepôts       | 20 ha   | 20 ha   | Baisse demande locale mais synergies Roye     |
| Zone industrielle    | 46 ha   | 20 ha & Réserve foncière                      | Conjoncture défavorable                       |
| Desserte rail        | Sur toute la zone                                 | A réaliser par phase                          |   |
| Surface totale       | 90 ha – 1200 m quais - Rail                       | 55 ha – 400 m quai - Rail                     |   |

Les principes de programmation doivent permettre l'accueil des activités cibles identifiées et leur montée en puissance progressive :

- ✓ Un terminal polyvalent de 15 ha avec un quai de 400 m pour les trafics conteneurs export et import ainsi que les trafics de vrac des agro-industries au démarrage
- ✓ Une zone logistique et industrielle embranchée (43 ha) pour l'implantation d'entrepôts de redistribution et de petites unités industrielles
- ✓ La réservation d'emprises foncières (~25 ha) pour des implantations industrielles à moyen / long terme.
- ✓ A cela s'ajoute une zone de 7 ha permettant les manœuvres ferroviaires, dont la configuration et la superficie dépendent du tracé de la desserte.

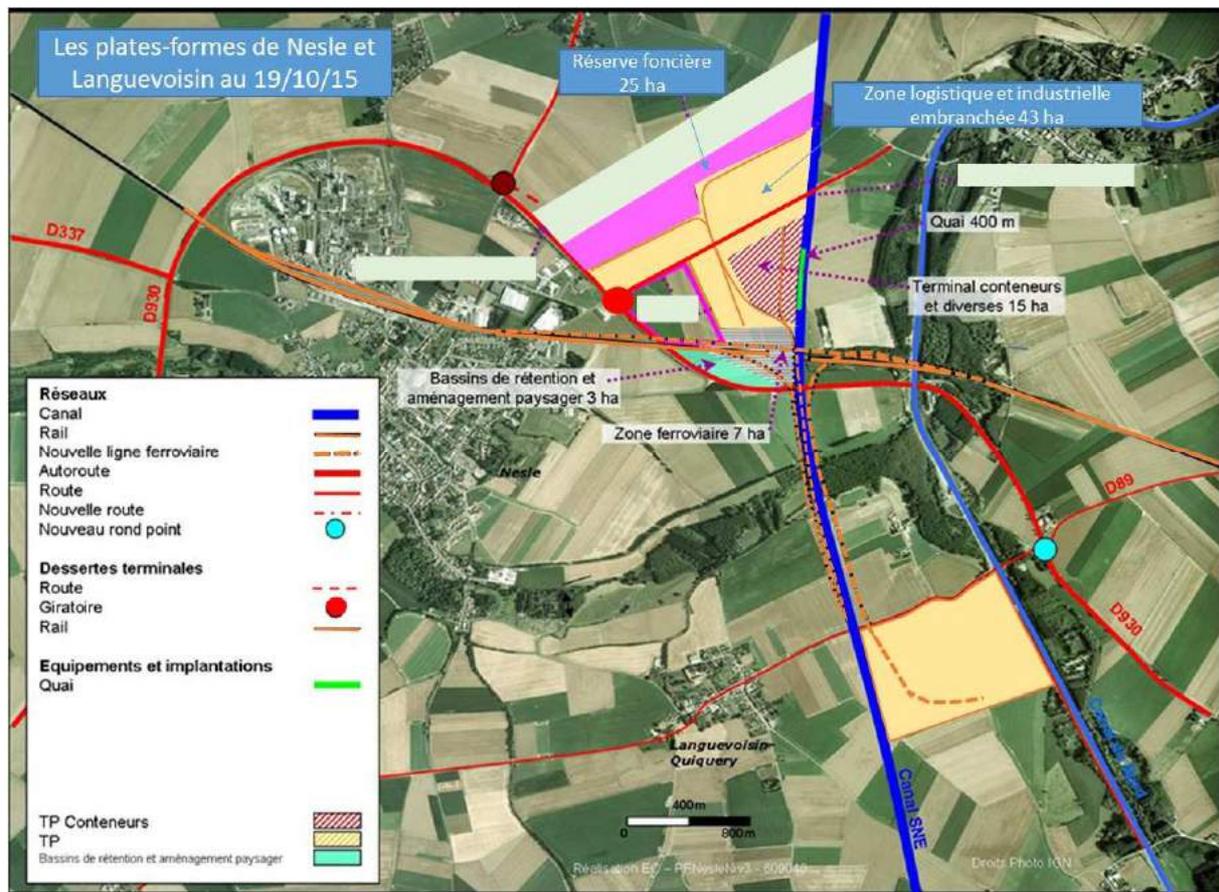
**Ces espaces constituent une base minimale de dimensionnement de la plate-forme. Ils peuvent évoluer à la hausse en fonction de demandes d'implantation qui n'auraient pas été identifiées à ce stade.**

En fonction des principes de programmation des équipements, il est proposé :

1. La réalisation d'un quai polyvalent de 400 m, soit 3 postes d'accostage de 130 m :
  - \* 1 pour les conteneurs et 2 pour les vracs (solide et liquide) à l'export et à l'import
    - \* L'hypothèse haute de trafic vrac (0,8 Mt/an) nécessite au moins 2 postes à quai spécialisés.
    - \* L'hypothèse basse (0,5 Mt) pourrait ne nécessiter que 2 postes, mais pour des raisons d'optimisation financière et d'exploitation, il est préférable de réaliser le quai en une seule fois lors de la construction du canal.

*Le chargement des vracs solides et le déchargement des vracs liquides peuvent se faire sur un appontement (sur ducs d'albe) mais le quai présente l'avantage de sa plus grande polyvalence et permet d'absorber une croissance du trafic conteneurs à moyen terme.*

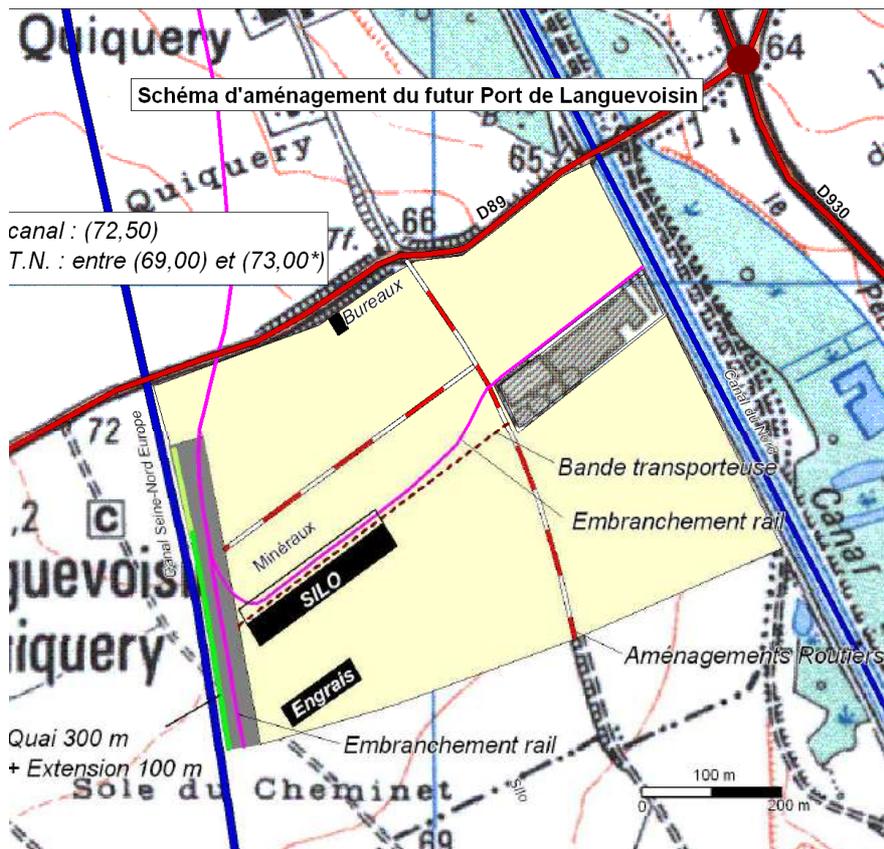
2. La réalisation d'un terre-plein de 40 m de large le long du quai pour les opérations de manutention. Cela correspond à une **surface « bord à canal » aménagée de 500x40 = 20 000 m<sup>2</sup> en première phase, dont la moitié pour les conteneurs.**
3. **La mobilisation des espaces** nécessaires à l'extension future du terminal conteneurs soit **13 ha**.
4. **La mobilisation des espaces** nécessaires à la réalisation de la zone embranchée et de la zone d'exploitation ferroviaire soit **50 ha**
5. L'inscription d'une surface contigüe de **25 ha en réserve foncière** pour l'accueil ultérieur de nouvelles implantations industrielles.



### PORT CEREALIER DE LANGUEVOISIN

La réalisation du projet de port céréalier de Languevoisin nécessite **un quai polyvalent de 300 à 400 m, des terre-pleins** pour stockage couvert (silo, hangars...) et non couvert, **et une desserte ferroviaire**.

- \* Les coopératives ont acquis 40 ha pour le projet.
- Il est prévu d'utiliser d'abord le silo actuel, sur lequel 6 M€ ont été investis récemment, puis d'en construire un nouveau (de 60 kt au démarrage) le long de SNE.
- **L'investissement total devrait représenter plus de 15 M€** pour le silo, les aménagements de plate-forme, des hangars à plat (pulpes), ... D'autres installations (stockage de produits chimiques, méthanisation...) sont également possibles.



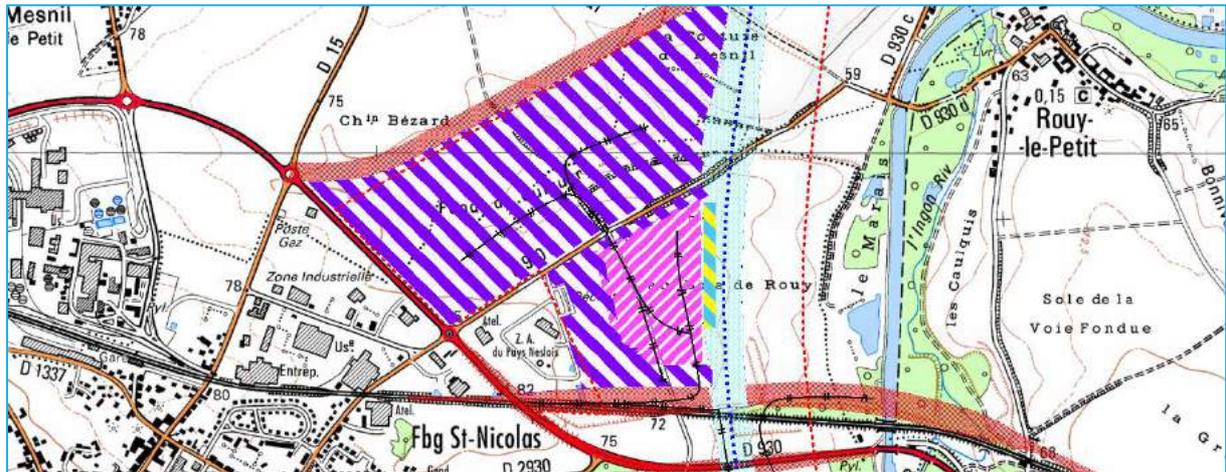
## DESSERTE FERROVIAIRE

La desserte ferroviaire est un aménagement d'accompagnement des 2 projets de Nesle et Languevoisin. Ces 2 dessertes nécessitent la réalisation de 2 embranchements particuliers (ITE) sur la voie Amiens – Tergnier.

### DESSERTE DE NESLE

La desserte de la plate-forme de Nesle nécessite la réalisation d'un tiroir de manœuvre en rive gauche du canal SNE. Sa faisabilité a été validée dans les études d'AVP et son coût évalué à 28 M€ en 2006 (réévalué à 32,84 M€ par application de l'indice TP01).

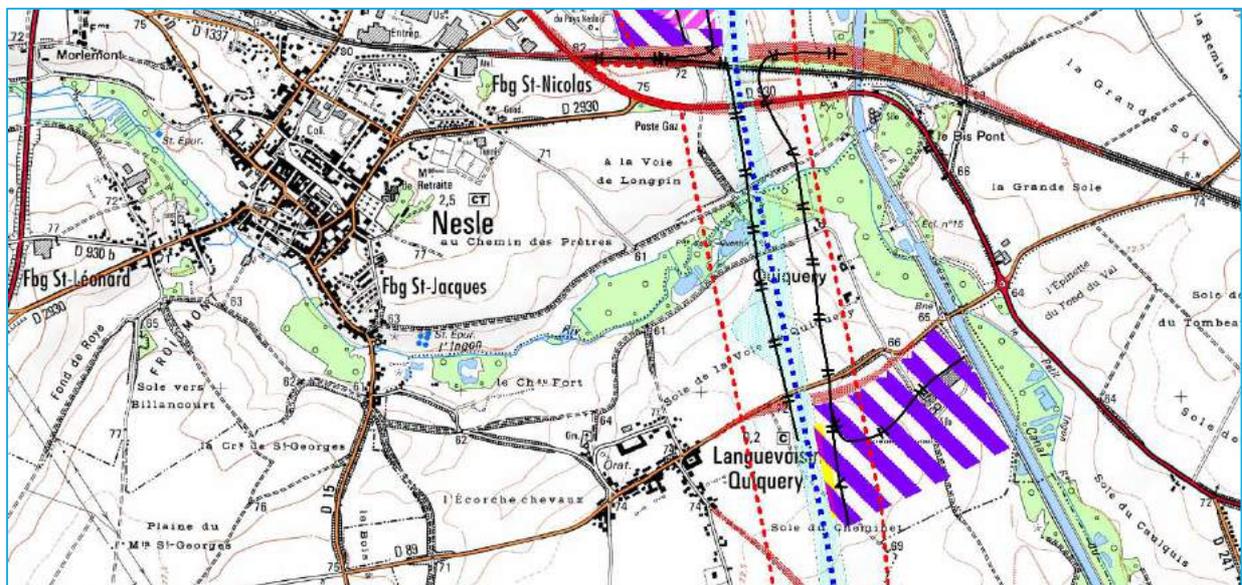
Par ailleurs, une étude plus récente de Tractebel Engineering (2016) propose une seconde option, emportant comme avantages majeurs de moindres terrassements pour la plateforme de la voie, une forte diminution des longueurs de voies à poser, la réduction du nombre d'ouvrages requis pour l'embranchement... Cette seconde proposition se chiffre à 3.9 M€ hors coûts d'acquisition des terrains et éventuelles démolitions (Simply Market).



### DESSERTÉ DE LANGUEVOISIN

La desserte du port de Languevoisin peut être réalisée directement par création d'une ITE entre le canal du Nord et SNE. Son coût avait fait l'objet d'une estimation à 4,4 MF en 1999 et doit être réévalué. Deux hypothèses sont à ce jour posée :

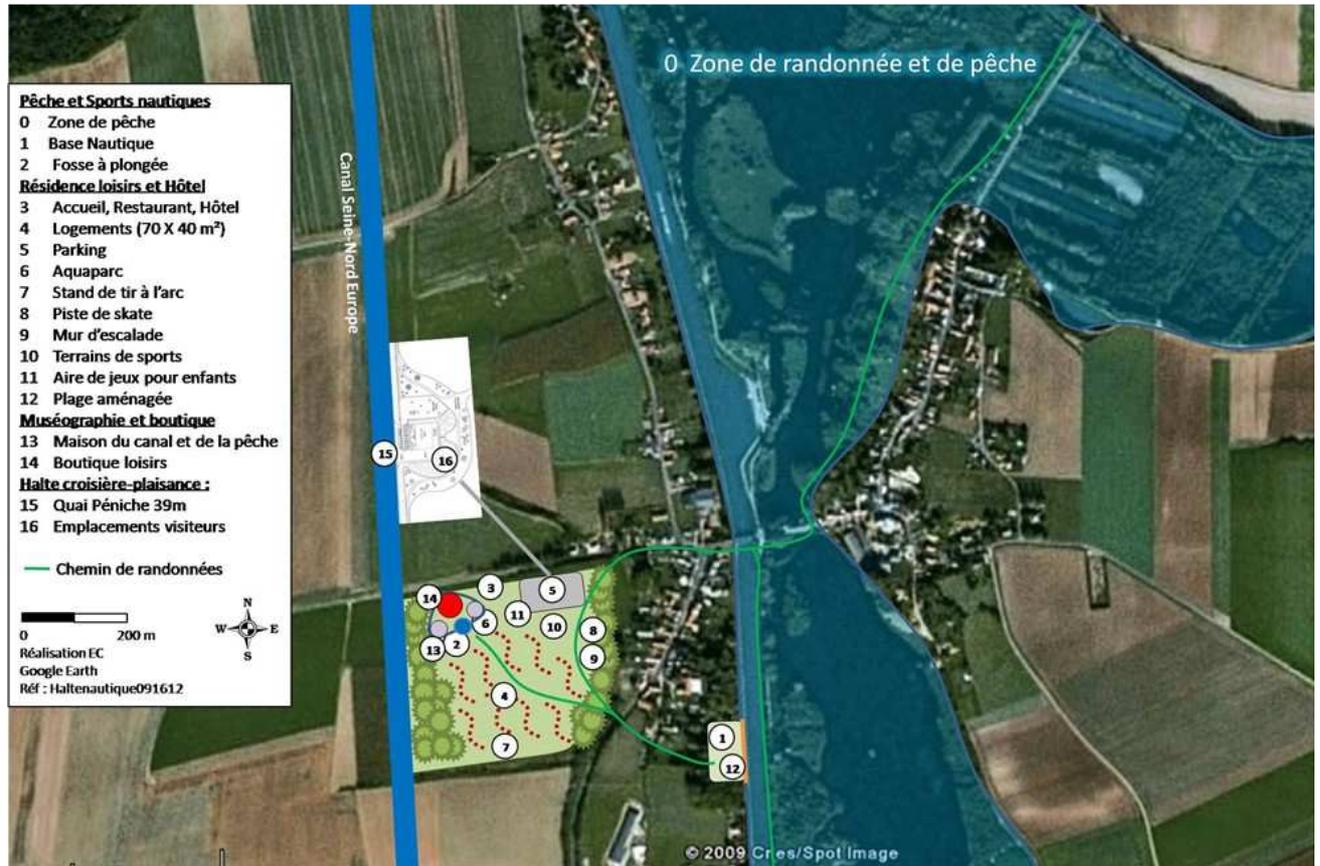
- L'une voit descendre la voie ferrée en rive droite du canal, hypothèse la moins satisfaisante pour Euro Seine car elle implique un tapis de chargement et déchargement au-dessus du canal SNE,
- L'autre permet de pénétrer la plateforme de Languevoisin, mais son coût reste important (30 M€)



## TOURISME

### HALTE FLUVIALE DE SAINT CHRIST-BRIOST

La création d'un pôle touristique autour de la future halte fluviale de Saint-Christ Briost figure parmi les projets de territoire portés par la CC du Pays Neslois.



Il est prévu pour la CCPN d'acheter les 12 ha du foncier total et de s'engager directement dans la construction et la gestion de la halte fluviale sur un terrain de 2 ha au nord des installations.

A cela s'ajoute la possibilité pour un opérateur privé d'aménager 10 ha pour accueillir les équipements des différentes activités : pêche, sports aquatiques, hébergement, restauration...

Cela nécessite un quai de 120 m pour bateaux à passagers à prévoir dans le cadre de SNE.

Dans le cadre des aménagements paysagers, la réalisation d'une butte paysagère entourant la zone de loisirs de Saint Christ est nécessaire.

Après que la Communauté de Communes du Pays Neslois a délibéré sur le présent document, la commune de Saint Christ-Briost lui adressait la délibération prise en conseil municipal du 22 décembre 2016, qui précise que « *le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents,*

- *Accepte la proposition d'un pôle touristique autour de la future halte fluviale et les aménagements paysagers tels que le rapport effectué par la Com de Com du Pays Neslois le prévoit,*

- *Remarque que une nomenclature différente est utilisée pour la proposition de la halte fluviale et le bassin de rétention et d'infiltration avec un absence de l'aménagement paysager à ce niveau,*
- *Propose que le musée de la chasse et de la pêche soit prévu conformément au dossier présenté par notre commune en date du 22 décembre 2016 sur le site de l'ancien port, avec un accès partant du port de plaisance du grand canal où une aire de camping-cars pourrait y être implantée,*
- *Emet une objection sur la proposition du chemin de randonnée le long des étangs communaux,*
- *Approuve l'aménagement des étangs ».*

Dans le dossier joint à la délibération, la commune de Saint Christ-Briost propose :

« **Dans un cadre technique au moment de la construction**

*La commune possède de nombreux terrains qui pourraient être utilisés pour construire un pôle technique comprenant des bureaux, entrepôts, réfectoire et habitations éphémères pour loger les différents intervenants pendant la construction du canal.*

*Un espace de camping-cars, équipé de bornes adaptées et de sanitaires, serait apprécié par les camping-caristes à la recherche d'un endroit calme proche des sorties d'autoroute. Une aire de pique-nique permettrait de se restaurer et de se reposer au bord du canal.*

*Un aménagement paysager serait à étudier, là où le canal est le plus proche du village afin d'améliorer le cadre de vie des premières habitations.*

*Il est également important de prévoir des voies pédestre et cyclable qui permettraient de relier le futur canal Seine Nord au canal existant, en n'altérant pas le cadre naturel et en préservant l'environnement. Ces circuits pourraient apporter aux randonneurs un loisir de convivialité, d'échange, de découverte et d'effort.*

*Ces promenades seraient agrémentées de tableaux ou structures représentant les espèces animales et botaniques, l'histoire de notre commune avec des textes descriptifs et serviraient d'entonnoir pour acheminer les touristes vers le centre du village d'où l'intérêt d'aménager les étangs (curage, consolidation des berges, ...).*

*Dans cet état d'esprit, le parcours pourrait être orienté vers la chapelle de Notre-Dame-de-la-Nativité située à Briost, patrimoine classé aux monuments historiques par arrêté du 23 septembre 1922, atteindre le chemin de halage de l'ancien canal, le passage est existant et la sortie demeure au niveau du pont du canal.*

*Les visiteurs auraient la possibilité de visiter l'écomusée décrit ci-dessous, parcourir le village, tout en passant devant l'anguillère, le terrain de jeu de paume, l'église Saint-Jules et atteindre les deux parcs touristiques situés sur la route de Brie, où détente, restauration leur seraient proposées.*

**Dans un cadre de développement touristique**

*La construction d'une infrastructure style écomusée au niveau du port fluvial de notre commune situé en plein centre du village, près des étangs de la Somme, permettrait de présenter l'histoire de la pêche de notre village, la faune et la flore qui font partie des richesses qui nous entourent et constituent un patrimoine naturel d'intérêt majeur à transmettre aux générations futures (sous forme d'aquarium, herbarium...).*

*Ce port est idéalement situé proche des étangs de la Somme, d'une hutte de chasse à proximité, de l'anguillère, des chemins de halage verdoyants qui peuvent attirer de nombreux randonneurs pédestres et cyclistes.*

*Saint Christ-Briost bénéficie également d'un sentier pédestre réalisé par le Conseil départemental, un circuit peut être fait.*

### **Dans un cadre de sauvegarde de notre Picardie**

*A l'heure de la réunion de notre Région dénommée Picardie avec le Nord-Pas-de-Calais en faveur de celle des Hauts-de-France, afin de ne pas perdre nos repères, une partie de ce musée pourrait être réservée à la mise en valeur de notre patois, notre picard avant que ce dialecte ne soit complètement oublié. Des cours pourraient être donnés, des pièces de théâtre pourraient y être jouées.*

*Dans le même thème mais plus sportif, une salle serait réservée aux jeux picards, sachant également que notre commune possède un terrain de longue paume, des cours d'initiation pourraient être donnés.*

### **Dans le cadre de notre Canal du Nord ou canal de la Somme**

*Un tracé historique du canal de la Somme et du Canal du Nord pourrait être réalisé.*

*Une bascule jouxait notre port sur laquelle avait lieu les différentes pesées des marchandises affrêtées par les marinières.*

*Certains anciens se souviennent des péniches tirées par les chevaux ensuite par les tracteurs... Il faut que cela reste dans les mémoires !!*

*Une péniche pourrait être amarrée pour être visitée par le public ou être utilisée pour l'autre activités... telles que l'écomusée.*

*Des expositions sur l'histoire de la petite batellerie seraient très intéressantes les péniches actuelles n'effectueront probablement plus de longs trajets et miseront sur des trajets plus courts.*

*Nous avons également la possibilité, de par le port, de créer des haltes nautiques (initiation aviron par exemple). »*

Si ces éléments n'ont pas pu être présentés et délibérés en Conseil Communautaire, ils n'en demeurent pas moins des éléments utiles à la réflexion, dans le cadre des études de VNF et de son AMO et la CCPN souhaitait les porter à la connaissance de ses partenaires en vue de leur prise en considération dans les travaux à venir.

## **BASE DE LOISIRS DE NESLE**

---

La CC du Pays Neslois prévoit de créer une base nautique à Nesle sur le canal du Nord, à proximité du site du Bis-pont.

Ce projet est rendu possible par le maintien en eau du canal du Nord au nord de l'écluse de Languevoisin.

La base bénéficiera d'un accès sécurisé depuis la D930 et offrira des services aux pratiquants de sports en eau plate (kayak, canoë, stand-up paddle...) voire en eau vive (raft, kayak, hot-dog, hydrospeed...).

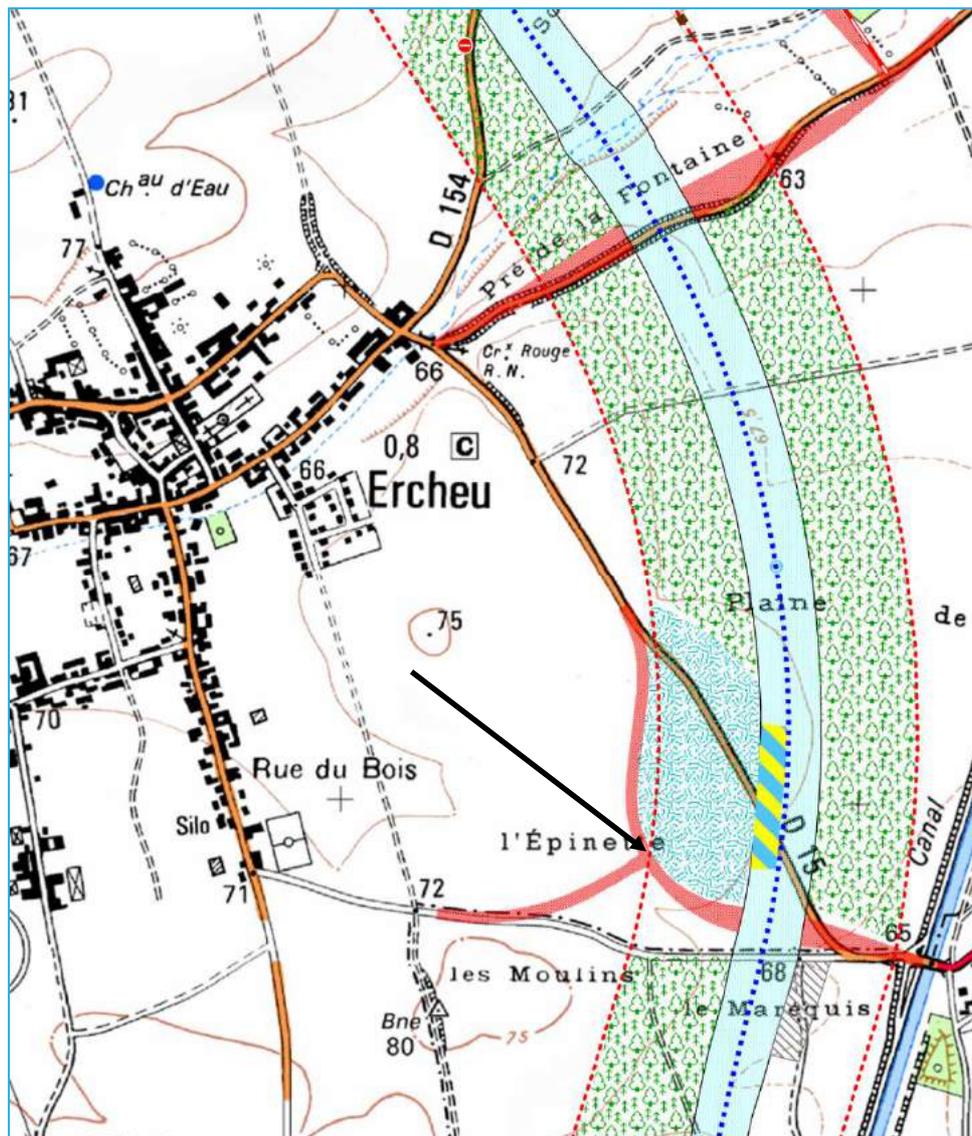
Elle pourrait proposer d'autres activités telles qu'une halte nautique ou des sports terrestres (VTT, course d'orientation, tir à l'arc, javelot...), à destination d'usagers du territoire et des écoles, clubs, centres de loisirs, CE, stages... Elle pourra également organiser des événements (baptêmes sportifs, raids / challenges, ...).

## HALTE NAUTIQUE D'ERCHEU

VNF a posé l'hypothèse en 2005, d'une halte nautique dans le sud de la Somme et Ercheu est apparue comme une commune toute indiquée pour accueillir une telle infrastructure. Appartenant à la Communauté de communes de Roye, qui ne possède qu'une seule commune concernée par le tracé du canal à grand gabarit, il apparaît qu'à ce jour aucune étude visant à la création d'une telle halte n'a été engagée.

Le projet de la commune d'Ercheu de rejoindre la Communauté de Communes de l'Est de la Somme (CC Pays Neslois et CC Pays Hamois fusionnée) pourrait permettre d'avancer sur ce dossier.

Dans cette attente, les élus d'Ercheu et de la CCPN souhaitent que VNF maintiennent sa proposition de création d'une halte et prévoit la réalisation d'un quai à cette fin.



## THEME : INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE

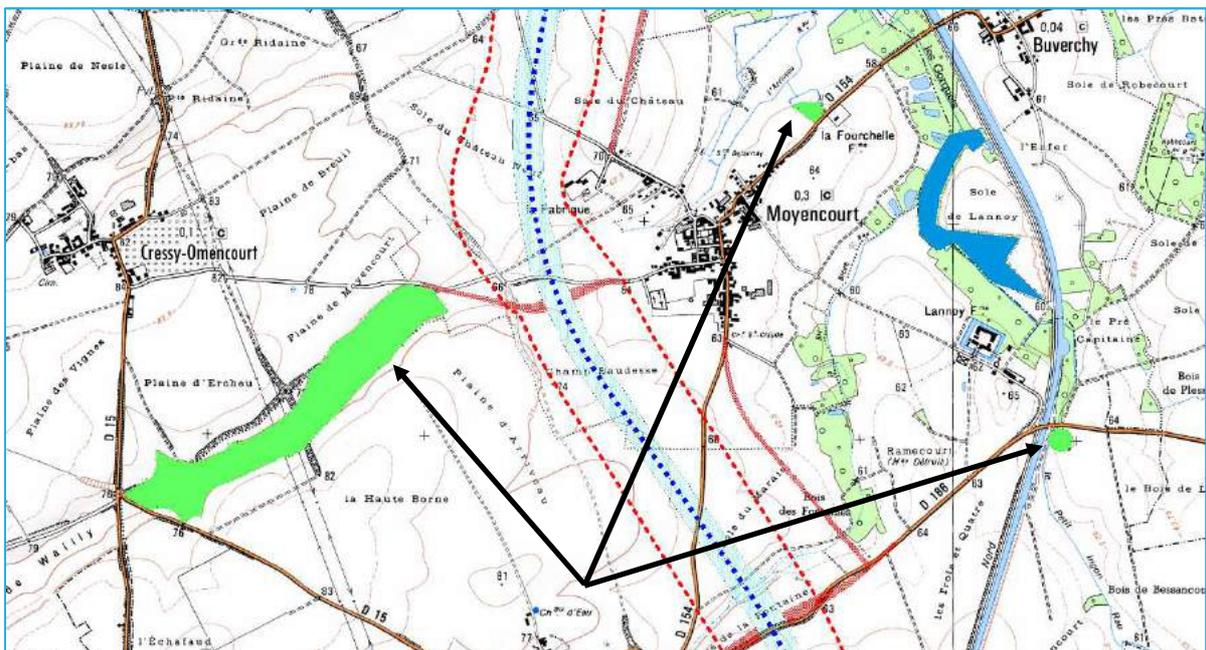
### LIEU DES DEBLAIS/REBLAIS/DEPOTS

Comme évoqué plus haut, les élus de la CCPN proposent que les remblais et dépôts de terre soient, par ordre décroissant de priorité, positionnés :

- 1/ aux endroits indiqués, en vue de remblayer les carrières existantes
- 2/ au droit des ponts existants sur le canal du Nord, entre l'écluse de Languevoisin et le passage souterrain de Libermont, afin, lorsque ce dernier sera asséché, de remplacer ces ouvrages de franchissement chers à l'entretien, par des routes
- 3/ si des dépôts devaient être maintenus, que leur emprise au sol soit la plus faible possible, et que la valorisation de ces terrils soit envisagée, notamment au travers de la production d'énergie renouvelable (éoliennes sans pales, panneaux photovoltaïque). Le produit de la revente de cette électricité permettrait ainsi d'alimenter un fond de solidarité aux communes traversées par le canal et qui auront à leur charge l'entretien de certains ouvrages de franchissement.

Les lieux de remblai proposés pour remblayer les carrières, sont situés :

- Dans la **vallée de Cressy**
- Sur **Moyencourt**, en face de la Fourchelle et au droit du pont de la RD186
- Sur **Buverchy**, au droit du pont de RD154



## Légende

### Gestion des eaux

-  Siphon ou buse
-  Ru à rétablir
-  Drain
-  Fossé
-  Haie basse
-  Noüe, bassin de rétention et d'infiltration
-  Bandes enherbées
-  Alignements d'arbres

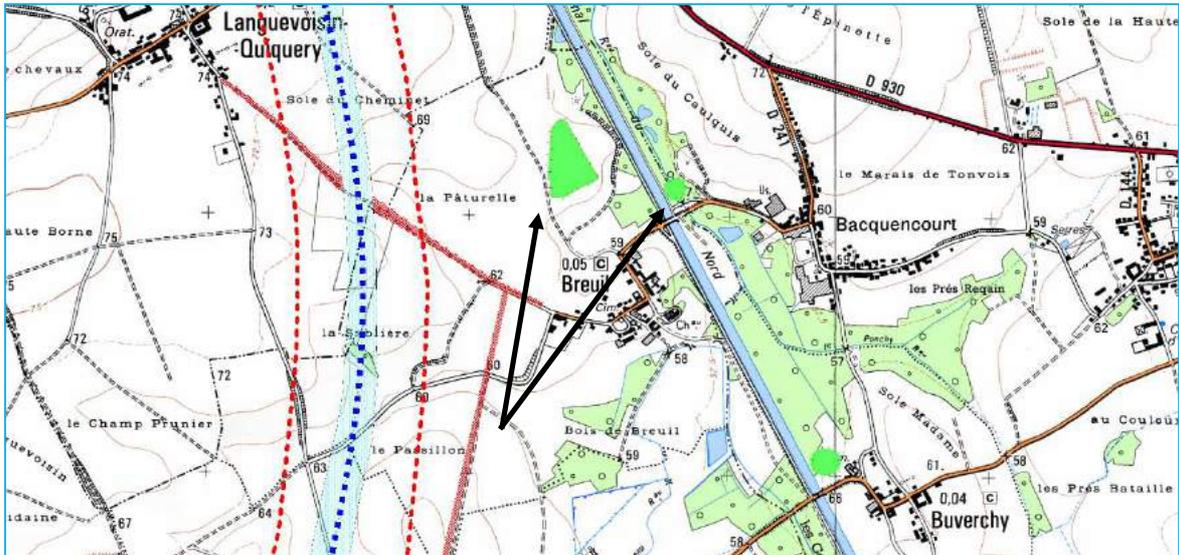
### Aménagement de marais

-  Hutte pédagogique
-  Aménagement des marais
-  Aménagements paysagers de qualité (végétation buissonnante)
-  Propositions d'aménagement d'espaces publics, espaces verts

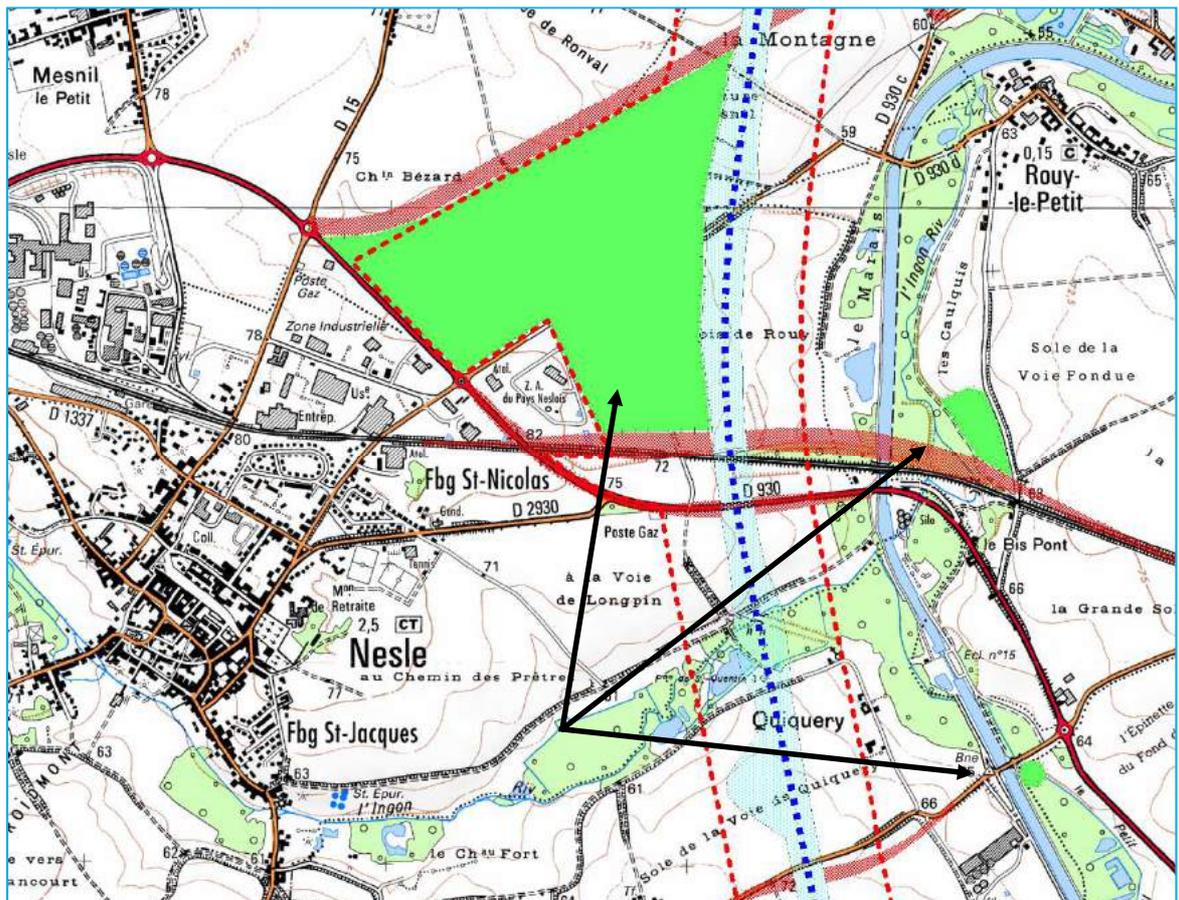
### Zones de remblais possibles

-  Remblais / Dépôts de terre
-  Possibilité de déblais

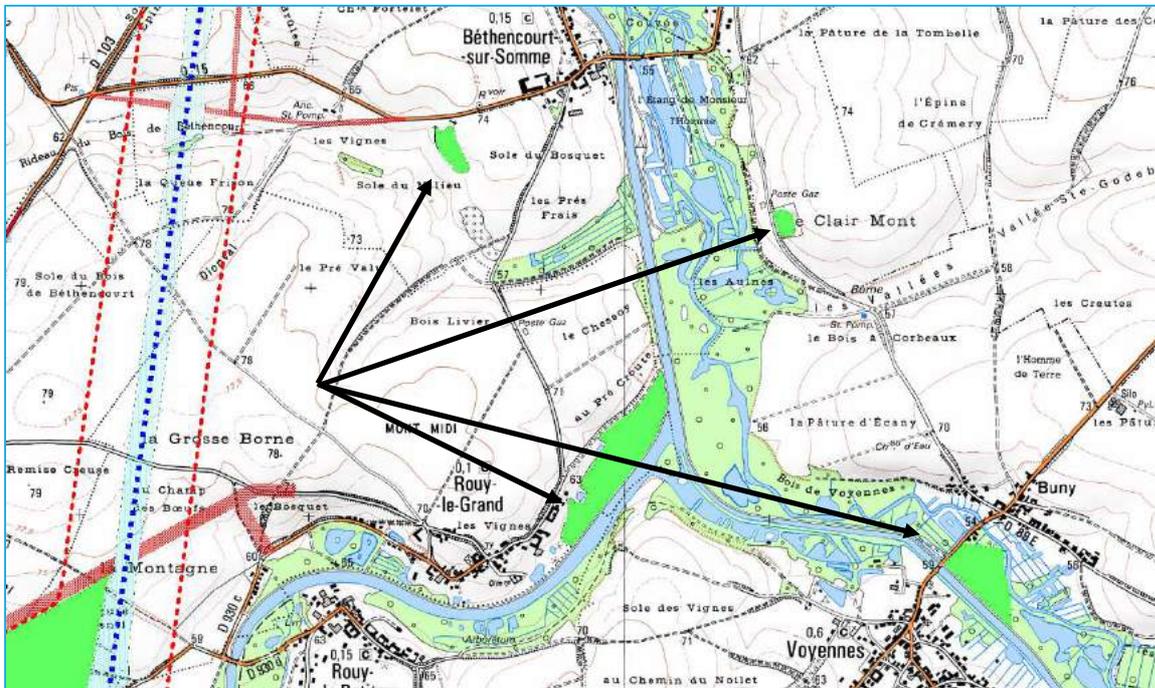
- Sur **Breuil** (au nord) et du droit du pont **Breuil-Bacquencourt**



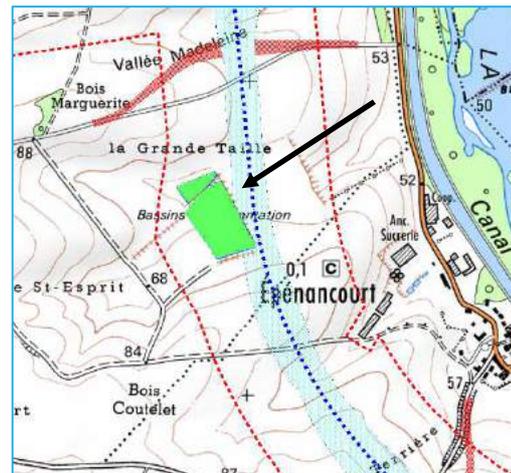
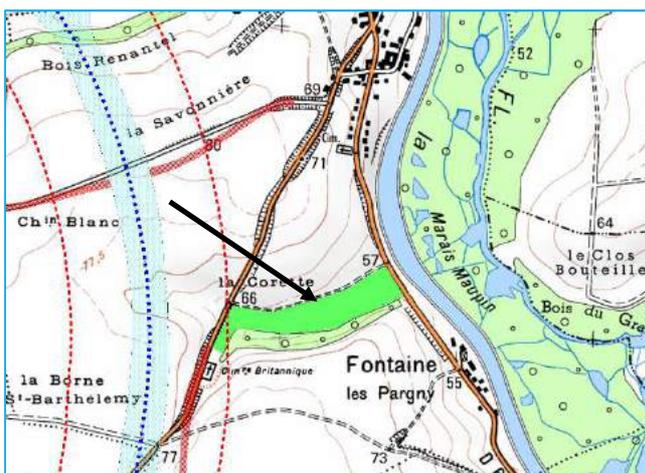
- A **Languevoisin**, au droit du pont de la RD89
- A **Rouy le Petit**, dans l'ancienne carrière SGREG,
- A **Nesle**, en vue de la construction de la plateforme,



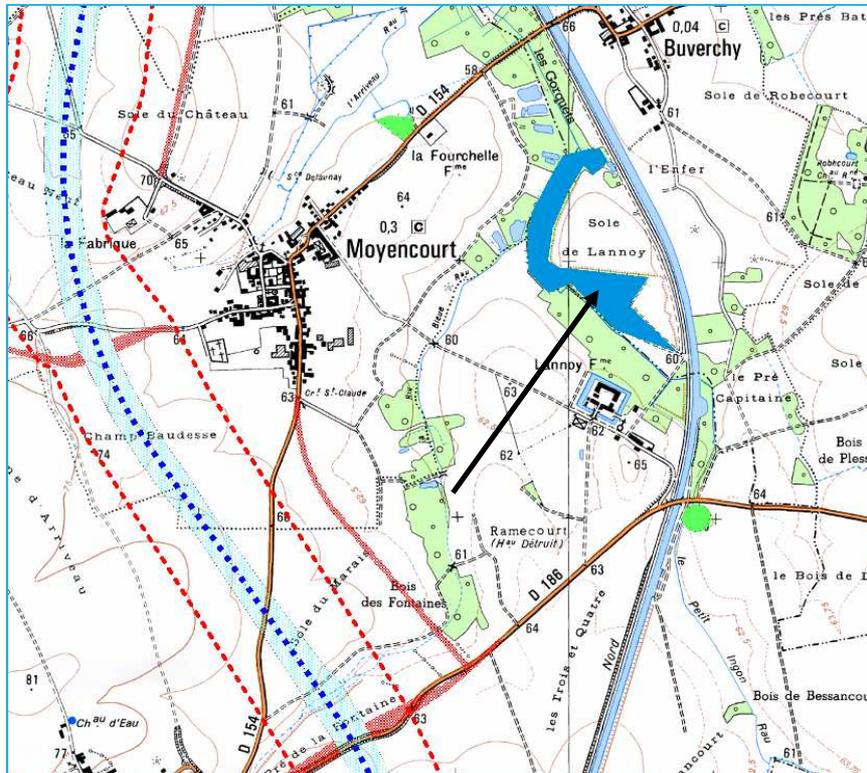
- **A Rouy le Grand**, sur le marais communal, en vue d'assainir et de préserver la portance des sols
- **A Voyennes**, côté Buny, en vue d'assainir et de garder de la portance sur les hardines
- **A Villecourt** sur la sole du Clair Mont
- **A Béthencourt**, sur la sole du Milieu



- **A Pargny**, entre Fontaine-les-Pargny et le bourg de Pargny
- **A Epénancourt**, dans les bassins de décantation



Une zone de déblai a été pointée à l'occasion de la concertation : celle de la Ferme Lannoy, à Moyencourt. Le dépôt de terre existant étant le résultat des travaux de construction du canal du Nord, les élus proposent d'utiliser tout ou partie de cette terre afin de construire les remblais du canal qui sera, sur cette partie du territoire, en hauteur.



## COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE

Deux types de mesures compensatoires sont actuellement souhaités par le territoire :

- L'aménagement d'espaces naturels en vue de leur mise à disposition du public dans une logique de sensibilisation aux enjeux environnementaux (ces espaces sont pour la grande majorité situés en bord de Somme, dans des zones de marais) et de développement d'activités de loisirs de plein air (pêche, sports nautiques...)
- L'aménagement d'espaces publics/espaces verts dans un souci de travailler sur l'attractivité du territoire et le tourisme.

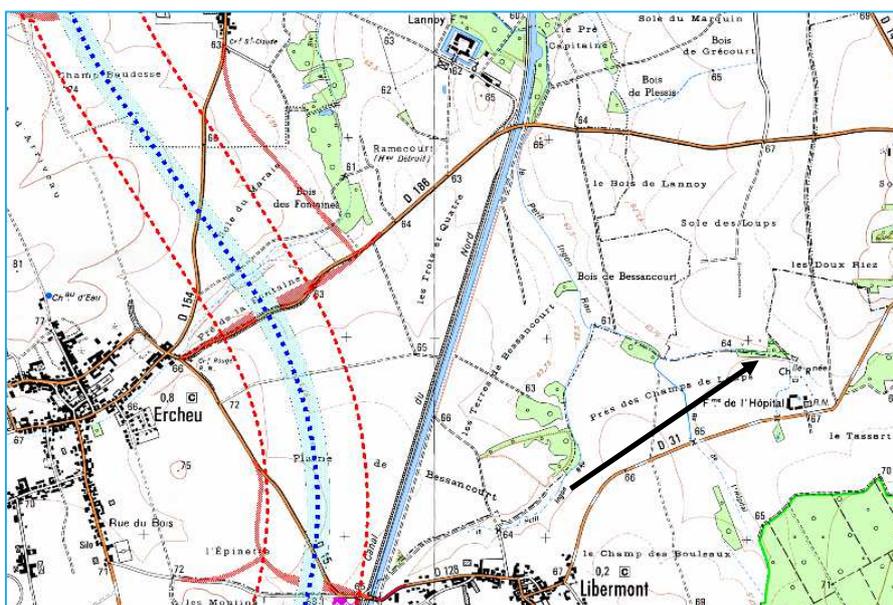
Par ailleurs, une attention particulière devra être portée à la préservation des sources et des puits de captage. A ce titre, la rupture des réseaux d'irrigation par les travaux du CNSE devra être anticipée et ces réseaux rétablis (par fourreaux par exemple).

### L'AMENAGEMENT D'ESPACES NATURELS

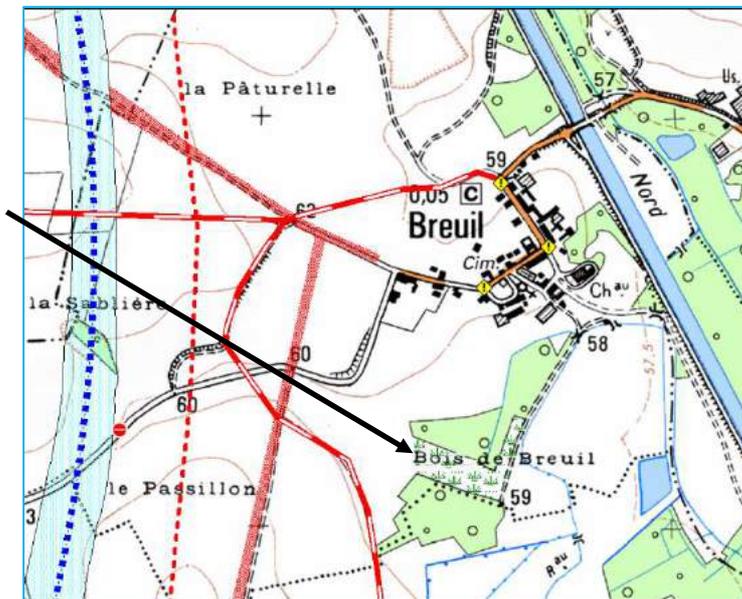
Plusieurs sites d'intérêt, tous propriétés des mairies, ont été proposés pour un aménagement d'espace naturel, avec pour principe directeur que tout aménagement de marais doit être accompagné d'un aménagement de l'accessibilité et des possibilités de stationnement pour les visiteurs (bas-côtés stabilisés et/ou enherbés).

Il s'agit de :

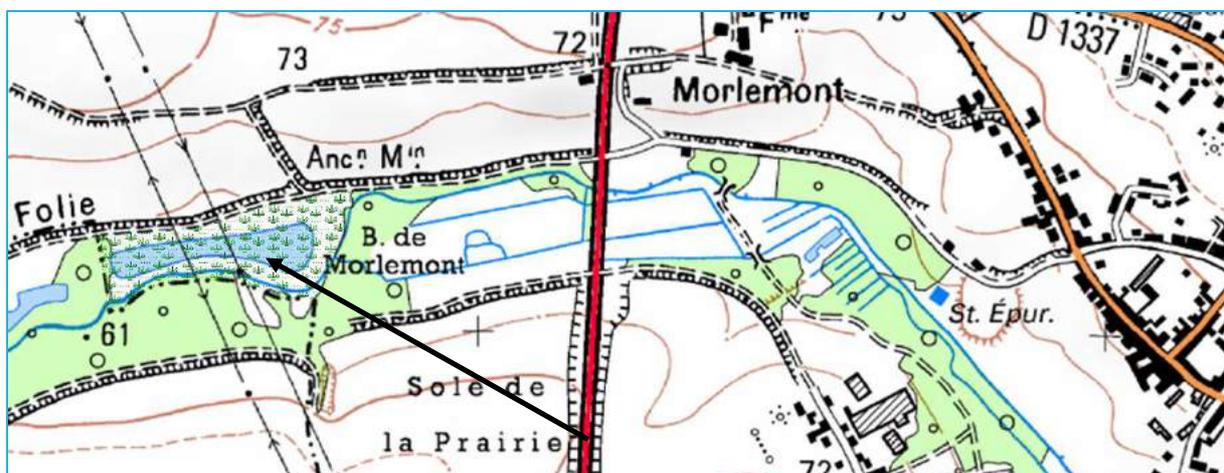
- **Grécourt** : Marais de Grécourt (1ha). Sur ce site, actuellement inaccessible du fait d'une végétation trop dense et de sols peu porteurs, il s'agirait d'opérer un nettoyage du sous-bois, une coupe et une replantation des essences dans une logique d'espace naturel non destiné à la fréquentation touristique.



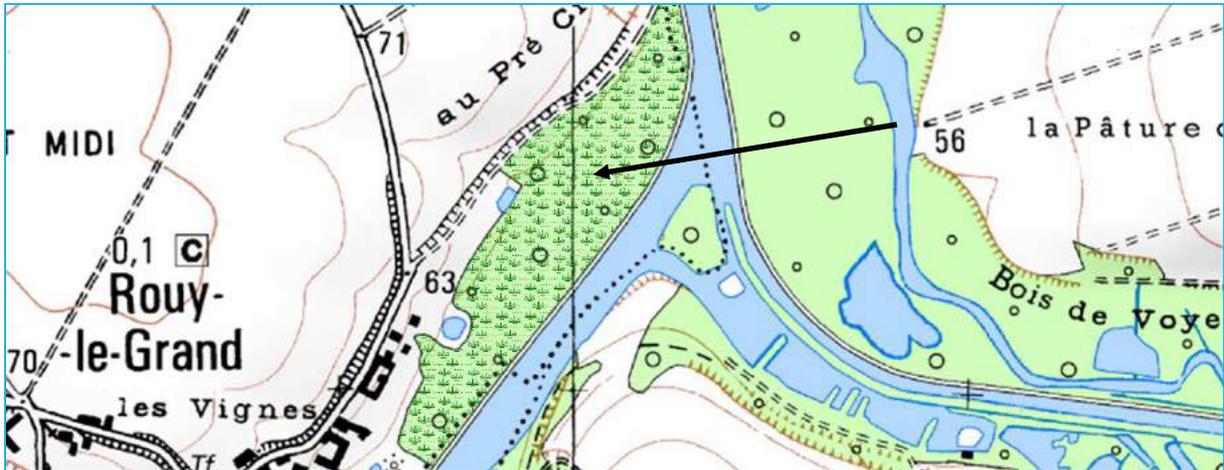
- **Breuil** : une prairie humide (2,3 ha) à valoriser



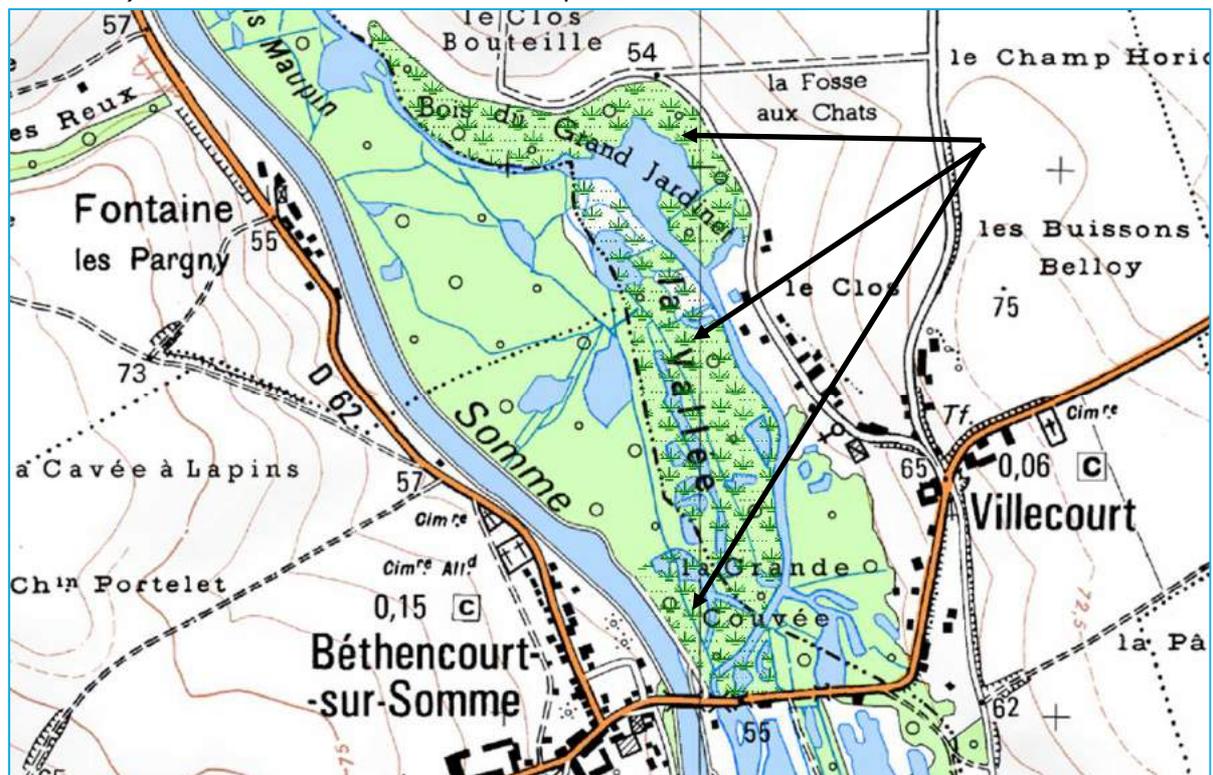
- **Nesle** : Etang et bois de Morlemont (4,5ha). Sur ce site, actuellement peu fréquenté, le souhait du territoire est de l'aménager de manière à créer un espace de loisirs sportif, avec parcours de santé et circuit de promenade.



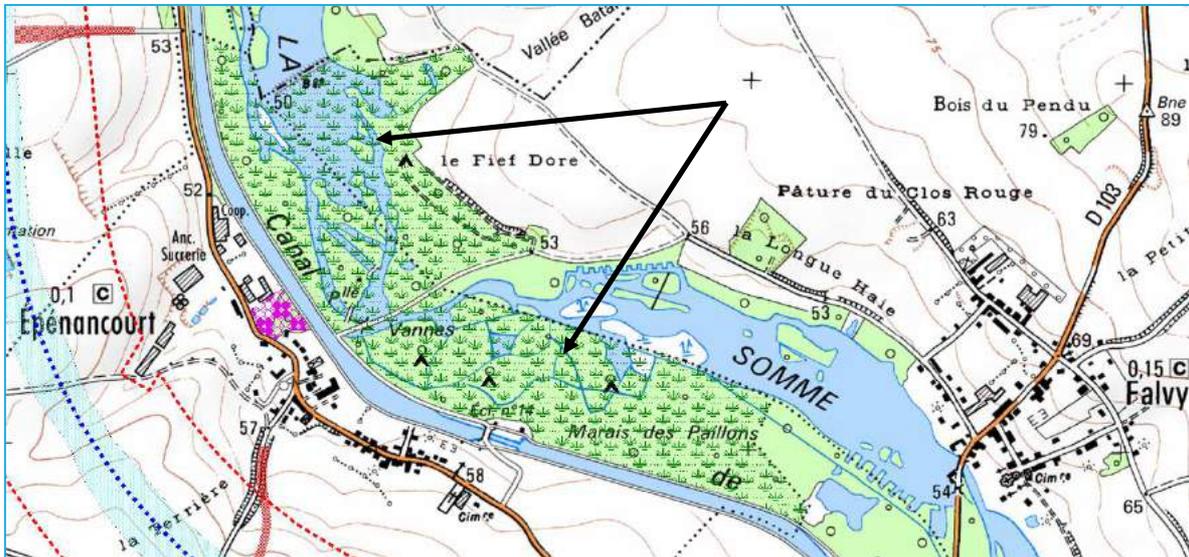
- **Rouy-le-Grand** : la commune possède quelques marais (approx. 10 ha), qu'il serait possible d'aménager en vue de favoriser des activités de pêche et de promenade. Cet aménagement nécessitera de remblayer la zone afin de l'assécher un peu et de garantir une plus grande portance des sols.



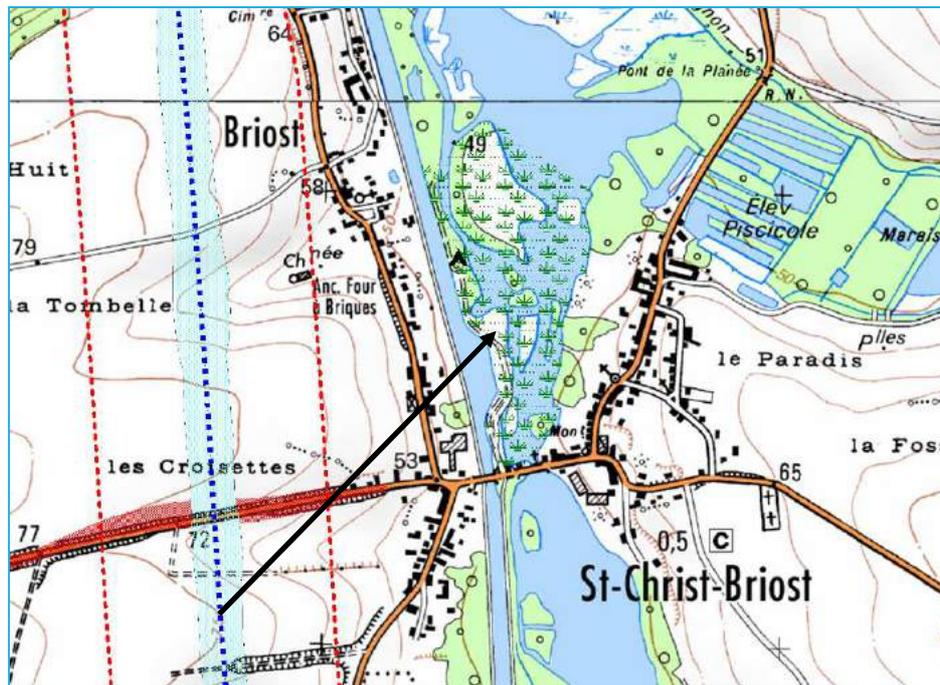
- **Béthencourt-sur-Somme et Villecourt** : aménagement des marais communaux (total 24 ha) en vue de favoriser les activités de pêche



- **Epéanancourt et Falvy** : aménagement des marais communaux (52 ha + 19 ha) en vue de favoriser les activités de pêche et réhabilitation d'une hutte en hutte pédagogique et d'observation ornithologique.



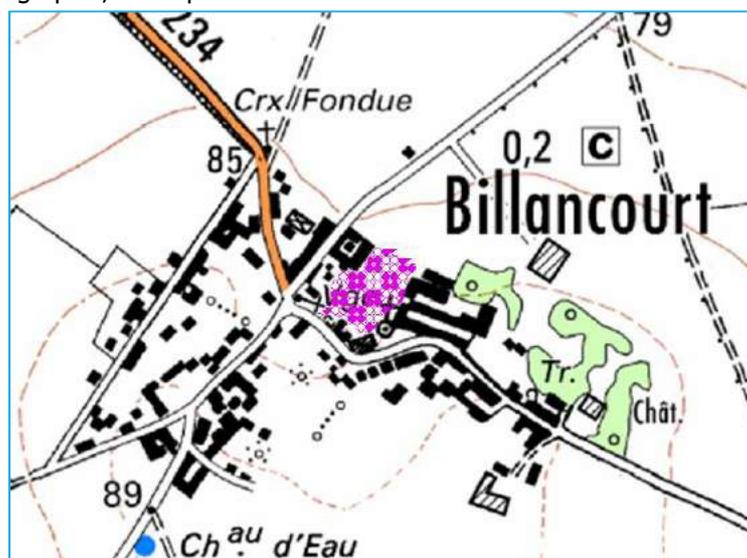
- **Saint Christ-Briost** : aménagement des marais et principe d'une ou plusieurs huttes d'observation ornithologique



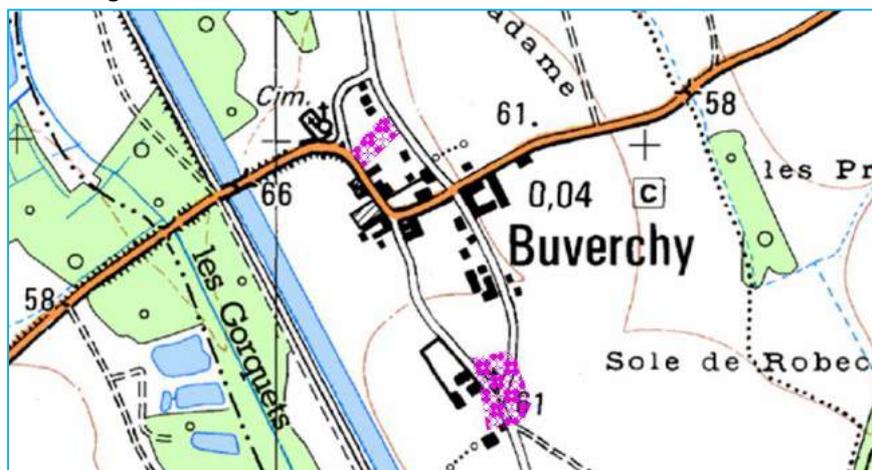
## L'AMENAGEMENT D'ESPACES PUBLICS/ESPACES VERTS/PLACES PUBLIQUES

Afin de renforcer l'attractivité du territoire du Pays Neslois dans son ensemble, notamment dans une logique de soutien au développement touristique, le traitement des espaces et places publics dans les différentes communes est à privilégier. Ces espaces, souvent déjà propriété de la commune ou en passe de le devenir dans le cadre des opérations de remembrement en cours, permettraient d'organiser des évènements festifs, des parcs et jardins de promenade, voire parfois des aires de jeux pour enfants, à destination tant des touristes que des habitants dans un objectif de resserrer les liens sociaux et la solidarité.

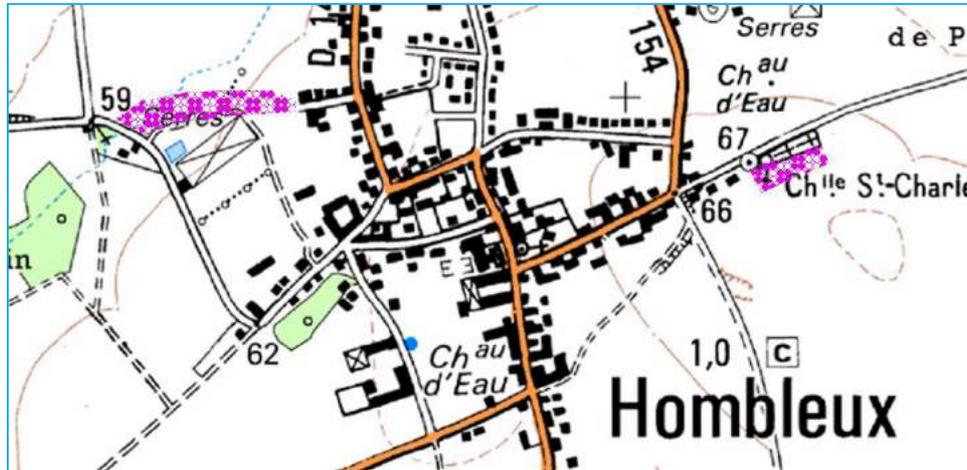
- **Billancourt** : Place centrale du village. Le principe d'aménagement d'un tel espace, végétalisé pour une large part, a été posé.



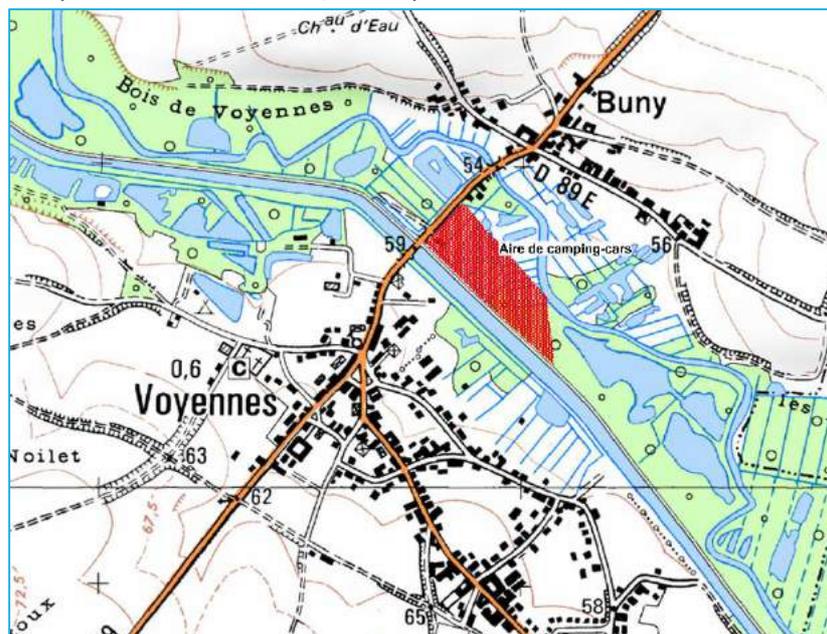
- **Buverchy** : Deux sites mériteraient des aménagements, qu'il s'agisse des abords de la grotte de la vierge, qui réunit de nombreux pèlerins à l'occasion de la procession de l'assomption ou le cœur du village, qui pourrait utilement tirer parti de l'aménagement d'une place centrale permettant l'organisation d'évènements festifs.



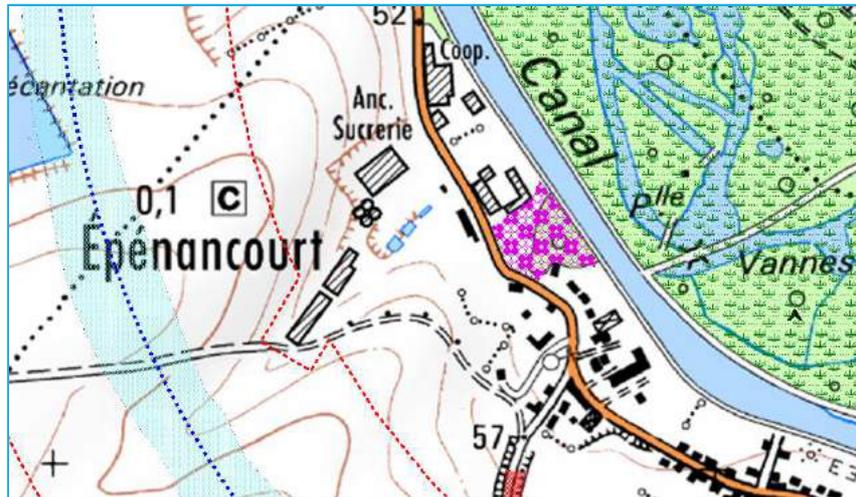
- **Hombleux** : Le projet d'extension du cimetière communal pourrait être l'occasion d'aménager un jardin du souvenir, espace paysager polyvalent, autorisant tout à la fois la promenade et le recueillement. Autre espace proposé, à proximité des serres, dans une logique plus ludique, avec un aménagement d'espace vert ouvert au public (enfants et adolescents).



- **Voyennes** : En vue du développement du tourisme sur le territoire, il est apparu que l'offre d'hébergement mériterait d'être diversifiée, notamment par la création d'aires de camping-car aujourd'hui quasiment inexistantes, alors que la demande est réelle.



- **Epénancourt** : aménagement d'un espace public en bord à canal du Nord, permettant l'organisation d'évènements festifs

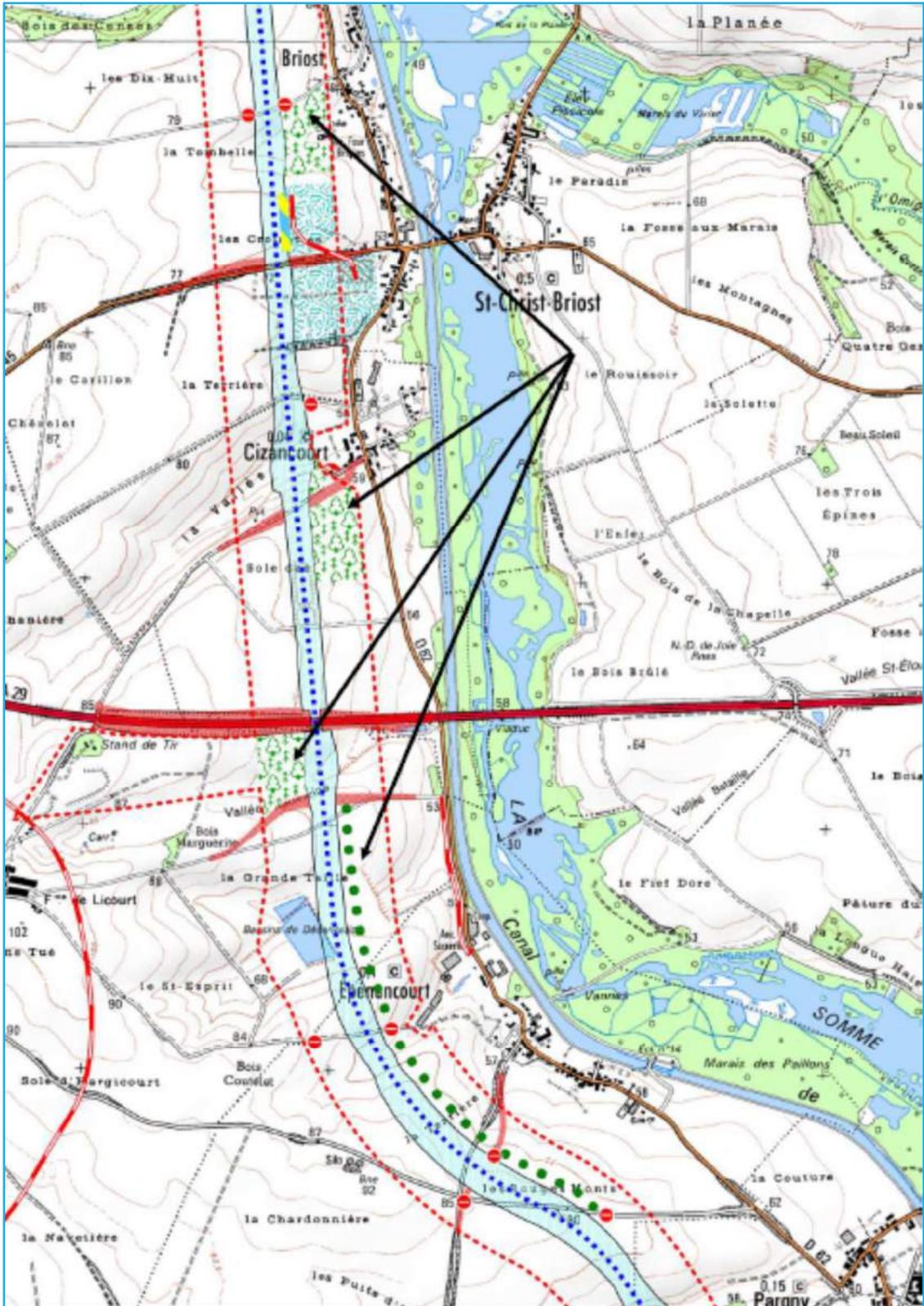


## PRINCIPES D'AMENAGEMENT PAYSAGER

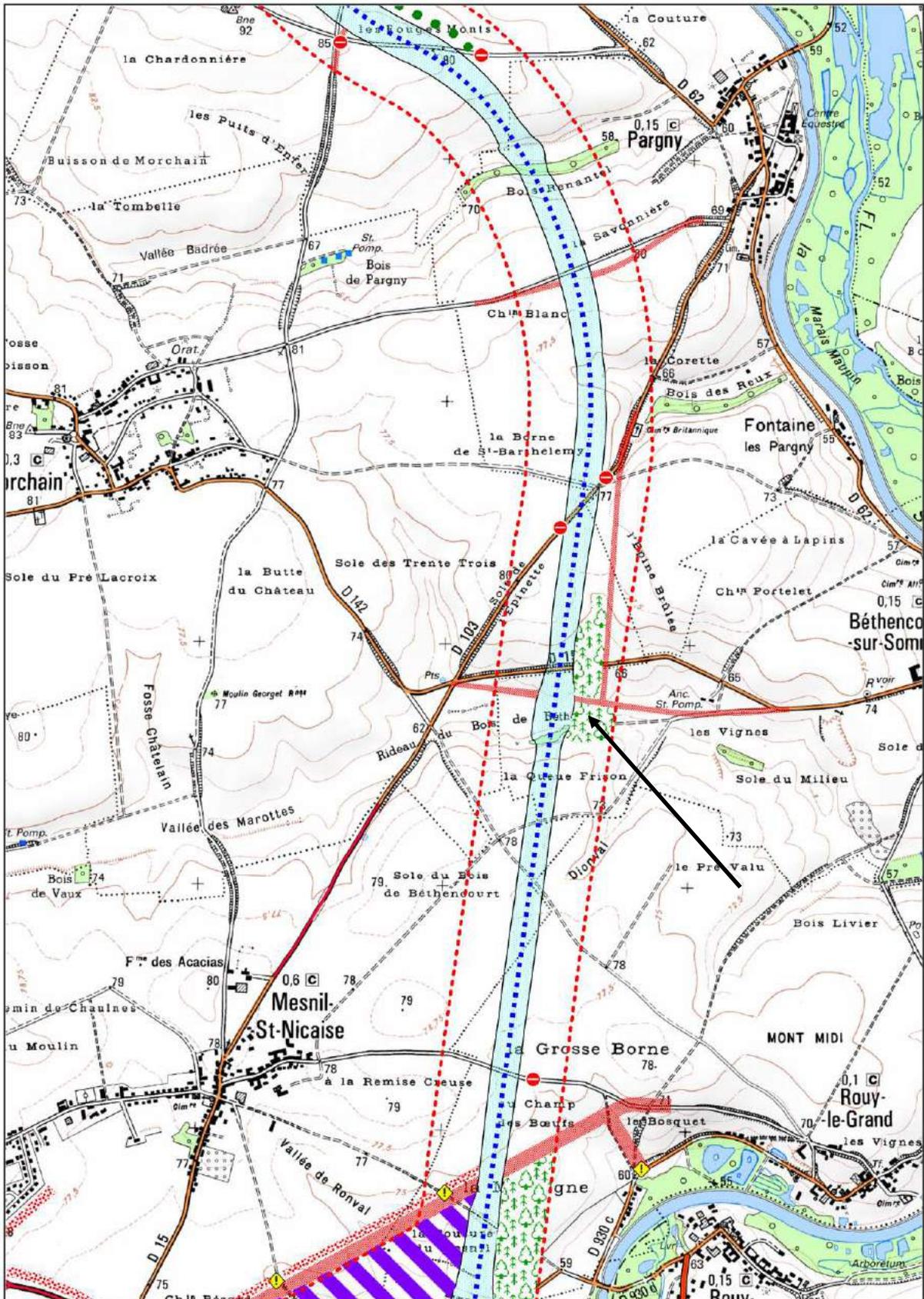
### EN BORD A CANAL

A l'exception de la commune d'Epénancourt, qui souhaite bénéficier d'un alignement d'arbres en bord à canal, l'ensemble des élus de la Communauté de communes du Pays Neslois souhaite un traitement paysager de haute qualité. Les élus de la CCPN préconisent, en talus, de la végétation basse, buissonnante et suffisamment dense dès la plantation pour limiter la prolifération de chardons. Aussi, les conditions d'entretien de ces talus seront-elles particulièrement suivies.

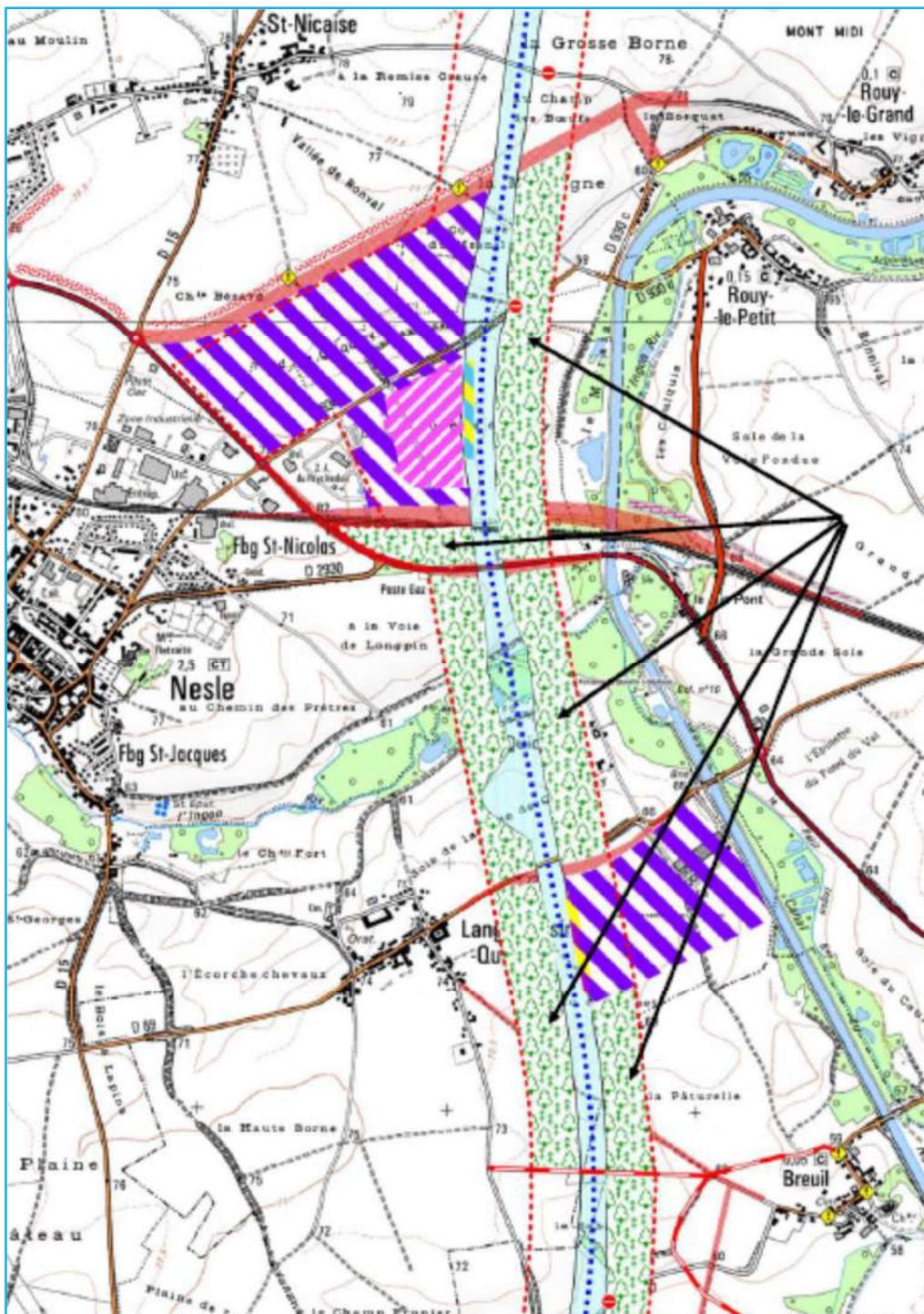
DE ST CHRIST A EPEANCOURT



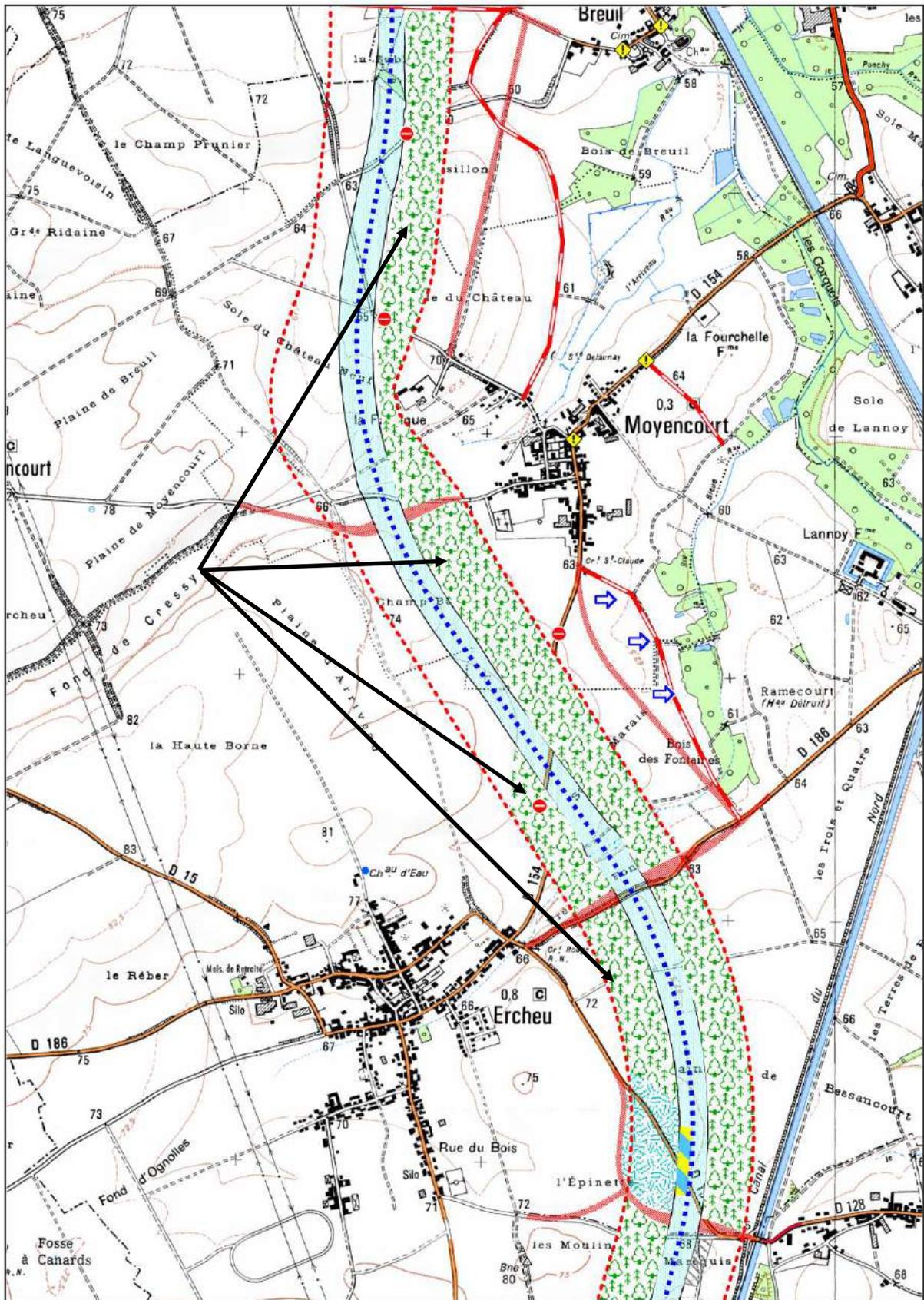
DE PARGNY A MESNIL ST NICAISE



DE NESLE A BREUIL

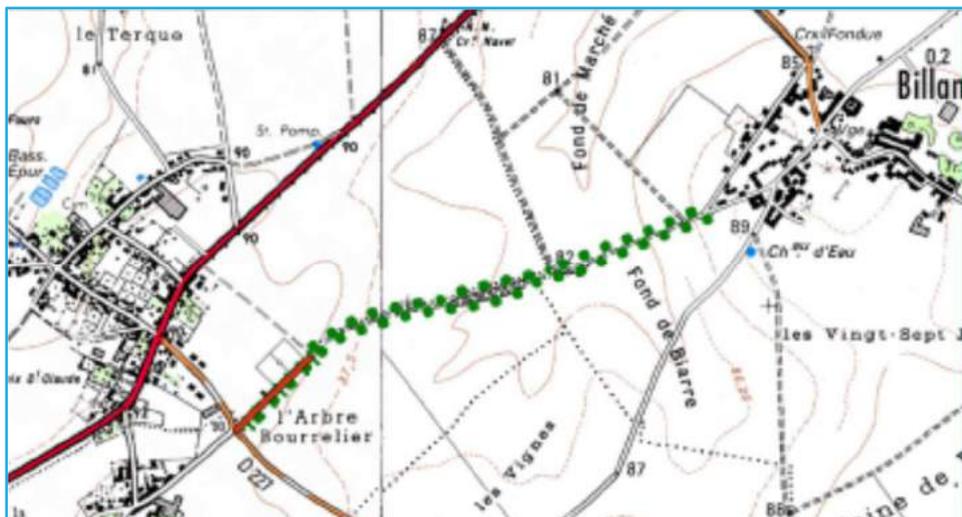


DE BREUIL A ERCHEU

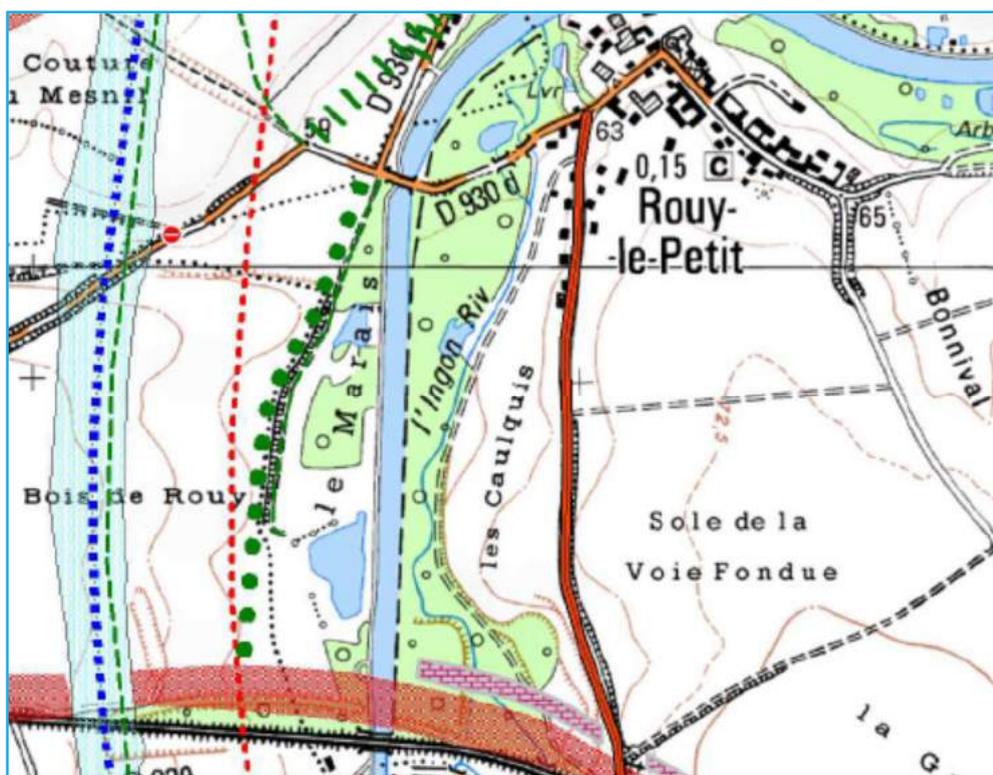


Par ailleurs, quelques demandes d'alignements d'arbres se sont faites connaitre :

Entre Rethonvillers et Billancourt



A Rouy le Petit



## DEMANDES EN LIEN AVEC L'AMENAGEMENT FONCIER (REMEMBREMENT)

### GESTION DES ALEAS CLIMATIQUES

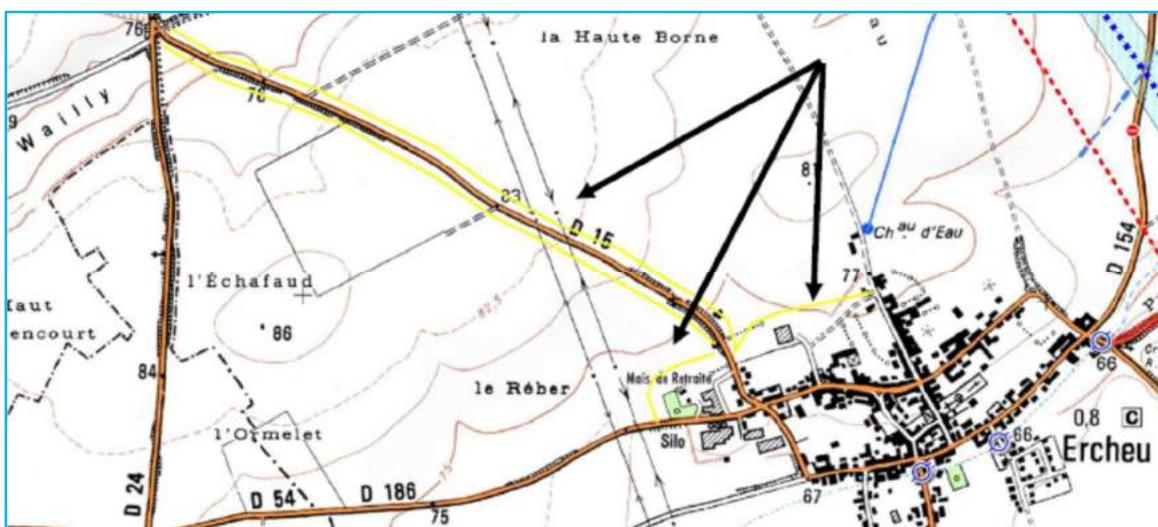
Cet item a été largement abordé dans la concertation et la demande d'une étude hydrologique poussée a été posée pour les communes de Breuil, Moyencourt, Buverchy et Ercheu. Cette étude devra non seulement s'intéresser aux impacts du canal SNE sur les actuels écoulements d'eaux pluviales et eaux de ruissellement, mais également à son impact sur la cinétique des orages.

L'ensemble des demandes ont également été portées à la connaissance de la commission d'enquête publique relative aux aménagements fonciers liés au remembrement. Elles ne sont pas exhaustives mais le reflet de constats opérés par les maires sur leurs territoires respectifs.

### DEMANDES DE CREATION DE FOSSES

D'une manière générale, la demande des élus lors de la création d'un fossé consiste à doubler celui-ci soit d'une bande enherbée, soit d'une butte (ou diguette) nue ou arborée afin que la boue charriée par l'eau de ruissellement ne se retrouve dans le fossé et finisse par le boucher. **Les propositions ci-dessous ne sont pas exhaustives** et méritent d'être complétées par d'autres propositions consistant en la maîtrise des eaux de ruissellement et des eaux pluviales (notamment celles prévues dans le cadre du remembrement).

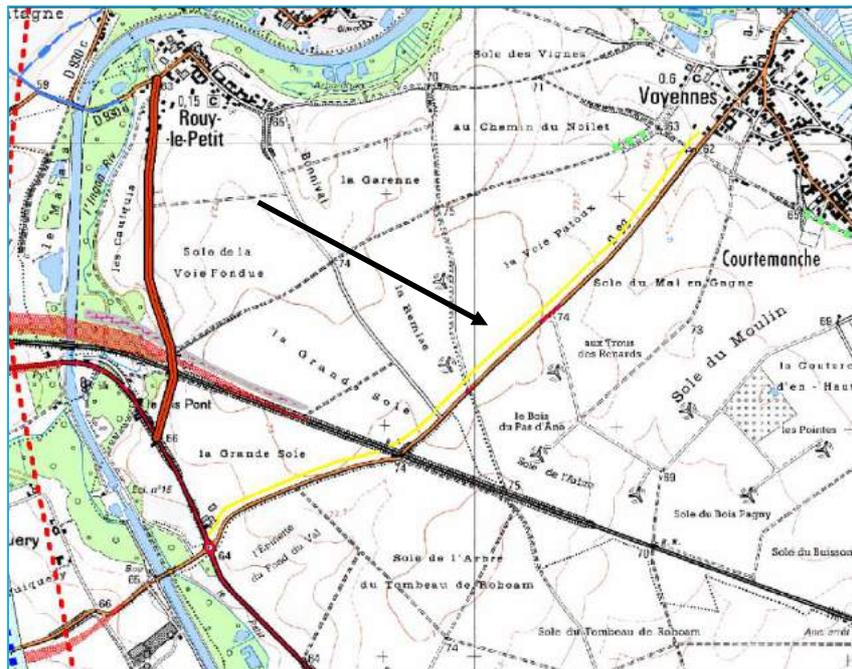
#### Ercheu



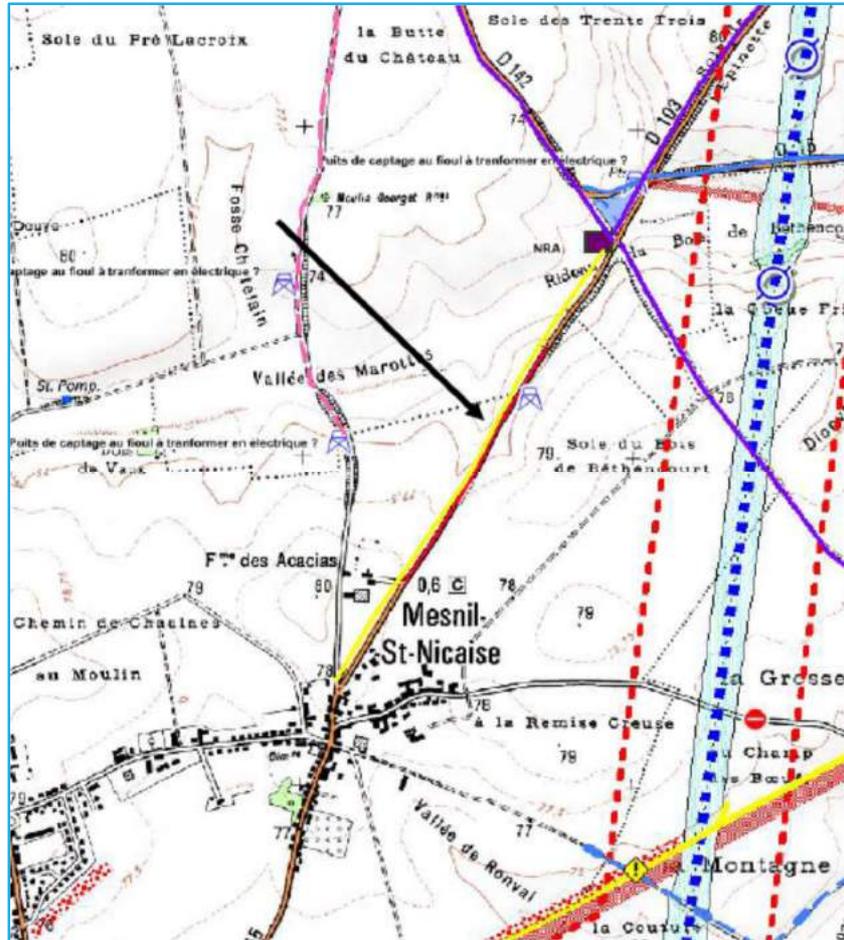
HOMBLEUX – CANIZY



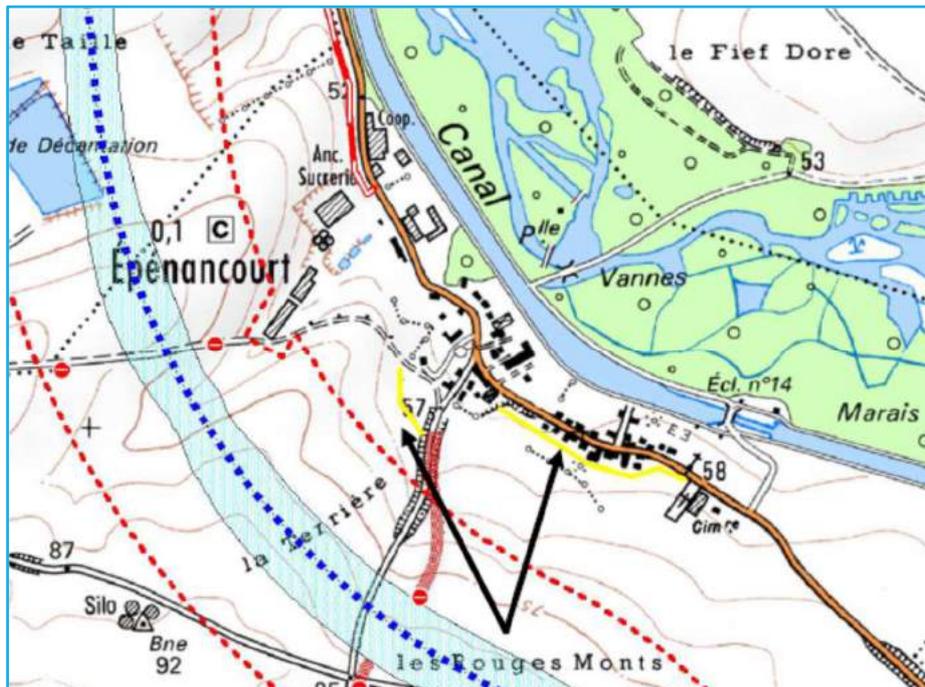
VOYENNES



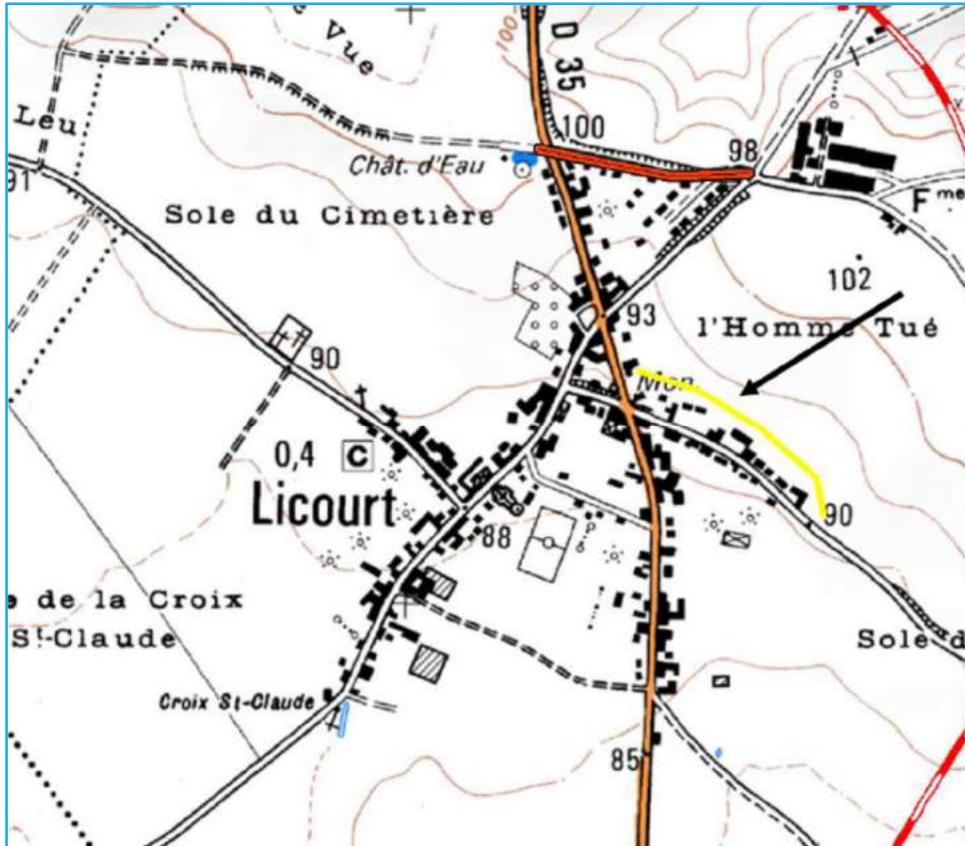
MESNIL ST NICAISE



EPENANCOURT



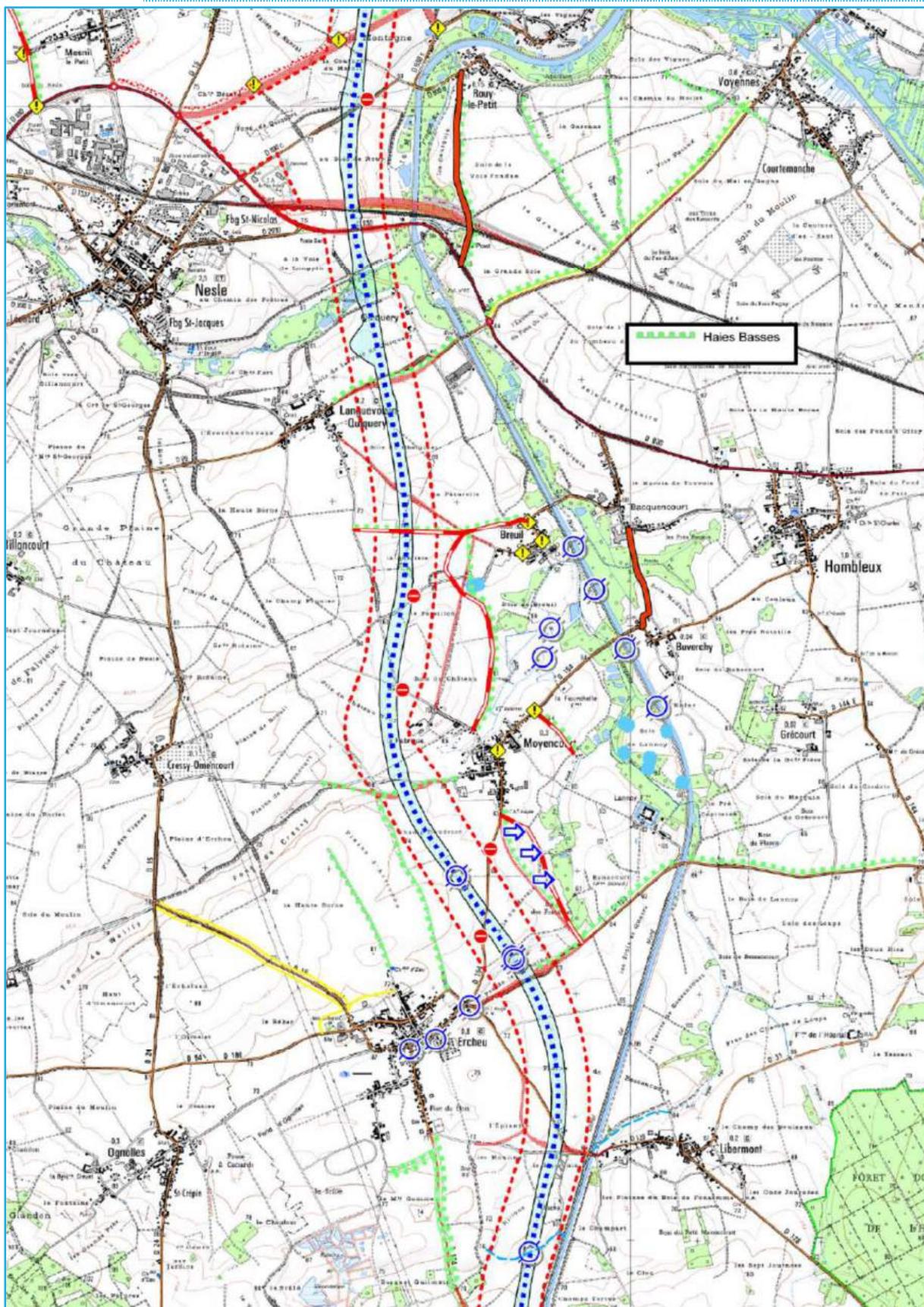
## LICOURT

**DEMANDES DE PLANTATION DE HAIES**

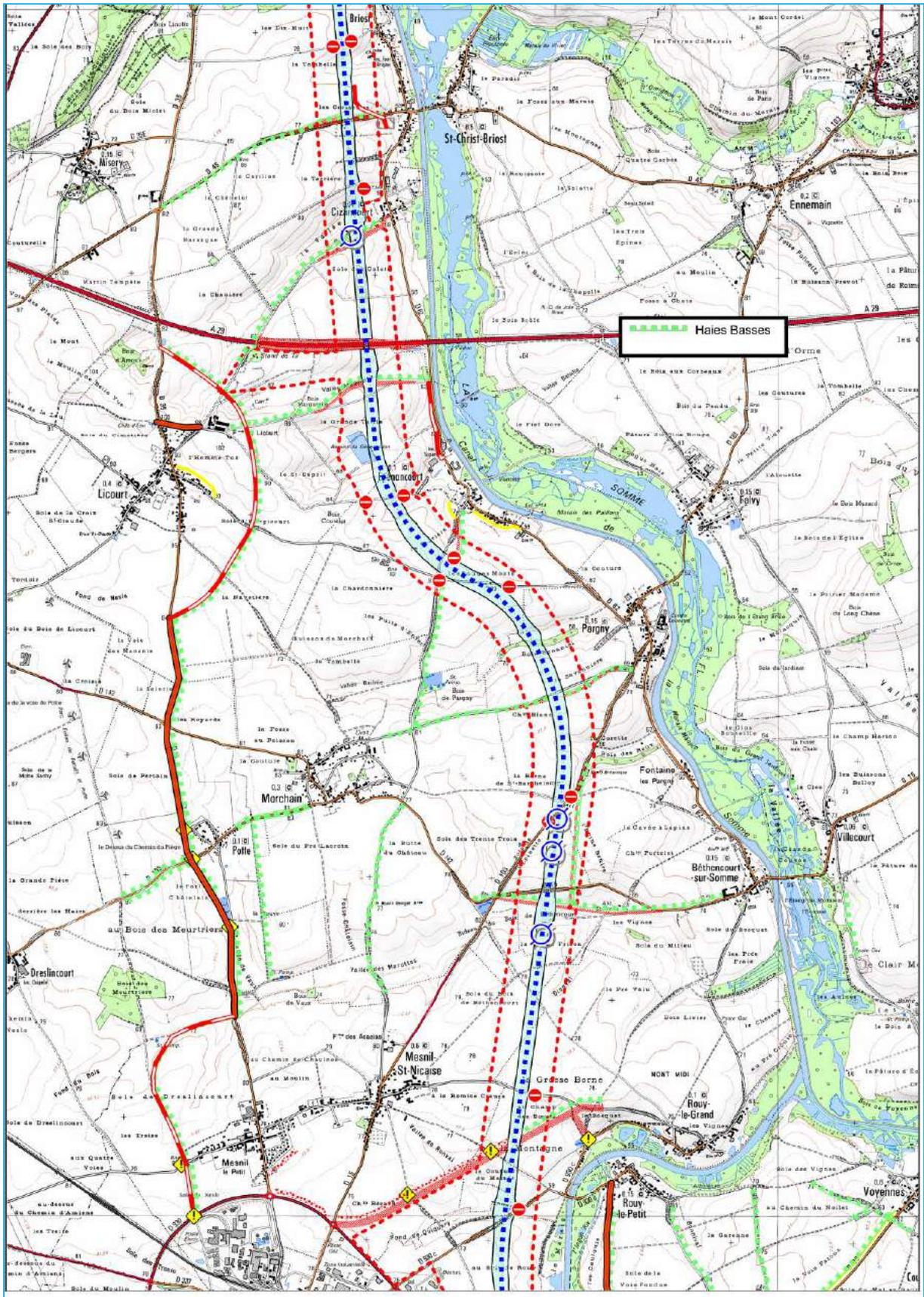
Le principe de plantation de haies basses en bord de routes a été évoqué afin de ralentir les eaux de ruissellement, de retenir partiellement les coulées de boues, et de prémunir contre la formation de congères en hiver. Elles sont ainsi exposées est et nord.

A note, non illustrées dans le présent document mais inscrite dans les cartes à destination de VNF la demande d'une mesure de retenue des boues, au-dessus du bois Jacquot à Curchy.

DE ERCHEU A VOYENNES



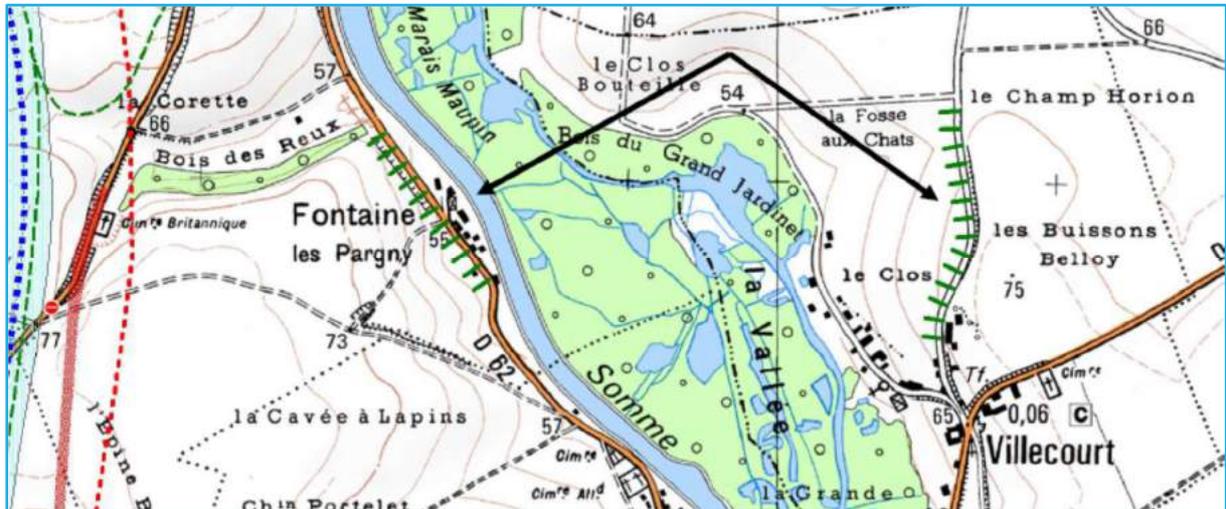
DE VOYENNES A ST CHRIST



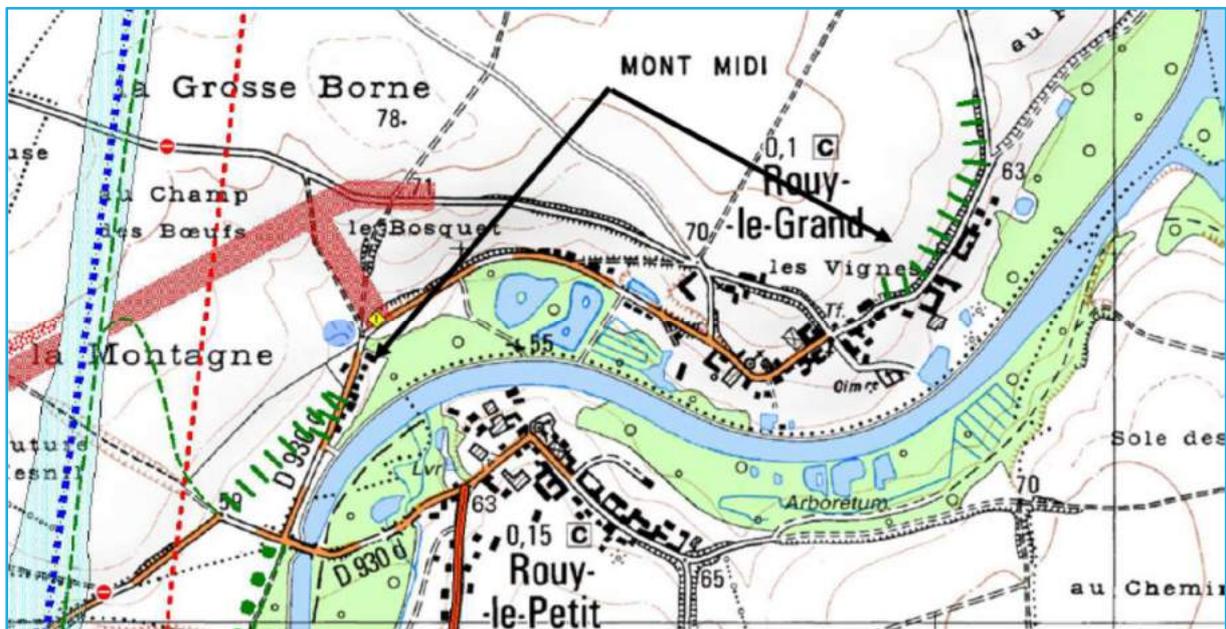
## DEMANDES DE BANDES ENHERBÉES

En plus de celles qui pourraient être prévues en talus des fossés et contrefossés à réaliser il conviendrait de réaliser, sur des fossés existants, des bandes enherbées pour retenir au maximum la boue charriée par les eaux de ruissellement et limiter ainsi les travaux de nettoyage de fossés par les communes.

### A Villecourt et Fontaine les Pargny



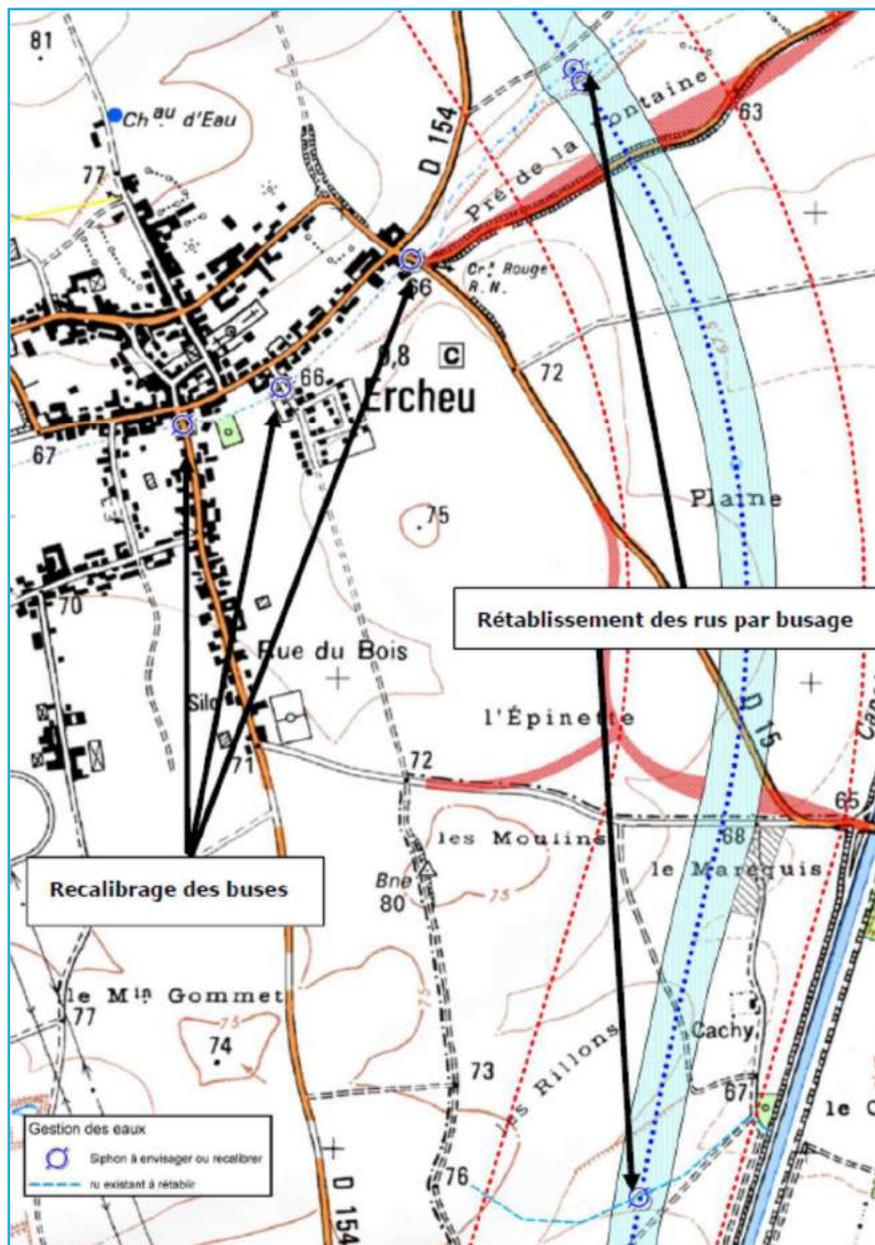
### A Rouy le Grand



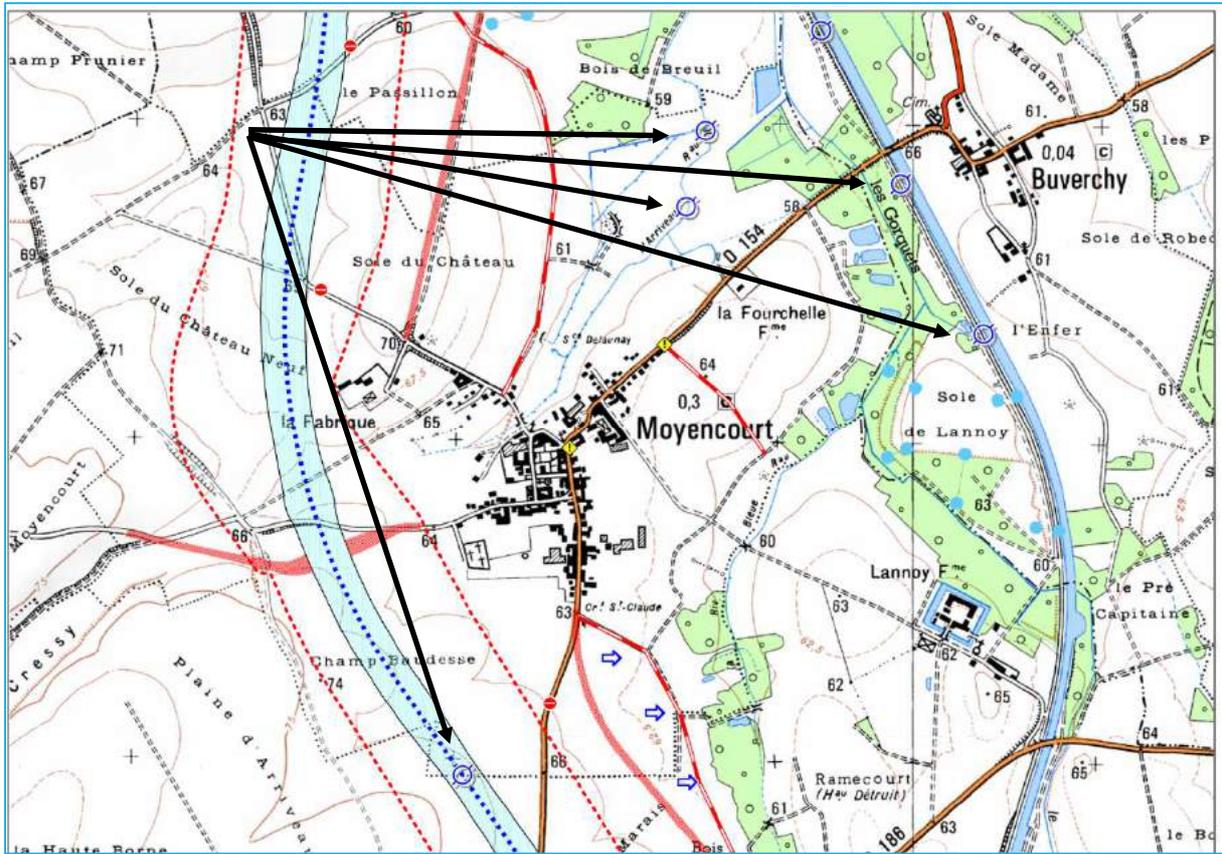
## DEMANDES DE REALISATION DE SIPHONS ET DE BUSES

Il est apparu, à l'occasion des divers entretiens, que la gestion des eaux pluviales était rendue difficile par manque d'une part du nombre de siphons et buses dans les ouvrages majeurs du territoire (notamment canal du Nord) que par le mauvais diamètre de ces siphons. Aussi, de nombreuses propositions se sont fait jour afin de résoudre ces difficultés.

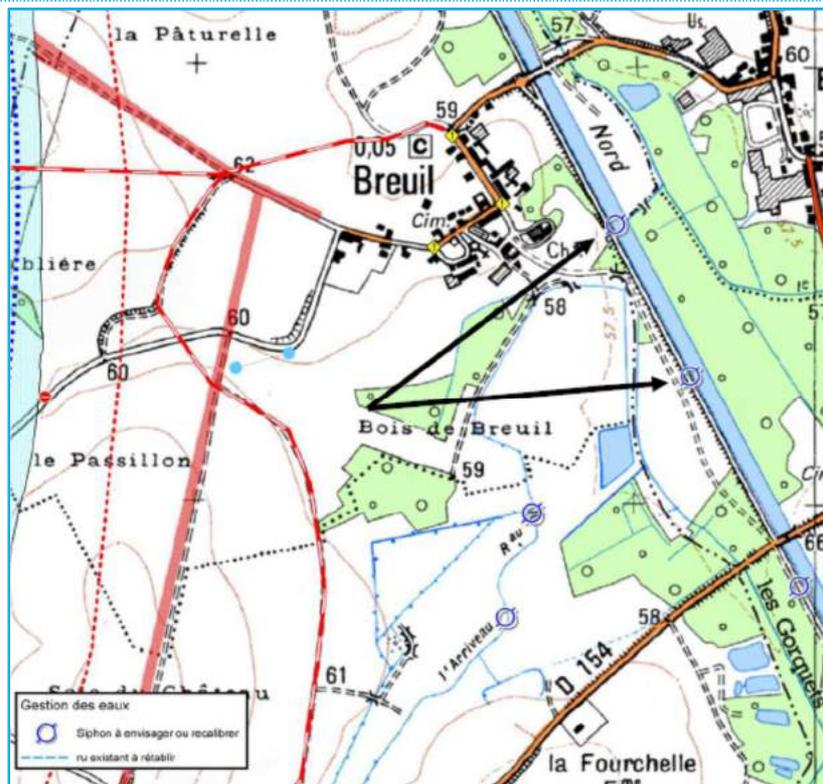
### A ERCHEU



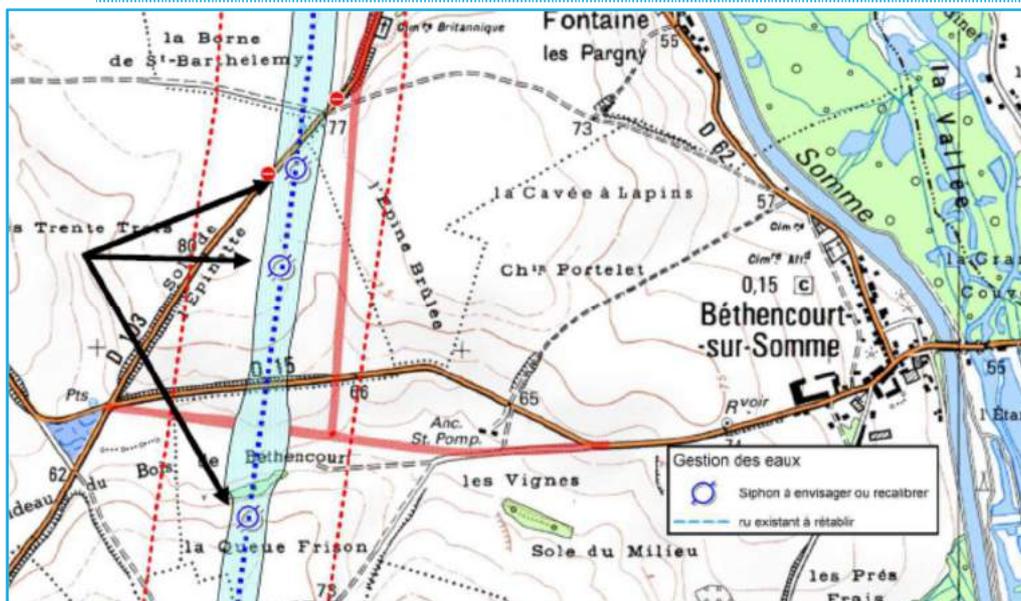
A MOYENCOURT & BUVERCHY



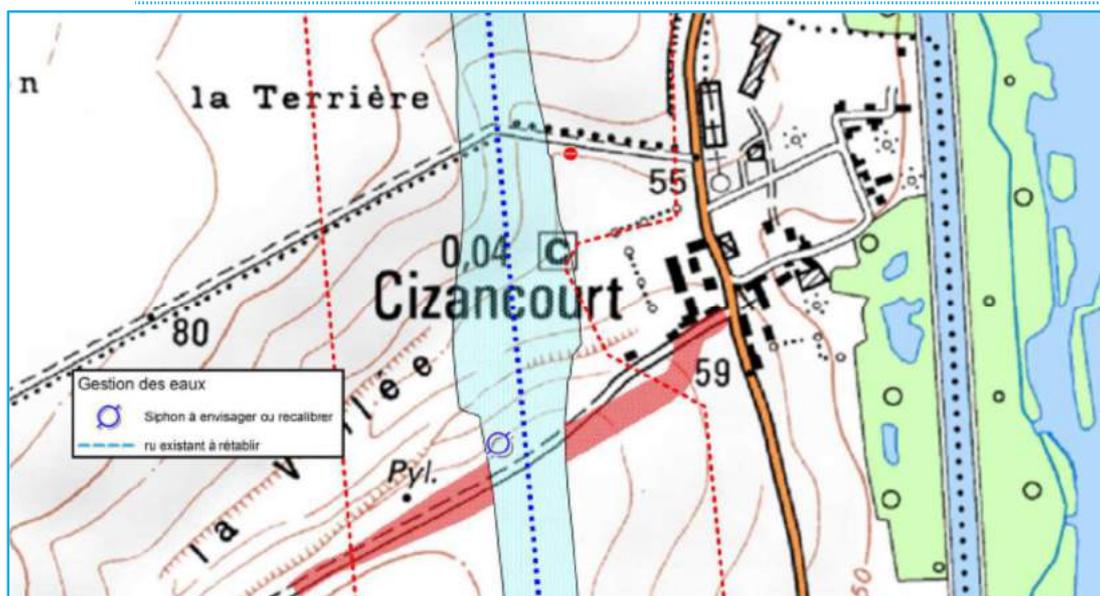
A BREUIL



## A BETHENCOURT SUR SOMME



## A CIZANCOURT



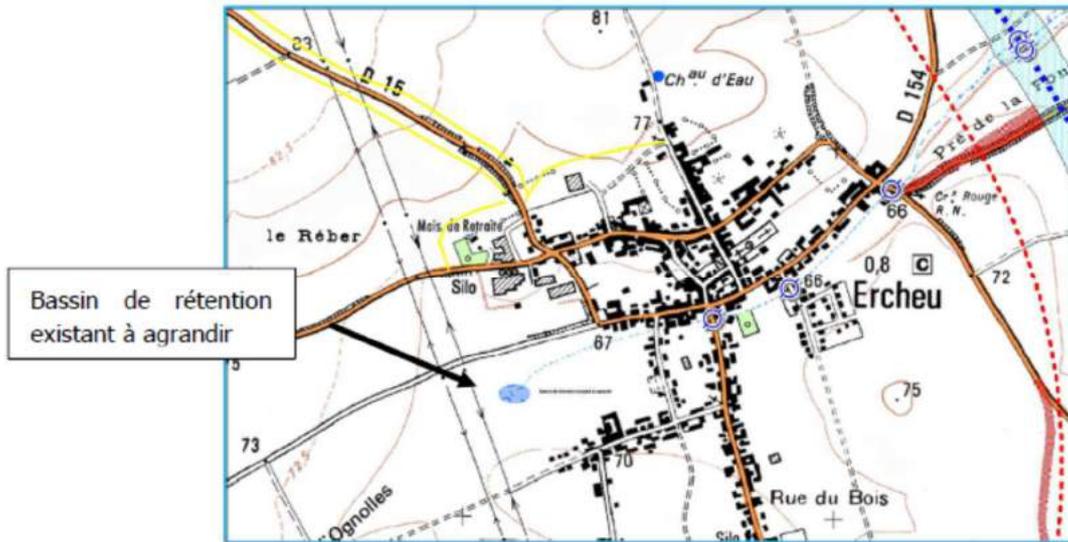
La topographie de Cizancourt tout comme la nature de ses sols nécessitent une étude plus approfondie des dynamiques d'écoulement des eaux, afin de répondre de manière précise et définitive aux enjeux hydrologiques de la commune.

### DEMANDES DE REALISATION DE BASSINS DE RETENTION ET D'INFILTRATION, DE NOUES

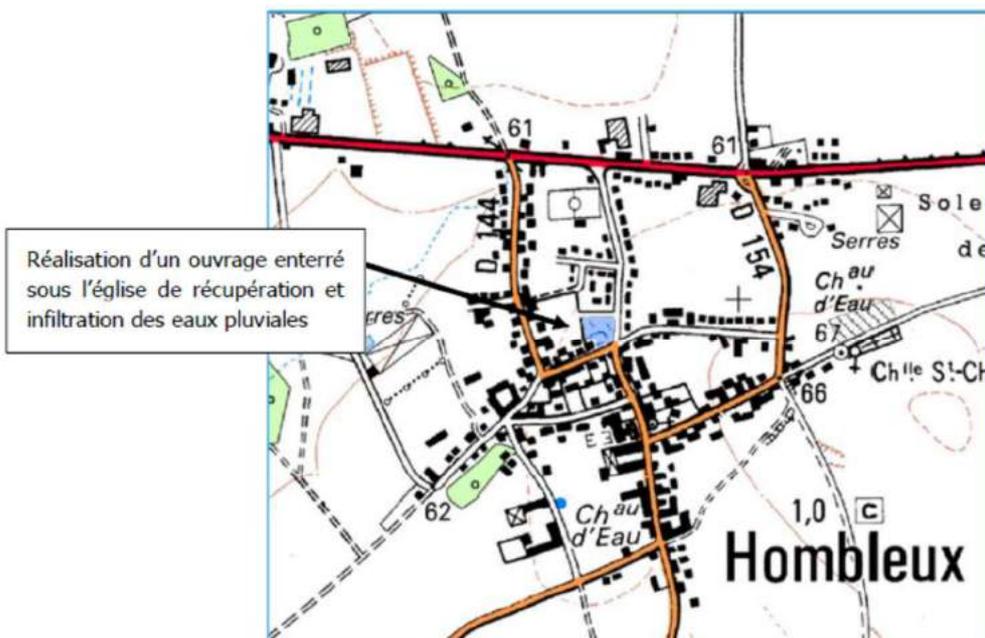
Toujours dans une logique de gestion des eaux de pluie, le territoire de la CCPN préconise, à certains endroits, la création d'ouvrages de rétention d'eau et/ou d'infiltration.

Ces ouvrages peuvent être enherbés, afin de retenir au maximum la boue charriée par les eaux de ruissellement. Ils seront parfois plantés d'arbres, dans un souci esthétique.

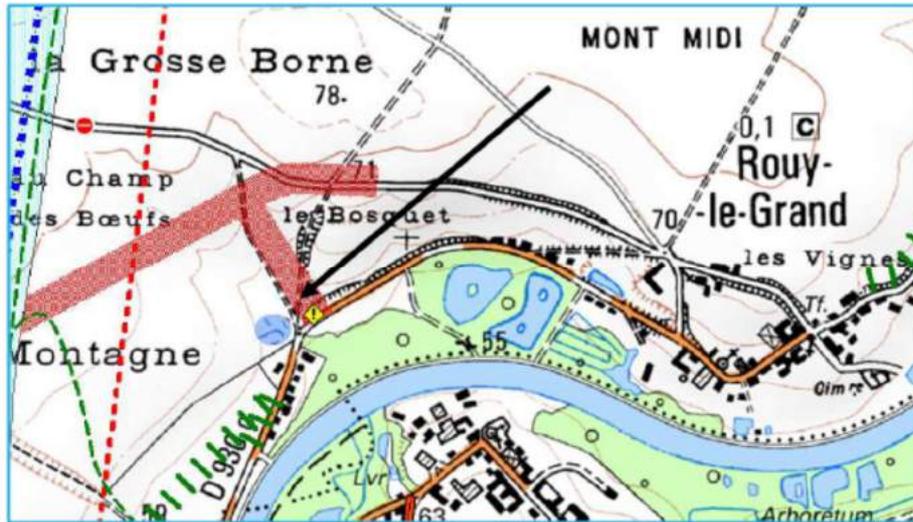
A Ercheu



A Hombleux



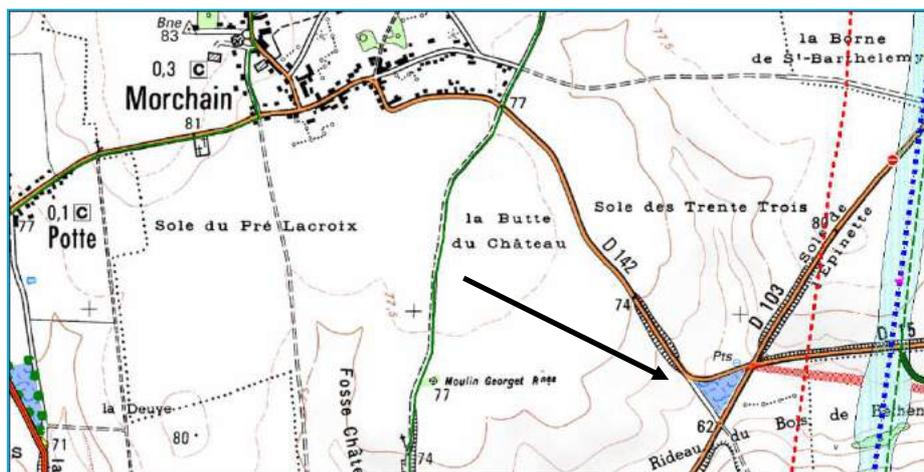
A Rouy le Grand

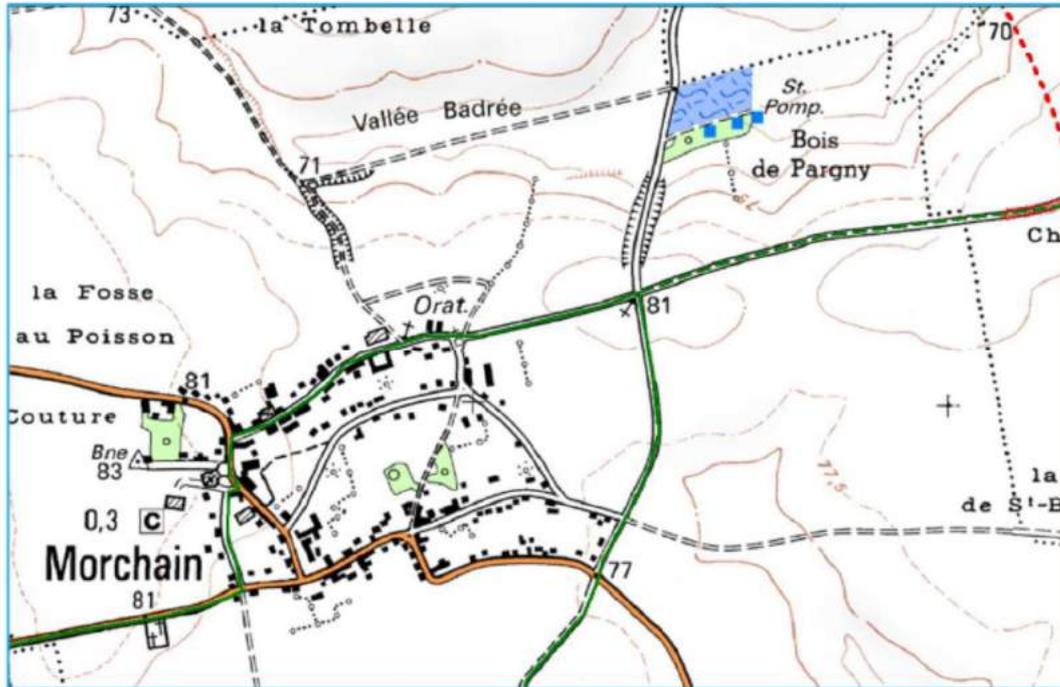


A Curchy & Potte

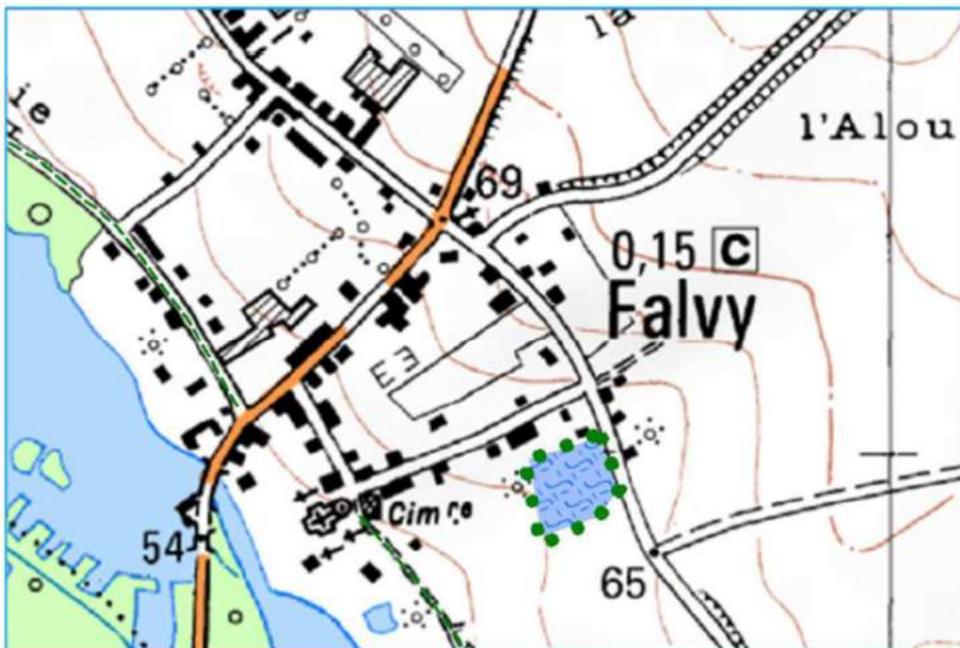


A Morchain : au Sud et au Nord



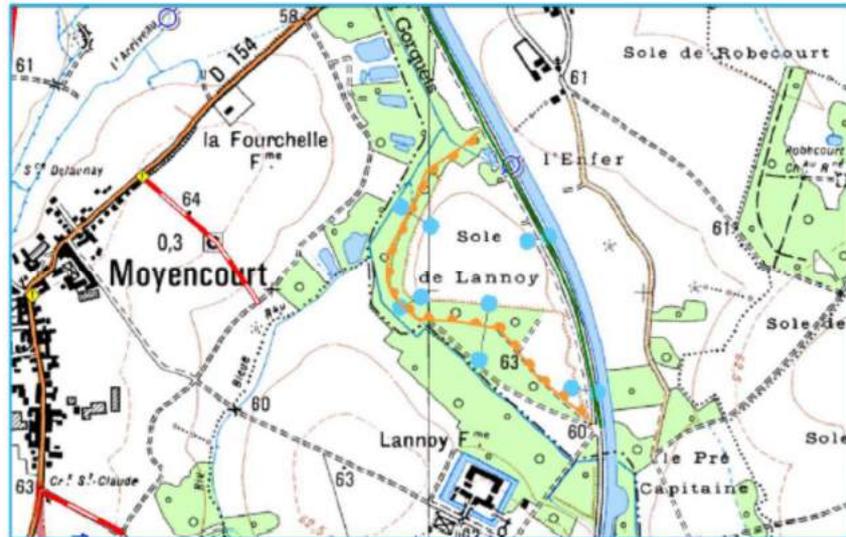


A Falvy

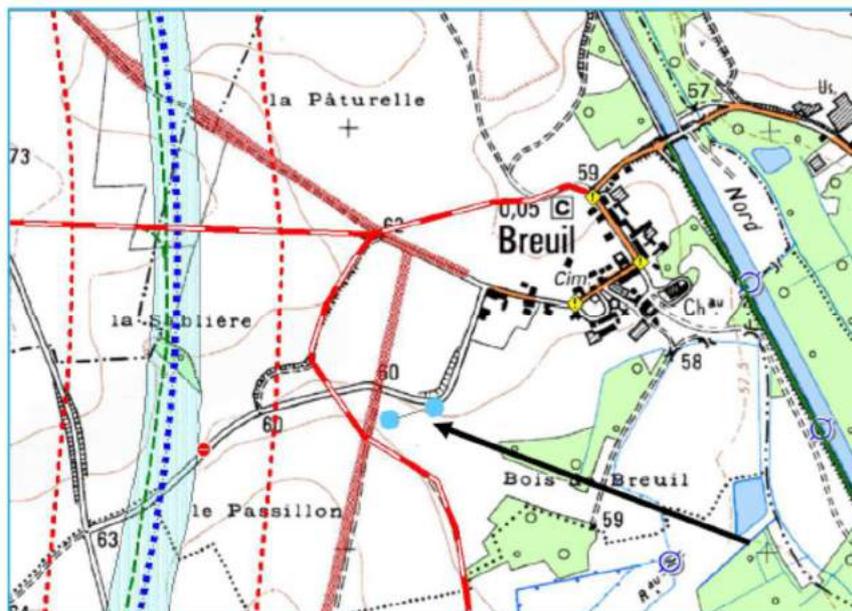


## DEMANDES DE DRAINAGE

- ✓ Sur la sole Lannoy afin d'optimiser les conditions d'exploitation de cette prairie.



- ✓ Sur Breuil, entre la plateforme betteravière et le contrefossé de la route



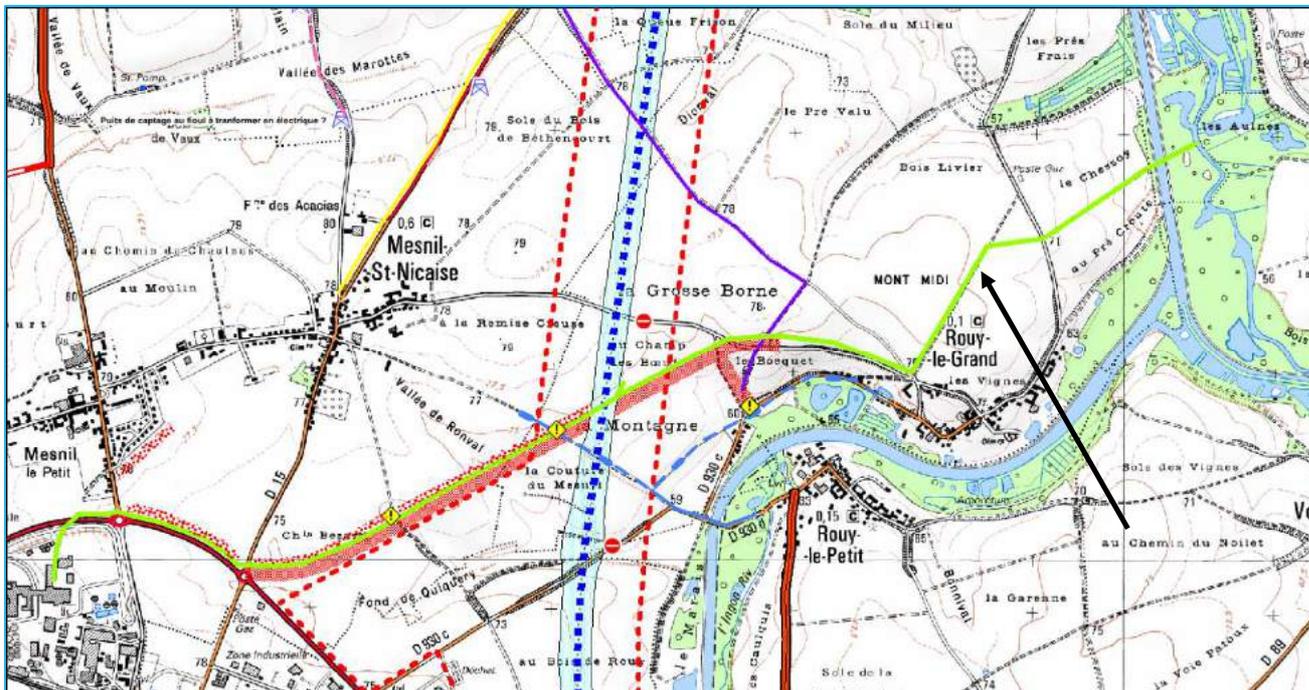
## RESEAUX

D'une manière générale, les communes ont souhaité rappeler l'emplacement de certains réseaux qui seraient concernés dans leur rupture et leur rétablissement par la construction du canal (cf cartes plus bas).

Il convient toutefois de souligner deux projets particuliers en lien avec ces réseaux :

- Nesle : Les industries actuellement présentes sur la zone d'activité ouest de Nesle rejettent leurs eaux usées et traitées dans l'Ingon. Le volume qui leur est permis de rejeter n'est pas suffisant pour envisager l'agrandissement de cette zone d'activité et l'implantation de nouvelles

entreprises. Aussi, un projet est actuellement à l'étude pour rejeter ces eaux traitées dans la Somme, à Béthencourt.



- Morchain : les élus, attentifs aux risques de pollution de l'eau, signalent qu'actuellement les stations de pompage agricoles sur les puits de captage, fonctionnement pour 3 d'entre elles, au fioul. Un raccordement électrique permettrait de limiter les risques de pollution de la nappe par les cuves de fioul positionnées à proximité des puits de captage.

