

PLUI CCES – Avis technique de la Région Hauts-de-France sur le projet arrêté le 11 juin 2026

1/ PADD

Sur le port intérieur / développement économique

p.10 - I. Intégrer le projet Canal Seine-Nord Europe et favoriser le développement économique à proximité du port intérieur

« Le port de Nesle présentera une superficie d'environ 90 ha, et sera le seul directement lié à la ligne SNCF Amiens-Laon, avec dix trains par jour. »

→ à corriger, ce sont 5 trains/jour max qui sont envisagés (représentant 10 circulations entrantes et sortantes). La superficie du port intégrant l'emprise ferroviaire est désormais de 94,99 ha.

Sur la valorisation touristique

P13 - VII – Assurer le développement et la valorisation des activités touristiques

b. Soutenir et développer le tourisme vert à travers les chemins piétons et les circuits de randonnées.

Conforter l'offre en hébergement touristique

- Pas de mention des opportunités liées au Canal Seine Nord Europe autres que celles liées au port intérieur de Nesle
- Absence de mention de la halte fluviale du CSNE sur la commune de Saint Christ Briost et de son rayonnement possible
- Un objectif conciliant le développement touristique du Fleuve Somme et celui du Canal Seine Nord Europe aurait pu apparaître

P15 – Mobilités

- Mention de la véloroute de la Somme mais pas celle du CSNE (qui sur ce secteur sera en superposition de la VVS sur les bords du Canal du Nord).
- Le chemin du halage du CSNE pourrait être indiqué comme une voie piétonne.

IV – Projet de protection du paysage et du patrimoine

- Existence de zones de compensation écologique non mentionnées dans les documents ;
- Le CSNE ne va-t-il pas constituer une nouvelle continuité écologique qui aurait pu être reprise dans les cartographies ?

2/ OAP

Sur le port intérieur / développement économique

Le périmètre retenu dans l'OAP ne prend pas en compte la voie Amiens-Laon rétablie, le raccordement ferroviaire ni l'annexe ferroviaire. Le plan p.227 doit être recadré pour intégrer l'ensemble du périmètre du port et en particulier la partie ferroviaire. Il est à actualiser d'après le schéma directeur ci-joint.

→ à modifier

L'OAP doit figurer les voiries après la réalisation du CSNE. En l'état, elle induit une confusion entre la RD 930C actuelle (qui deviendra la voirie principale du port), et la RD 930 C rétablie en limite nord du port.

→ à modifier

- Le document mentionne une surface d'environ 92,71 ha (p.225 et 227).

→ Elle est à actualiser d'après le dernier calcul issu du PRO qui intègre désormais l'emprise ferroviaire portant la superficie totale à 94,99 ha.

- p. 225 supprimer « et accessible depuis la RD930C »

- p.227 : « *Trois accès à la zone pourront être aménagés de façon sécurisée. Deux pourront être aménagés depuis la RD930C afin de desservir le nord et le sud de la zone et le troisième sera aménagé depuis le chemin agricole traversant le nord-est de la zone. Ces accès permettront d'entrer et de sortir de la zone et pourront supporter la voirie de desserte* »

→ Proposition de rédaction :

« *Le projet pourra prévoir l'entrée principale du port sur le giratoire de la RD930, qui sera éventuellement redimensionné. La voie existante d'accès à la zone d'activité, actuelle RD930C, est partiellement réutilisée dans un profil d'espace public structurant pour l'unique entrée et sortie du port. Une connexion du système viaire interne au port à la future RD930 C au nord pourra être envisagée* »

→ modifier les flèches d'accès au port sur le plan p.227 en cohérence avec ce paragraphe, et supprimer la flèche rouge qui passe sous le canal (pointillé jaune) qui ne correspondent pas aux voiries rétablies.

- Il serait souhaitable de réduire la servitude liée à l'Amendement Dupont qui s'applique le long de la RD 930 par une étude d'entrée de ville intégrée aux OAP, pour permettre aux bâtiments du port intérieur notamment de s'implanter dans la bande de 75 m. Est-il possible de prévoir une OAP supplémentaire pour l'entrée de ville de Nesle ?

- p. 227 : L'OAP intègre une haie haute et dense le long des franges de la ZAC qui ne correspond pas exactement au traitement paysagé prévu dans le projet du port de Nesle. Celui-ci repose sur un double dispositif multistrates destiné à former des lisières : une plantation des espaces publics aménagés complété d'une plantation de l'espace privatif (de l'autre côté de la clôture) faisant l'objet de prescriptions urbanistiques et paysagères (CPAUPE).

Les plantations au pied de la voie Amiens-Laon rétablie sont à supprimer. La lisière Sud du port se situe le long de la RD 930 rétablie, où prévoir une bande plantée suffisante pour l'intégration d'une haie haute.

→ à corriger

-p.227-228 : oubli de la servitude de transport gaz.
→ à compléter

Sur la valorisation touristique

- On peut observer l'absence du tracé du CSNE sur les documents graphiques.
- Il est proposé une OAP pour le port intérieur et la plateforme Languevoisin- Quiquery mais pas d'OAP dédiée au développement touristique sur la commune de Saint-Christ Briost en lien avec la halte de plaisance. À compléter par une OAP dédiée ?

3/ Règlement

- p.128, activités autorisées : « Les dépôts à l'air libre, à condition qu'ils soient masqués par des plantations liés à une activité existante sur la zone. » Il n'est pas nécessaire que les dépôts soient masqués par des plantations. « Masqués » suffit.
Idem p.133 « Des rideaux d'arbres devront masquer les aires de stockage extérieures et de parkings ainsi que les dépôts »
→ à corriger
- p.133 : « Les aires de stationnement doivent être perméables, hors contraintes techniques » : pour les stationnements PL qui seront majoritaires sur le port, cette disposition n'est pas adaptée.
→ à adapter
- p.135 : supprimer « Desservir plusieurs constructions d'habitation »

4/ Plan de zonage

Le port est zoné en 1AUf = pas de remarque. Mais le périmètre du port seulement est repris. Il manque la partie au sud du port nécessaire au raccordement ferroviaire qui est zonée A
→ à modifier en 1AUf