



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

DÉCOUVRIR

ÉCHANGER

S'INFORMER

ARTOIS-CAMBRÉSIS

MARCHONS SUR LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Carnet de balade

Samedi 2 juillet 2022 - Bourlon

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

BIENVENUE SUR LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Ce livret est destiné à vous accompagner lors de votre balade découverte du futur Canal Seine-Nord Europe.

Il comprend une carte de votre parcours indiquant les points remarquables qui vous seront commentés. Il présente également les principales informations à retenir sur le Canal dans l'Artois-Cambrésis.

Vous découvrirez au cours de votre lecture comment ce projet majeur pour l'économie locale va s'intégrer à l'histoire, à l'environnement et aux paysages de notre territoire.

La Société du Canal Seine-Nord Europe vous souhaite une belle balade !

UN PROJET UTILE À L'ÉCONOMIE DU TERRITOIRE

La création du Canal contribuera au développement des échanges pour de nombreux secteurs économiques ayant recours en particulier à des matières premières pondéreuses : agroalimentaire, construction, chimie, sidérurgie, automobile... Le transport de containers par voie d'eau est également appelé à croître. Le Canal contribuera ainsi à désengorger les grands axes routiers, en particulier l'A1.

La construction par les collectivités locales de 4 ports intérieurs, dont celui de Marquion-Cambrai, permettra de renforcer son impact positif pour l'économie de notre région. Des centaines de créations d'emplois sont envisagées dès sa mise en service.

POURQUOI LE CANAL SEINE-NORD EUROPE ?

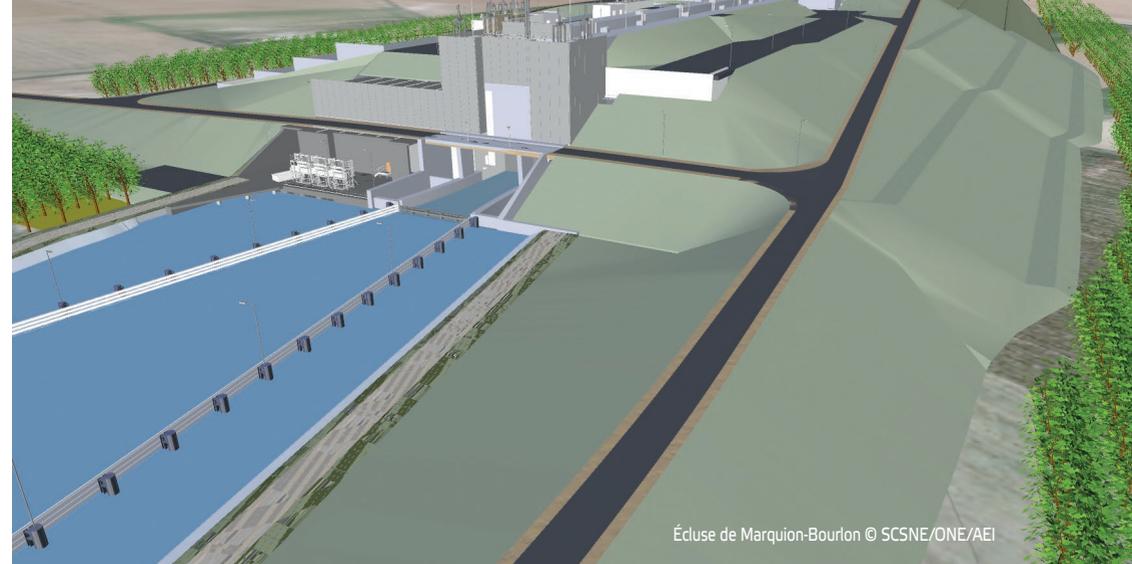
Maillon central de la liaison Seine-Escaut, le Canal Seine-Nord Europe va relier le réseau fluvial français à celui du Nord de l'Europe pour s'insérer dans un réseau de plus de 20 000 km de voies fluviales à grand gabarit, répondant à des enjeux d'avenir tant économiques qu'écologiques.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour 1 500 tonnes transportées, le transport fluvial émet 3 fois moins de CO₂ que par la route.

La construction du Canal sera également génératrice d'emplois : jusqu'à 6 000 personnes mobilisées au plus fort du chantier dont environ 1 000 à 1 500 personnes sur le secteur du Canal Seine-Nord Europe dans l'Artois et le Cambrésis.



Écluse de Marquion-Bourlon © SCSNE/ONE/AEI

LES PRINCIPES CONSTRUCTIFS

7 ÉCLUSES SUR L'ENSEMBLE DU TRACÉ

Entre l'Oise et le canal de la Sensée, seules 7 écluses seront construites (au lieu de 21 sur le canal du Nord), permettant un gain de temps considérable pour les péniches. Pour arriver à ce résultat, la hauteur de chutes d'eau peut aller jusqu'à 25,71 mètres, et un pont-canal de plus d'un kilomètre de long enjambrera la vallée de la Somme.

UNE GESTION EXEMPLAIRE DE LA RESSOURCE EN EAU

Le Canal sera alimenté par l'Oise et la retenue d'eau de Louette située dans la Somme prendra le relais en période de basses eaux.

Le Canal sera doté d'un système d'étanchéité de haute performance évitant les interactions avec les nappes phréatiques.

Les écluses fonctionneront en circuit fermé pour limiter la consommation d'eau grâce notamment à des bassins d'épargne.

Aucun prélèvement d'eau ne sera possible, à l'exception d'une alimentation du canal du Nord, afin de maintenir les équilibres hydrologiques du sous-sol et l'alimentation des marais environnants.



LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, UNE NOUVELLE LIGNE DE VIE POUR NOTRE TERRITOIRE



LE CANAL EN BREF



107 KM DE CANAL
de Compiègne
à Aubencheul-au-Bac



59 COMMUNES
des Hauts-de-France traversées



60 PONTS
routiers et ferroviaires



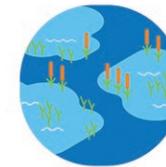
3 PONTS-CANAUX
dont un ouvrage de 1 330 m
franchissant la Somme



1 RETENUE D'EAU
de 14 millions de m³
au nord de Péronne



7 ÉCLUSES
dont une écluse de jonction
avec le canal du Nord



Plus de 1 000 HECTARES
de plantations et
d'aménagements environnementaux



25 KM
de berges lagunées

LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS DANS L'ARTOIS-CAMBRÉSIS

DE NOMBREUX RÉTABLISSÉMENTS ROUTIERS

La transformation du paysage concerne aussi le réseau routier. Le rétablissement des axes routiers permet de maintenir les déplacements une fois le nouveau canal construit.

Les voiries rétablies ont été identifiées en fonction de leurs caractéristiques et de leurs rôles, lorsque la déclaration d'utilité publique a été prononcée.

Au total dans l'Artois Cambrésis, 15 rétablissements dont 2 autoroutiers, permettront de franchir le Canal Seine-Nord Europe.

Dans le secteur de Bourlon, de nombreuses routes sont rétablies au plus près de l'emplacement actuel. Il s'agit par exemple de la RD939 (Arras - Cambrai) qui est un axe principal. La RD16 entre Bourlon et Sains-lès-Marquion sera également rétablie. Elle passera successivement sous le futur Canal Seine-Nord Europe et sous l'autoroute

A26. La voie communale entre Mœuvres et Bourlon sera également rétablie en place : au sud-est, elle assure le rabattement d'une autre voie communale.

UN PONT-CANAL SUR L'A26

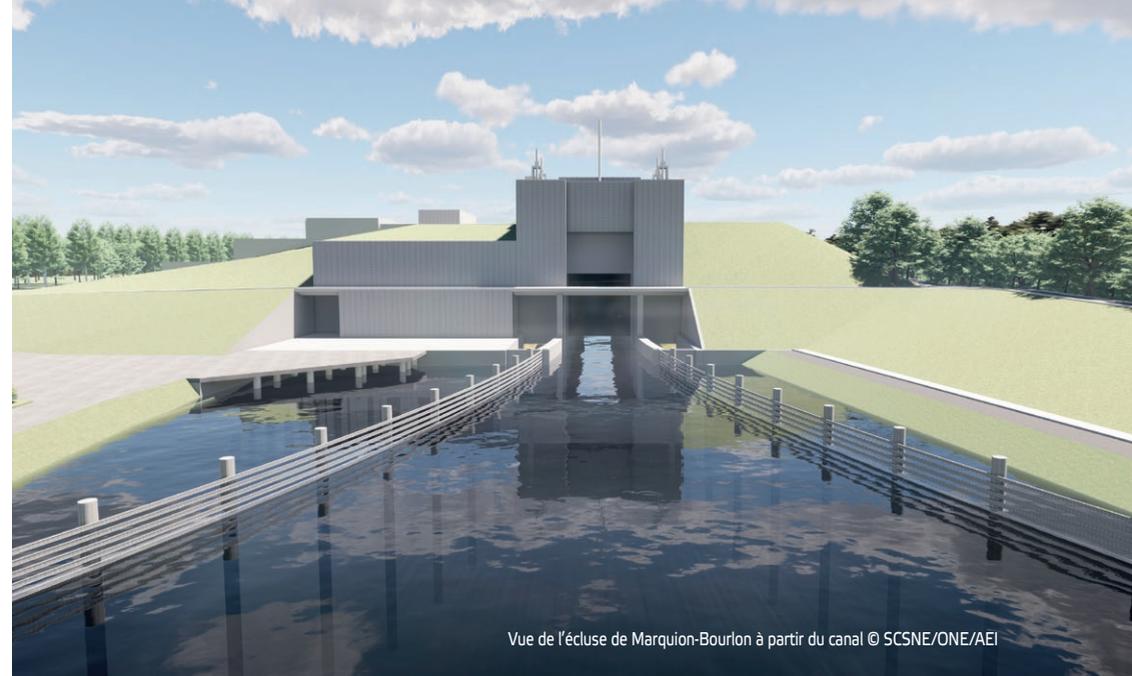
L'autoroute A26 sera franchie par un pont canal. La voie communale entre Marquion et Bourlon ne sera pas rétablie. En accord avec les communes, la voirie sera conservée jusqu'au pied du remblai du CSNE, où un parking sera aménagé (pour des départs de randonnée par exemple).

Les travaux seront organisés de façon à impacter le moins possible les usagers. Les circulations pourront continuer normalement pendant les travaux, ou être basculées sur des déviations provisoires.

En parallèle, dans le cadre de l'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental, des chemins agricoles seront recréés afin de desservir de manière efficace le nouveau parcellaire.



Rétablissement de la RD939 © SCSNE/ONE/AEI



Vue de l'écluse de Marquion-Bourlon à partir du canal © SCSNE/ONE/AEI

LES ÉCLUSES DE MARQUION-BOURLON ET DE OISY-LE-VERGER: DEUX OUVRAGES EXCEPTIONNELS

Les écluses de Marquion et de Oisy-le-Verger constituent les deux plus hautes chutes d'eau du Canal Seine-Nord Europe, doté au total de sept écluses. Leur chute d'eau, la différence d'altitude entre le niveau de l'eau en amont et en aval, sera impressionnante : celle de Marquion-Bourlon permet aux bateaux de franchir une « marche » de 25,71 m et celle de Oisy-le-Verger, visitable par le grand public, de 25 m. Ces deux écluses disposeront de bassins anti-intumescence (anti-remous) afin de maintenir le niveau dans le bief du canal (portion entre deux écluses) lors des éclusées (cycle de passage de bateau). Cela permet

ainsi de dissiper l'onde d'eau générée par les éclusées et de limiter les impacts sur les berges, y compris sur le Canal de la Sensée.

DES ÉCLUSES CONÇUES POUR LIMITER LA CONSOMMATION D'EAU

Lors de chaque éclusage, une majeure partie de l'eau du sas sera récupérée dans des bassins d'épargne accolés à l'écluse et réutilisée pour la bassinée suivante. L'autre partie sera repompée du bief aval vers le bief amont. Ce système a été pensé afin d'optimiser l'alimentation en eau du canal.

Enfin, l'écluse de Oisy-le-Verger constituera un point d'attraction touristique remarquable et sera visitable.

195 M / 12,5 M
de long de large

25,71 M
de chute
à Marquion-Bourlon

25 M
de chute
à Oisy-le-Verger

400 M
longueur avant-ports
(pour l'attente des bateaux)

LE PARCOURS DE VOTRE BALADE COMMENTÉE



LES CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Pour votre sécurité et celle des autres, merci d'être attentif et de respecter scrupuleusement les consignes de sécurité :

- Respectez les signalisations et le balisage en place ;
- Respectez le Code de la route sur les voies ouvertes à la circulation automobile : utiliser les trottoirs, circuler en file indienne ;
- Respectez l'environnement, le milieu traversé et les chemins (remporter ses déchets et détritus) ;
- Ne cueillez rien sur le parcours.

En cas d'accident :

- Contactez les secours au 112
- Des trousse de secours sont par ailleurs disponibles sur les points de passage de la randonnée.

En cas d'incident :

- Contactez l'Organisation au 06 72 15 31 19

LA NATURE ET LES PAYSAGES

LES GRANDS PRINCIPES

Nous sommes ici dans les paysages des Grands Plateaux Artésiens (Atlas des Paysages de la Région Nord-Pas-de-Calais). Ces plateaux, légèrement vallonnés, sont le prolongement de l'immense plateau du Bassin parisien.

Les infrastructures trament le plateau, à l'image des routes principales rectilignes et du réseau de routes secondaires, à la linéarité moins stricte.

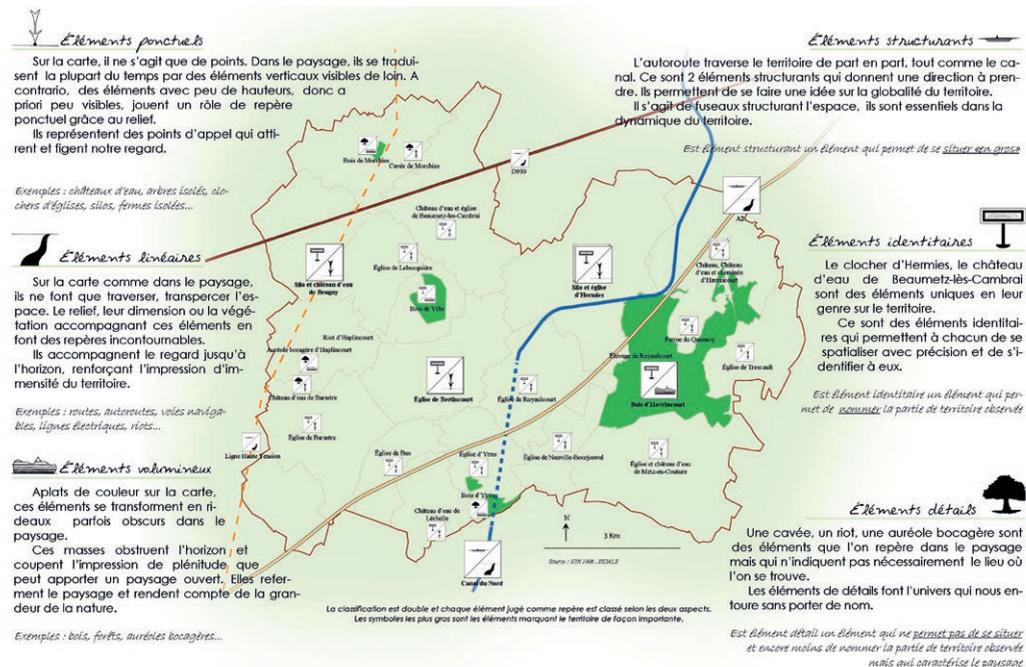
Les deux infrastructures actuelles majeures, que sont l'autoroute A26 et le canal du Nord, se font discrètes dans le territoire et semblent créer un fuseau assez verdoyant. Les implantations humaines se sont constituées sous forme de villages groupés, qui sont autant d'oasis dans un paysage dédié depuis des siècles à la grande culture. Souvent ceinturés d'une belle auréole bocagère, ces villages, issus de la Reconstruction, ont une composition pour le moins aérée : rue large accompagnée de bandes enherbées, place verte en cœur de bourg, pâture offrant des espaces de respiration au sein du bâti. Un bâti qui fait,

par ailleurs, écho à l'immensité du plateau par la dimension des maisons de maître ou des granges attenantes aux fermes. Quelques fermes isolées s'aventurent également ici ou là.

Bien que discrète, la végétation n'est pas absente de ce paysage : les auréoles bocagères en sont l'expression la plus marquante, complétées par quelques bois, par la végétation des cavées (chemins creux ou routes qui font passer du haut du plateau à un fond de vallon), par la ripisylve des cours d'eau temporaires et, enfin, par les arbres isolés au sein des grands espaces de cultures.

Silos, châteaux d'eau et clochers des églises deviennent, quant à eux, de multiples points de repère dans ce paysage, caractérisé par la succession des cultures et des couleurs dans le temps et dans l'espace.

Le bloc diagramme ci-dessous représente les caractéristiques du « paysage type » du secteur. Il ne correspond pas à la vue d'une portion de territoire précise, mais à une synthèse dans son ensemble.



LES ÉLÉMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE

Les éléments marquants du paysage ont toujours eu une place très importante dans nos cultures et nos façons de vivre nos territoires.

Éléments verticaux, pointant un ciel mystérieux, horizontaux fuyant dans le paysage, anciens ou récents, aux considérations esthétiques variant selon les époques et les mœurs, naturels ou anthropiques, éléments du patrimoine ou non, les repères sont essentiels, à divers égards : se localiser dans l'espace mais aussi donner une identité à un lieu. Certains repères, les plus marquants, ont d'ailleurs laissé leurs traces dans la toponymie des lieux, et cela même s'ils n'existent plus.

Il semble important de comprendre comment définir ces repères et comment les interpréter dans ce paysage de plateaux où les variations peuvent être subtiles.

Chaque partie de territoire offerte à la vue n'est cependant pas composée de repères uniques. C'est la prise en compte de l'ensemble de ces repères qui permet une lecture minutieuse et complète d'un paysage et, ainsi, une meilleure compréhension des enjeux qui y sont liés.

Le Canal Seine-Nord Europe, du fait de son implantation et de ses dimensions, va s'imposer comme l'un de ces repères. Il sera alors à la fois une composante paysagère mais également une composante identitaire du territoire.

BOURLON, UNE HISTOIRE MARQUANTE

Du 20 novembre au 7 décembre 1917 LA BATAILLE DE BOURLON

Un peu d'histoire ! L'offensive britannique du 20 novembre 1917 au Bois de Bourlon a permis de percer, pour la première fois, la ligne Hindenburg dans le secteur de Cambrai, en plusieurs points et en profondeur. La contre-offensive allemande ne tarde pas toutefois à s'organiser, bloquant toute nouvelle progression britannique, jusqu'à reconquérir une partie du terrain perdu.

Utilisation massive de « tanks » par les Britanniques

La bataille se concentre alors autour de la crête de Bourlon, position idéale pour avoir une vue d'ensemble sur les arrières de l'ennemi. Dès le 21, confrontée aux premières ripostes, l'avance britannique ralentit ; l'infériorité numérique initiale des troupes allemandes est bientôt compensée par l'arrivée de renforts. Le maréchal Haig se résout néanmoins à poursuivre l'opération, car l'importance tactique du bois de Bourlon est telle qu'il lui sera difficile de maintenir les positions conquises au nord du front, si le bois n'est pas atteint.

70 batteries d'artillerie sont engagées dans la bataille, avec au moins 38 canons lourds. Sur les 380 tanks utilisés le 20 novembre, 92 sont encore disponibles. Soumis à d'intenses tirs d'artillerie, quelques-uns

d'entre eux et une brigade galloise parviennent à s'implanter dans le bois de Bourlon, mais se trouvent isolés.

L'essoufflement de l'assaut britannique

Les cinq jours de combats intenses à Bourlon et Fontaine-Notre-Dame n'ont apporté aucune modification importante du front, même si la partie sud du bois de Bourlon reste entre les mains des Britanniques.

Une contre-attaque allemande massive

Appuyés par un barrage d'obus à gaz, les Allemands progressent de plus de cinq kilomètres en deux heures. En revanche, leurs trois divisions qui ont essayé d'attaquer au nord, pour couper la route Bapaume-Cambrai près de la chapelle d'Anneux, sont repoussées par les mitrailleuses britanniques.

Un bilan effroyable

Le 3 décembre, le maréchal Haig ordonne la retraite du saillant de Bourlon et, le 7, tout le terrain conquis par les Britanniques est abandonné, à l'exception d'une partie de la ligne Hindenburg autour d'Havrincourt, de Ribécourt et de Flesquières.

Les pertes humaines sont élevées : 44 000 tués, blessés et disparus (dont 6 000 prisonniers) pour les Britanniques, 45 000 pour les Allemands (dont 10 000 prisonniers).



Gare de Bourlon © DR

1878-1977 LA LIGNE DE CHEMIN DE FER BOISLEUX-MARQUION CAMBRAI EN 10 DATES !

6 novembre 1878

La ligne de chemin de fer Boisieux - Marquion est en construction.

15 août 1885

Il est question de poursuivre la ligne de chemin de fer Boisieux - Marquion jusqu'à Cambrai.

14 juin 1898

C'est décidé. Le chemin de fer Boisieux - Marquion sera prolongé jusqu'à Cambrai en passant par Bourlon, il faut maintenant céder à la Compagnie du chemin de fer les terrains nécessaires à l'établissement de la voie.

30 août 1898

Approbation de l'emplacement de la gare de Bourlon proposé par les concessionnaires

21 décembre 1899

Arrêté préfectoral autorisant la mise en service de la ligne de chemin de fer Marquion - Cambrai

1^{ère} guerre mondiale

Bourlon est entièrement détruit par les bombardements. La gare n'est pas épargnée. Lors des combats de la Bataille de Cambrai en novembre 1917, de nombreux chars sont détruits ou endommagés dans le village et son bois. Les Allemands récupèrent ceux qui sont en état de marche. Ils sont chargés sur des wagons et partent de la gare de Bourlon.

8 novembre 1924

En attendant la reconstruction de la gare. Le Conseil demande que soit construit un abri provisoire.

14 octobre 1962

Le dernier train fait ses adieux.

20 janvier 1966

La commune se porte acquéreur des terrains ayant appartenu à la Compagnie du chemin de fer.

18 avril 1977

La gare doit être détruite pour permettre l'implantation du futur lotissement Pomone. La toiture sera vendue au plus offrant.

Et aujourd'hui... ?

Son empreinte reste gravée dans le paysage. Un pont sur l'actuel chemin de randonnée « Autour de Bourlon » est toujours visible. Une partie de la voie de chemin de fer a été réhabilitée en 2002 par la plantation de 600 arbustes.

Source : www2.osartis.fr

LA MALADRERIE, UN SITE ARCHÉOLOGIQUE À BOURLON

La Maladrerie, lieu-dit de Bourlon a certainement été occupée par une léproserie autrefois. Lors des fouilles préventives préalables à la construction du Canal SNE, un habitat rural gallo-romain important avec de grandes parcelles agricoles et de nombreuses sépultures a été mis à jour. Celui-ci prolonge la villa gallo-romaine découverte en 1969 puis une cave en 1980.

Source : www.inrap.fr



Repli défensif allemand © Département Pas-de-Calais



Prisonniers Allemands © Département Pas-de-Calais

L'ORGANISATION DE LA MANIFESTATION ET LA RÉALISATION DE CE LIVRET ONT ÉTÉ RENDUES POSSIBLES GRÂCE AU CONCOURS DES PARTENAIRES :

- + Le Département du Pas-de-Calais
- + La Communauté de communes Osartis-Marquion
- + La Commune de Bourlon
- + L'Office de Tourisme Arras Pays d'Artois
- + La Fédération Départementale de Randonnée du Pas-de-Calais
- + Le CAUE 62

À PROPOS DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

La Société du Canal Seine-Nord Europe est le maître d'ouvrage du projet. Établissement Public Local, elle est pilotée par la Région des Hauts-de-France, les Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme, en partenariat avec l'État et l'Union européenne.

RESTONS CONNECTÉS

artois.cambresis@scsne.fr
www.canal-seine-nord-europe.fr



#LeCanalAvecMoi

Partenaires financiers

 Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

 www.canal-seine-nord-europe.fr