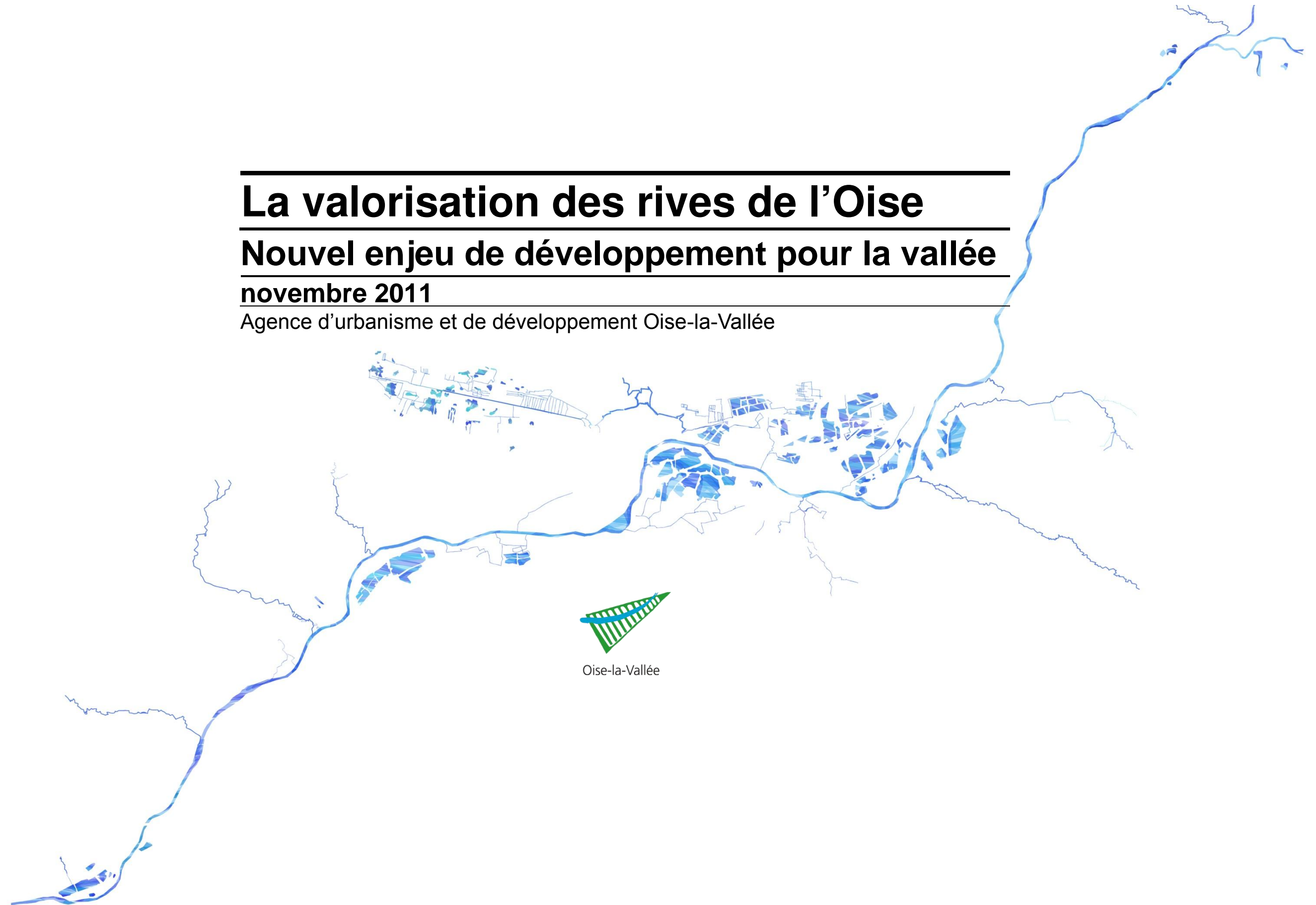

La valorisation des rives de l'Oise

Nouvel enjeu de développement pour la vallée

novembre 2011

Agence d'urbanisme et de développement Oise-la-Vallée



Direction
Pascale POUPINOT

Introduction	3
Diagnostic	4
Bilan et mise en perspective	30
Propositions	36
Annexes	52

Pilotage de l'étude
Maëlle SALAÛN
Isabelle LASTERNAS

Co-rédaction
Aurélie POURMARIN, stagiaire
Master Géographie et Aménagement à l'Université du Maine
Guillemette DUMARS, stagiaire - École du Paysage de Versailles
Romain BAPTISTE, assistant d'études

Base de données et cartographie
Grégory BODET
Maëlle SALAÛN

Esquisses
Guillemette DUMARS

Crédits photo (hors crédit spécifique)
Oise-la-Vallée

Mise en page

Maëlle SALAÛN

Relecture

Sylvie LEGALLE

Nous remercions tout particulièrement l'Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne-Seine-Orge (AUDES0) pour l'aide qu'elle nous a apportée.



Oise-la-Vallée

Oise-la-Vallée, Agence de développement et d'urbanisme de la vallée de l'Oise
13 allée de la Faïencerie 60100 CREIL
Tél. : 03.44.28.58.58
Fax : 03.44.28.58.60
www.oiselavallee.org

Introduction

La reconquête des cours d'eau

L'Agence d'Urbanisme Oise-la-Vallée élabore cette étude relative à la valorisation des rives de l'Oise dans le cadre de son Programme Partenarial 2011.

Les cours d'eau, longtemps considérés pour leur seule vocation économique, ont connu une diversification de leurs fonctions (loisirs, transport, ...), les confrontant de plus en plus à des conflits d'usages ainsi qu'à une obligation et une volonté croissante de préservation de ces milieux. Les abords des rivières et des fleuves ont été marqués par l'implantation d'activités pouvant bénéficier de l'eau comme source d'énergie et contribuant parfois à la mise en place d'un fret fluvial.

Ces activités ont concouru à l'essor des villes, au détriment des espaces naturels et paysagers. L'organisation spatiale et l'image renvoyée par ce mode de développement nécessitent aujourd'hui d'être repensées afin de faire coexister au mieux les différentes fonctions de la rivière, de la faire connaître et de lui porter le moins possible atteinte du point de vue environnemental.

Des lois visant à protéger les milieux aquatiques ou la qualité des eaux¹, ont contribué à l'émergence de nouvelles réflexions.

Les collectivités et les populations doivent se réappropriier les rives, afin de mieux les intégrer dans les réflexions urbaines, de mieux les protéger.

La reconquête des rives permet de réconcilier la ville avec son cours d'eau et de mettre en valeur un cadre de vie où l'eau est un élément structurant en mouvement.

A l'instar de nombreuses régions et villes de France, voyant leur rivière fortement s'industrialiser et un certain nombre d'entreprises périlcliter, ces interrogations se sont posées dans l'Oise. Une mauvaise lisibilité et accessibilité, ainsi que de vastes emprises industrielles, ont souvent fait des rives des espaces peu attractifs et par conséquent, peu fréquentés.

Les rives de l'Oise constituent pour autant un secteur stratégique de développement d'une nouvelle urbanité ou d'espaces de « respiration » propices aux loisirs et à la biodiversité.

De nombreux projets ont été menés ces dernières années en France, résultant d'un besoin croissant d'espaces naturels, mais aussi d'une volonté de promotion de l'image des territoires (villes notamment) par des aménagements de qualité. Le cours d'eau s'impose comme le socle de nombreux projets d'aménagement : à Bordeaux avec les quais de Garonne, à Angers avec la Maine, à Paris avec la Seine, ...

La notion de « rive »², qui se différencie de celle de « berge »³ désignant le talus naturel vif et souvent abrupt bordant un cours d'eau (Pierre George dictionnaire de la géographie, 1974), a été volontairement choisie pour sa définition plus large.

¹ Lois sur l'eau 1964, 1992 et 2006

² Bande de terrain parallèle au cours d'eau ou bord d'un cours d'eau peu élevé et non encaissé

³ Davantage caractéristiques de pentes escarpées et qui revêt un caractère plus technique

Objectifs et périmètres d'étude

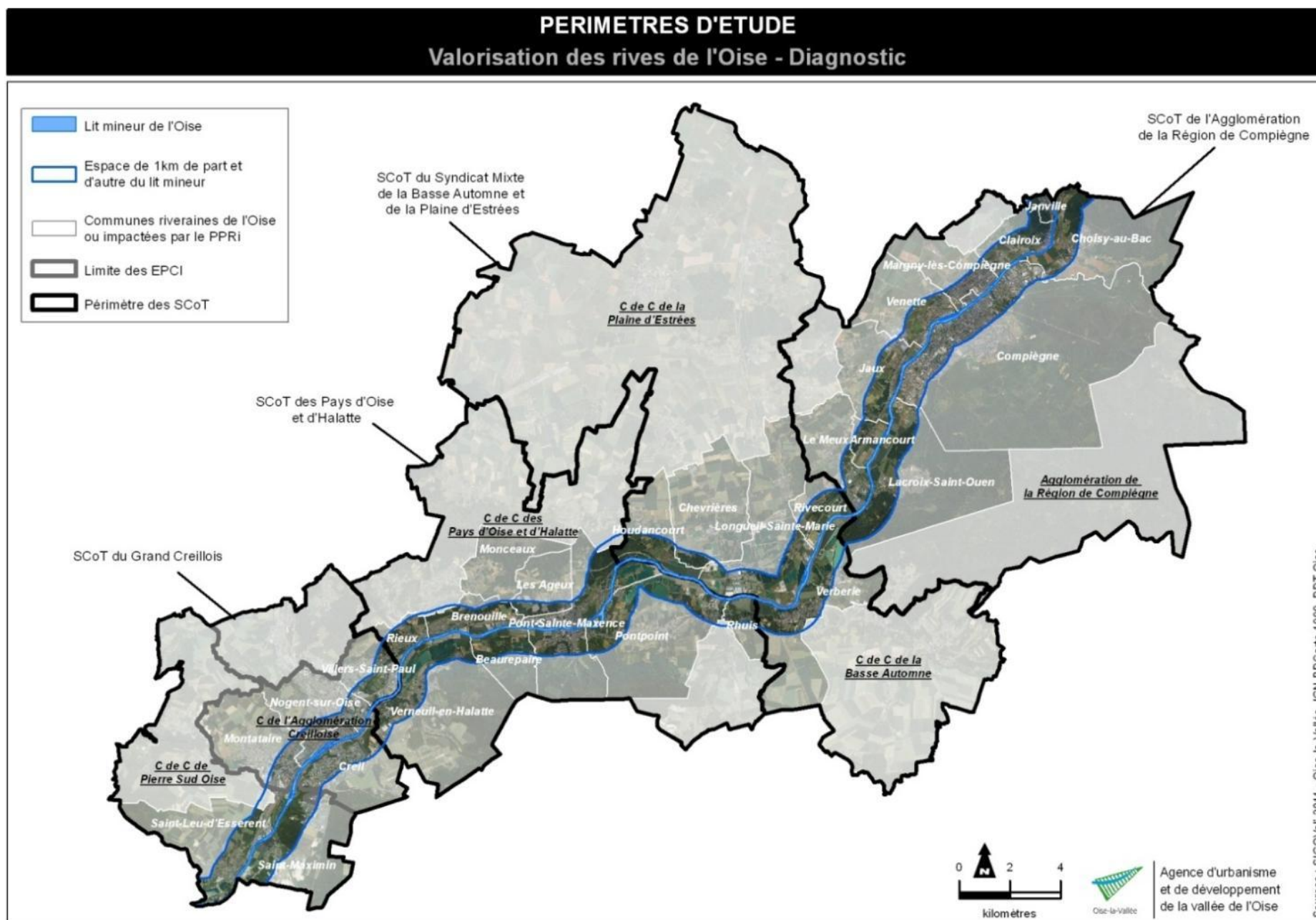
Cette étude fera l'objet :

- d'un diagnostic présentant les principales dynamiques et caractéristiques de la vallée de l'Oise dégageant de grands enjeux d'aménagement et des intentions,
- d'un bilan et d'une mise en perspective,
- de propositions de principes d'aménagement sur des secteurs spécifiques et stratégiques.

Les objectifs sont notamment de décliner les Schémas de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration (ARC, SMBAPE et Grand Creillois) ou approuvé (CCPOH) et de proposer des orientations à l'échelle de la vallée et des communes en cherchant à favoriser la cohésion des projets et à atténuer les concurrence.

La rivière, formant l'axe fédérateur de ces territoires, pourrait ainsi devenir l'élément réunificateur de projets communs ou complémentaires.

Le territoire d'étude s'étend d'amont en aval de Janville jusqu'à Saint-Leu-d'Esserent en rive droite (60 km) et de Choisy-au-Bac à Saint-Maximin en rive gauche (50 km), correspondant à 110 kilomètres de linéaire de rives. 26 communes, 6 intercommunalités et 4 SCoT sont riverains de l'Oise et donc concernés par cette étude. Le périmètre a volontairement été limité à un espace ne dépassant pas un kilomètre de part et d'autre du lit de la rivière pour certaines approches.

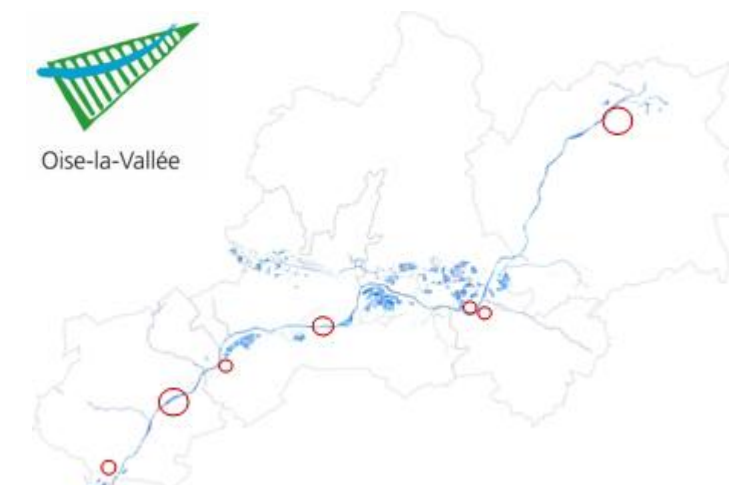


LA VALORISATION DES RIVES DE L'OISE

Nouvel enjeu de développement pour la vallée

Première Partie

DIAGNOSTIC



1. L'Oise et ses rives : dynamiques et fonctions	5
1.1 La rivière, facteur déterminant des transformations de la vallée	5
1.1.1 « Retour aux sources »	5
1.1.2 Un axe de civilisation	6
1.1.3 Un support de continuités écologiques	7
1.2 La vallée, support de dynamiques économiques et urbaines	8
1.2.1 Des projets d'envergure, vecteurs d'attractivité économique	8
1.2.2 De nombreux SCoT et projets locaux mais un manque de concertation	9
1.3 Une fonction récréative émergente	12
1.3.1 La rivière, un espace favorable aux activités nautiques mais concurrencé	12
1.3.2 Les rives, un potentiel de promenades peu aménagées	12
2. L'Oise et ses rives, identité(s) et reconnaissance	15
2.1. Les territoires et leurs rapports à la rivière	15
2.1.1. Les « villes-pont », socles de l'armature urbaine	15
2.1.2. Les espaces interstitiels, nouveaux territoires d'enjeux entre nature et urbanité	17
2.2. Les paysages, un rôle dans l'affirmation d'une identité territoriale	18
2.2.1. L'Oise, un axe fédérateur des grands ensembles paysagers	18
2.2.2. Des atouts patrimoniaux à révéler	22
3. L'Oise et ses rives, accessibilité et appropriation	24
3.1. Une inégale accessibilité aux rives	24
3.1.1. Une absence de continuité pénalisant la découverte et la pratique des rives	24
3.1.2. Des efforts d'aménagement à poursuivre	27
3.2. Les rives, entre indifférence et appropriation	28
3.2.1 La subsistance d'usages controversés	28
3.2.2 Des appropriations spontanées	28
Conclusion	29

1. L'Oise et ses rives : dynamiques et fonctions

Cette première partie s'attache à décrire la vallée des points de vue morphologique et dynamique afin de dresser un portrait synthétique de la vallée de l'Oise.

1.1 La rivière, facteur déterminant des transformations de la vallée

A l'instar de nombreuses vallées, celle de l'Oise est devenue au fil du temps, grâce à sa géographie (position et profil) et à ses ressources un axe majeur de peuplement à l'échelle du département.

1.1.1 « Retour aux sources »

L'Oise recueille les eaux superficielles de l'ensemble du département par le biais de ses affluents, Thérain, Brèche, Aronde, Verse, Divette et Matz en rive droite ; Automne, Aisne et de nombreux rus et petites rivières en rive gauche. Ces cours d'eau participent activement à la création des reliefs et des paysages caractérisés par deux resserrments successifs qui séquent le territoire.

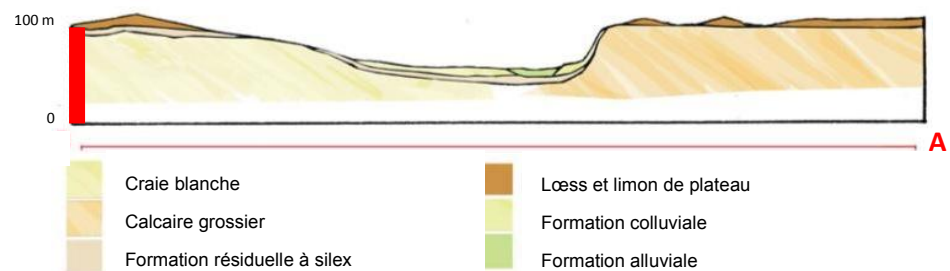
Le relief de la vallée est très différencié, accidenté et plutôt encaissé au sud, plus doux et ouvert au nord. La vallée, limitrophe de grandes formations géologiques, marque l'articulation de différents plateaux et en reçoit l'ensemble des substrats issus de l'érosion.

- Au nord-est, le plateau Picard, plateau de craie blanche (secondaire- sénonien, roche tendre) qui vient mourir dans les plaines d'Estrées-Saint-Denis et du Noyonnais, fait face au plateau du Soissonnais.
- Au sud-ouest, les plateaux du Clermontois et du Pays de Thelle font face au plateau du Valois Multien (calcaire grossier du lutécien et de Saint-Ouen, bartonien).

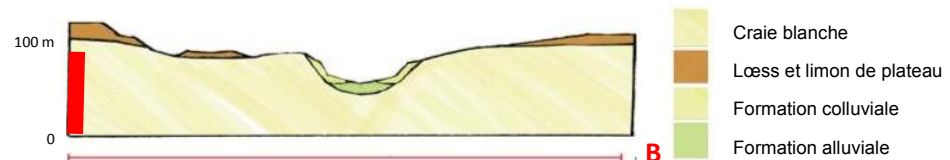
L'action mécanique des cours d'eau, de l'Oise et ses nombreux affluents, a creusé de manière plus ou moins forte ces plateaux en fonction de la dureté de la roche.

⇒ **Une vallée ouverte à versants dissymétriques au nord et encaissée à versants symétriques au sud**

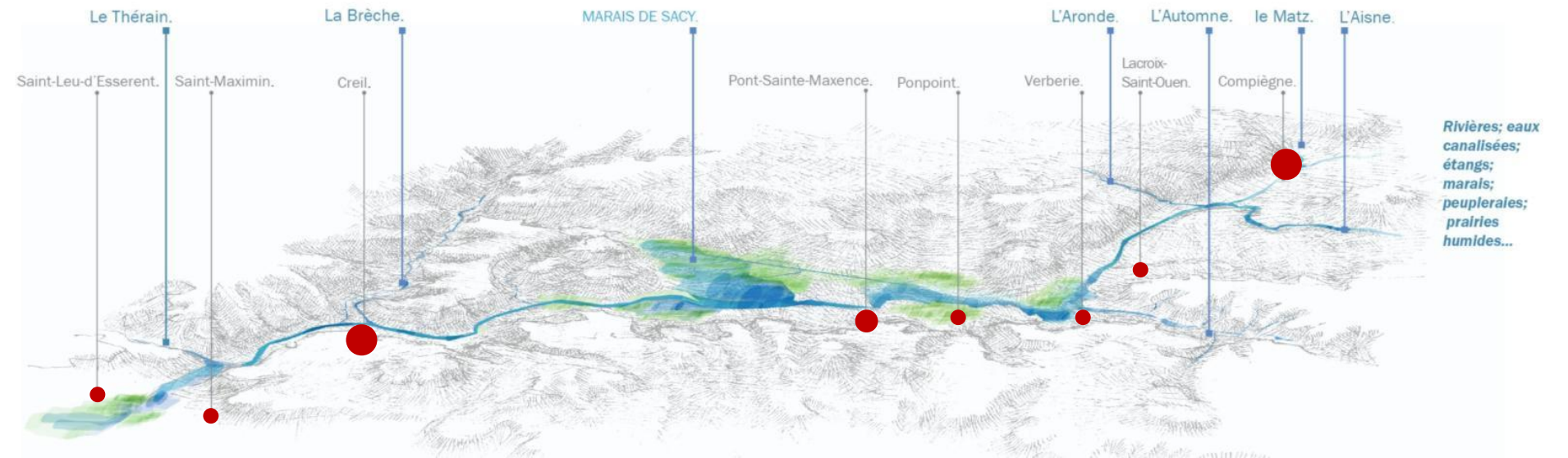
Au nord, la vallée se dilate en larges plaines alluviales, à faible pente. Elle s'ouvre au nord-ouest, sur la plaine d'Estrées-Saint-Denis, et à l'est sur la dépression précédant le plateau du Soissonnais. Le cours d'eau y crée de nombreux méandres. Cet élargissement au niveau de Compiègne représente une première transition en aval de la vallée de l'Oise Noyonnaise, plaine collinaire et humide.



Au sud, le relief est plus marqué et se découpe en corniches et cuesta¹. Les coteaux cadrent la vallée sauf dans les zones de confluences, où elle s'élargit sur des plaines alluviales.



Bloc diagramme du réseau hydrographique de la vallée de l'Oise



⇒ **Un paysage marqué par les zones humides**

Les eaux souterraines ont également une influence sur le paysage. La craie génère une nappe libre dans les secteurs non recouverts de roche imperméable (argile). La profondeur de la nappe peut être variable : en basse plaine elle affleure et alimente les marais de Sacy et ses nombreuses sources.

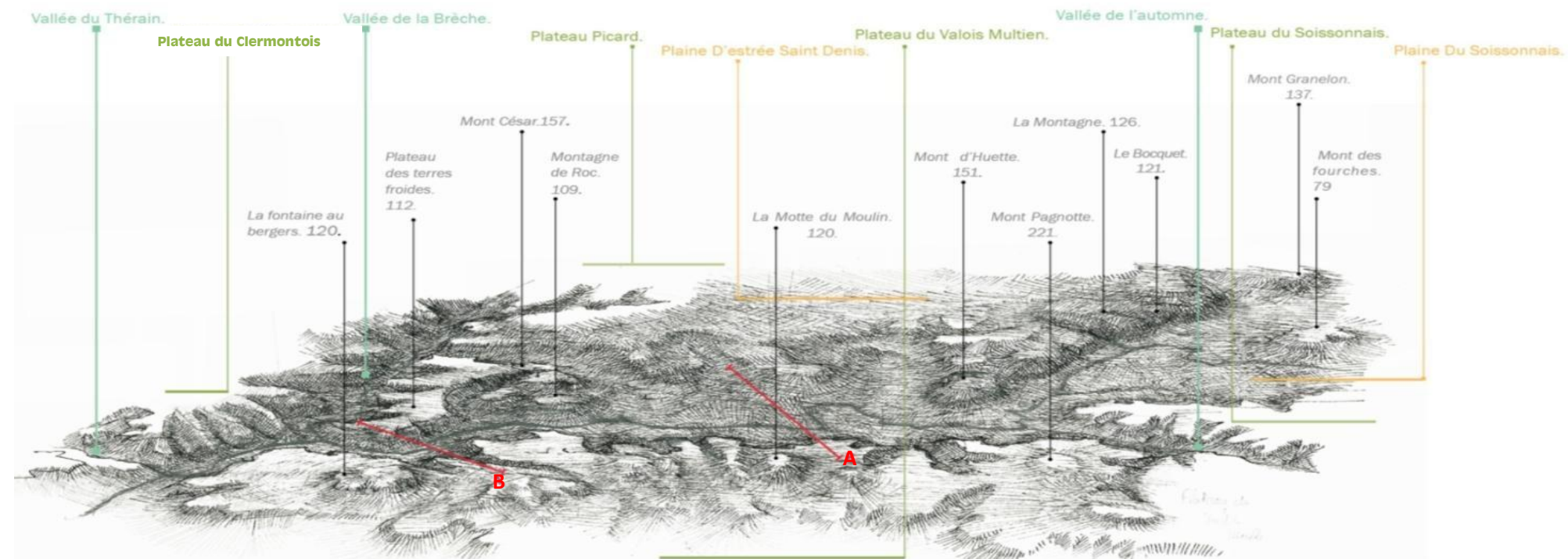
Dans la large dépression créée par la convergence du Plateau Picard et du Plateau Valois Multien, les sols sont composés d'argiles et d'alluvions fines imperméables qui recueillent les eaux superficielles. La stagnation de l'eau crée des plaines humides. Ces sols en permanence gorgés d'eau, lorsqu'ils sont associés aux limons, produisent des tourbières. Elles sont surtout localisées dans les vallées adjacentes du Thérain et de la Brèche.

⇒ **Des repères spatiaux**

Le relief sur l'ensemble est doux, ne dépassant pas les 200 mètres d'altitude. Les resserrments successifs des plateaux et l'encaissement des cours d'eau, plus importants au sud, rendent le relief plus spectaculaire et offrent quelques points de vue intéressants. (Voir ci-dessous le bloc diagramme)

¹ Cuesta : ce mot d'origine espagnol désigne un relief légèrement incliné, comportant un front abrupt dû à l'interruption par l'érosion d'une couche géologique résistante.

Bloc diagramme des repères spatiaux de la vallée de l'Oise



1.1.2 Un axe de civilisation

Depuis longtemps, l'Oise est exploitée pour ses ressources naturelles et son potentiel navigable permettant le transport (pierre de Saint-Maximin, bois, granulats...). Des industries relatives aux carrières s'installent telles que la manufacture de faïences de Creil. D'autres activités dans le secteur de la métallurgie et de la chimie se développent également. La pratique agricole reste cependant le secteur d'activité dominant ; elle concerne 80% de la population active du département en 1826.

L'industrialisation des rives s'effectue à partir de 1850. La création du chemin de fer (ligne Paris-Lille), parallèle à l'Oise, ainsi que du canal latéral contribuent à l'implantation des entreprises. Toutefois, Compiègne et Creil évoluent différemment.

⇒ Un développement différencié entre le nord et le sud

Compiègne s'oriente davantage vers le tourisme (villégiature de la noblesse), les activités militaires et le développement commercial. La forêt de Compiègne contribue à contenir et ralentir le développement et l'étalement des industries.

À Creil, de nouvelles implantations industrielles ont lieu sur les espaces marécageux jusqu'alors inoccupés.

L'activité agricole est restructurée et modernisée. Cela se traduit par le développement de grandes exploitations et par des besoins moindres de main-d'œuvre. **S'opèrent alors un exode rural et une urbanisation massive aux abords des cours d'eau, lieu de concentration de l'emploi industriel.**

Malgré les conflits mondiaux, le Bassin Creillois pouvant contribuer à « l'effort de guerre » devient un pôle industriel moderne et majeur de la vallée de l'Oise. De nouvelles entreprises font leur apparition comme la papeterie ou les usines de soudure Autogène Française à Pont-Sainte-Maxence. En 1947, près de 60% de la population du territoire de l'agence résidaient dans l'espace de « un kilomètre ». En 2008, près de 50% y résident encore. Cette organisation spatiale forme aujourd'hui une vaste « conurbation » le long de l'Oise fortement polarisée aux extrémités par Compiègne au nord et Creil au sud.

Cela s'accompagne de la création d'infrastructures pour la circulation et la communication : gares de triage, quais de chargement et de déchargement des péniches, implantation de centrales électriques. La vallée entre alors dans une période de prospérité industrielle qui marquera le paysage de l'Oise.

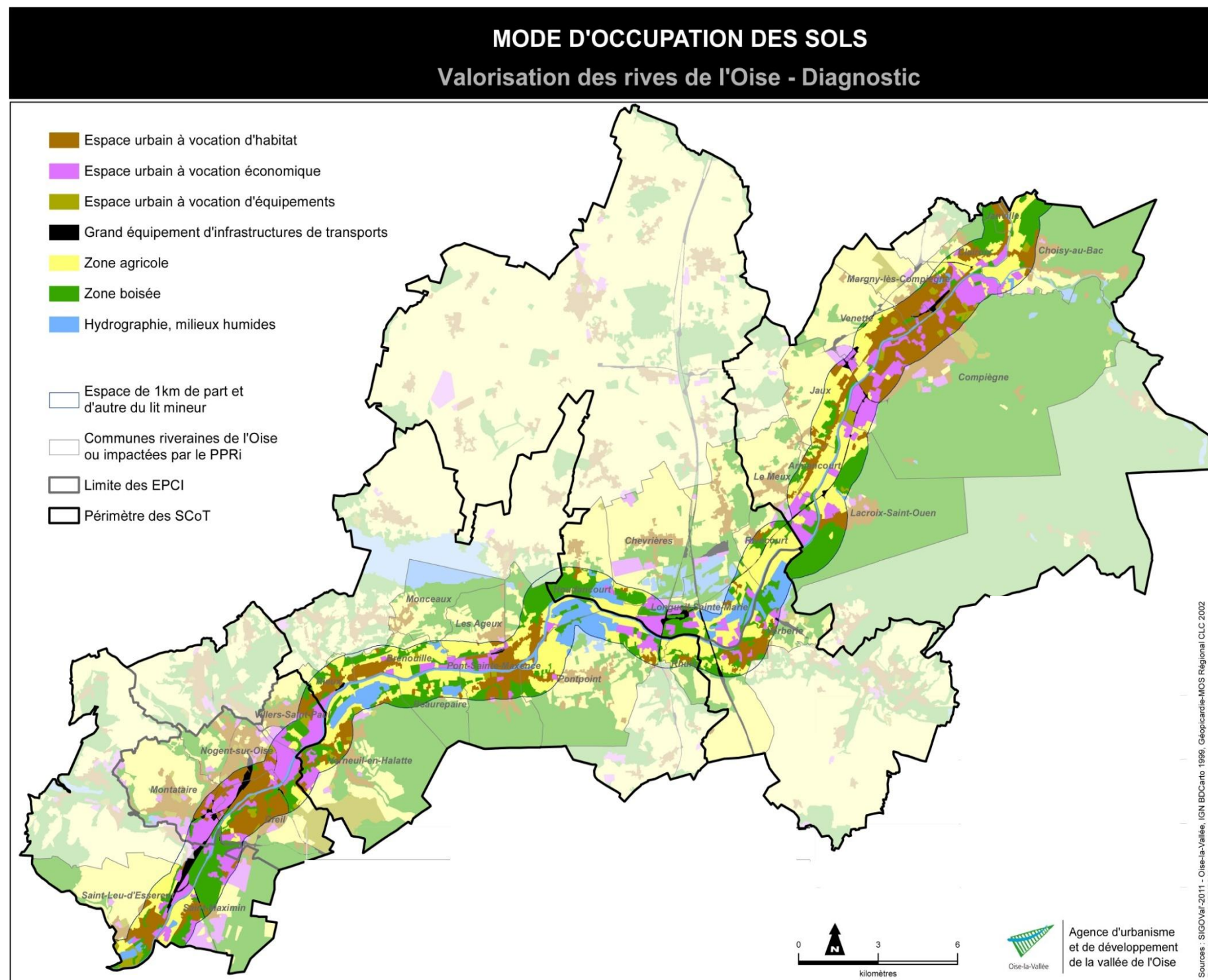
Ce n'est qu'au cours de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle que Compiègne s'industrialise fortement. La ville s'affiche alors comme carrefour/pôle grâce à la proximité de l'Autoroute A1, de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (1974) et de l'Université Technologique de Compiègne (UTC, 1973), atouts essentiels pour l'attraction et l'installation des entreprises.

Ses activités s'orientent vers le tertiaire et les activités non polluantes.

Devenus des pôles économiques structurants de la vallée, Creil et Compiègne s'étendent d'avantage le long de l'Oise. Une population ouvrière composée majoritairement d'immigrés vient alors répondre aux besoins de main-d'œuvre des industries.

La croissance démographique force l'extension urbaine à gagner les rebords de plateaux sous la forme de grands ensembles à Creil.

En 1974 et 1979, les chocs pétroliers rompent cette dynamique, déstabilisant l'économie et entraînant la fermeture d'établissements (et une augmentation du taux de chômage sans précédent), très localisée à Creil. Compiègne, dont la situation est différente, est touchée moins durement par la crise du fait du développement de l'activité commerciale, militaire et tertiaire.



Aujourd'hui, la vallée se caractérise par un réseau de communications dense, un axe majeur de peuplement, de développement économique (industrie et services) et d'urbanisation (favorisant l'installation de franciliens actifs).

Le territoire se trouve cependant morcelé par les infrastructures de transports ferroviaires, routiers et fluviaux. Le paysage post-industriel très présent témoigne de cette histoire : emprises industrielles, anciennes gravières mises en eau. Cependant la vallée de l'Oise est également dotée de nombreux atouts naturels : la rivière, ses affluents, et les forêts notamment.



1.1.3 Un support de continuités écologiques

Face à ce développement et à la consommation foncière opérée en fond de vallée, il n'en reste pas moins que l'Oise et sa vallée (partiellement inclus dans le PNR Oise-Pays de France) recèlent d'une diversité géographique contribuant à la diversification d'habitats propice à la faune et la flore.

⇒ La biodiversité de la vallée de l'Oise

Une importante biodiversité est présente dans la vallée de l'Oise aux abords de la rivière :

- des **sites NATURA 2000** (Forêt de Compiègne, de Laigue et d'Ourscamps et les Coteaux de l'Oise autour de Creil, Marais de Sacy,...),
- des **ENS³ départementaux** (Boucle de Pontpoint, les Gravières et Landes de la Basse et Haute Queue à Verberie et Lacroix-Saint-Ouen, les Coteaux de Vaux et de Laversine à Creil et Saint-Maximin), **et locaux** : à Lacroix-Saint-Ouen, Houdancourt/Pont-Sainte-Maxence, Verneuil-en-Halatte).
- des **ZICO**¹, (Forêts de Compiègne-Laigue-Ourscamps / Marais de Sacy-le-grand / Massif forestier des Trois-Forêts et Bois du Roi)
- des **ZNIEFF**² de types 1 et 2 (Vallée de l'Automne par exemple).

La somme de ces écosystèmes constitue un axe stratégique pour le déplacement et la survie de nombreuses espèces qu'il est nécessaire de protéger. La vallée de l'Oise constitue un pilier pour les continuités écologiques d'intérêt européen :

- une trame bleue, portée par l'Oise, ses affluents et les milieux humides,
- une trame verte soutenue par les massifs forestiers proches.

⇒ La trame bleue

L'Oise et ses affluents font de ce territoire un maillon central de la trame bleue régionale. Elle se caractérise par deux types de continuités :

- **longitudinale** : elle est constituée par la vallée de l'Oise elle-même, notamment pour les oiseaux migrateurs. Suite à la rénovation des barrages pour le projet Canal Seine-Nord, de nombreuses écluses (Sarron, Verberie et Venette) ont été équipées de passes à poissons, restaurant ainsi la continuité écologique sur l'Oise.
- **transversale** : elle regroupe les zones humides, connectées aux lits majeurs des cours d'eau. Ainsi, les anciennes carrières en eau entre Verneuil-en-Halatte et Rivecourt participent à la trame bleue et favorisent, pour certaines, la biodiversité aquatique. Elles représentent un total de 730 hectares pour 110 plans d'eau artificiels.

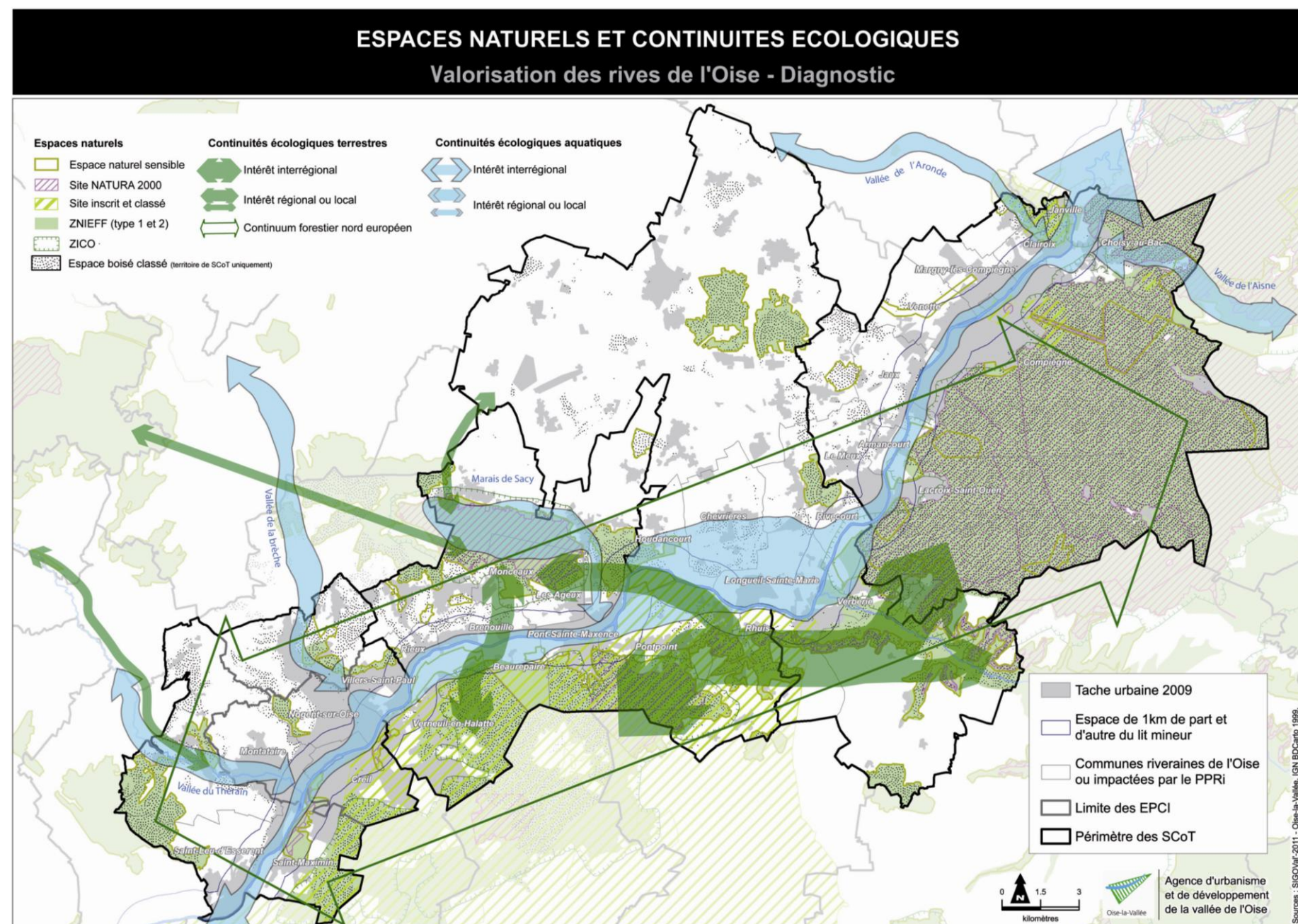
Le Marais de Sacy est une zone humide classée NATURA 2000 de 13 000 hectares. La Frette, qui permet sa connexion avec l'Oise, est classée dans la liste des enjeux secondaires pour la libre circulation des poissons migrateurs.

Les prairies humides, forêts et bois alluviaux, ainsi que les mares de fonds de vallées sont aussi à prendre en compte dans la trame bleue.

⇒ La trame verte

La trame verte dominée par la continuité forestière du sud-est de l'Oise doit être replacée dans une continuité européenne de grands massifs forestiers, de la forêt de Montmorency aux Ardennes. Ces sites nécessitent d'être connectés entre eux afin d'assurer le déplacement et les échanges favorables à la préservation des espèces.

Des zones de passage de la faune dans des espaces naturels encore non réglementés ont été identifiées en vue d'une protection. Elles ont pour but de lutter contre les coupures (toutes formes d'extension urbaine, infrastructures de transport...) néfastes aux déplacements des animaux. Sur le territoire de la vallée entre Creil et Compiègne, seul le SCoT de la CCPOH approuvé en 2011, protège les principales continuités écologiques.



En raison de l'urbanisation en fond de vallée et des infrastructures linéaires, il reste peu de points de franchissement de l'Oise pour les grands mammifères. Les continuités écologiques de Brenouille, de la boucle de Pontpoint et de Verberie sont étroites, menacées et dégradées. Ces passages participent pourtant à la préservation et au maintien de la biodiversité des sites d'importance régionale ou départementale : Marais de Sacy, Bois des Côtes, vallée de la Brèche, forêt domaniale de Hez-Froidmont.

«Les vallées picardes jouent un rôle de premier plan dans le maintien des grands équilibres écologiques et paysagers. Il est donc essentiel de croiser les principes de continuités écologiques avec les enjeux de développement, afin d'orienter au mieux l'aménagement des espaces. C'est l'occasion de réfléchir de manière interterritoriale à la stratégie d'aménagement dans la vallée, notamment sur l'aspect économique, en revisitant la problématique des friches et des zones d'activités ».

Région Picardie

La rivière a incontestablement permis le développement de la vallée, grâce à ses richesses naturelles (eau, bois, pierre, sable, granulats), favorisant le peuplement et la réalisation d'infrastructures (chemin de fer et routes), encourageant la dynamique. La vallée s'est développée grâce à son potentiel économique. Rappelons qu'elle regroupe aujourd'hui 30% des logements et 40% des emplois de l'Oise sur un espace représentant 10% de la surface du département.

La vallée a donc subi une forte pression foncière. Disposant par ailleurs de richesses environnementales d'intérêt régional voire européen, elle constitue un espace aux forts enjeux environnementaux humides et forestiers.

Les collectivités prennent conscience des enjeux économiques, environnementaux et urbains qui se jouent sur ce même territoire grâce à la première génération de Schémas de Cohérence Territoriale (cf. continuités écologiques SCoT CCPOH) en cours d'élaboration qui tentent d'arbitrer en faveur d'un développement équilibré mais cela reste un exercice difficile au regard des multiples enjeux présents.

1.2 La vallée, support de dynamiques économiques et urbaines

La vallée de l'Oise est un espace stratégique en termes de dynamiques urbaines et économiques, impliqué dans plusieurs projets d'envergure nationale voire internationale, tels que le Canal Seine-Nord Europe ou encore le projet de liaison ferrée Picardie-Roissy. Elle connaît aussi de fortes dynamiques à l'échelle locale.

1.2.1 Des projets d'envergure, vecteurs d'attractivité économique

⇒ Le Canal Seine-Nord Europe



S'inscrivant dans une démarche du Grenelle de l'environnement (+ 14 à 25% du fret non routier), la réalisation d'un canal à grand gabarit sur 106 km entre Cambrai et Compiègne est prévue pour 2017, ce qui va bouleverser l'organisation des ports et de leur hinterland.

Espace stratégique, le canal relie les ports du Havre à ceux de Dunkerque, Zeebrugge, Rotterdam, Anvers...

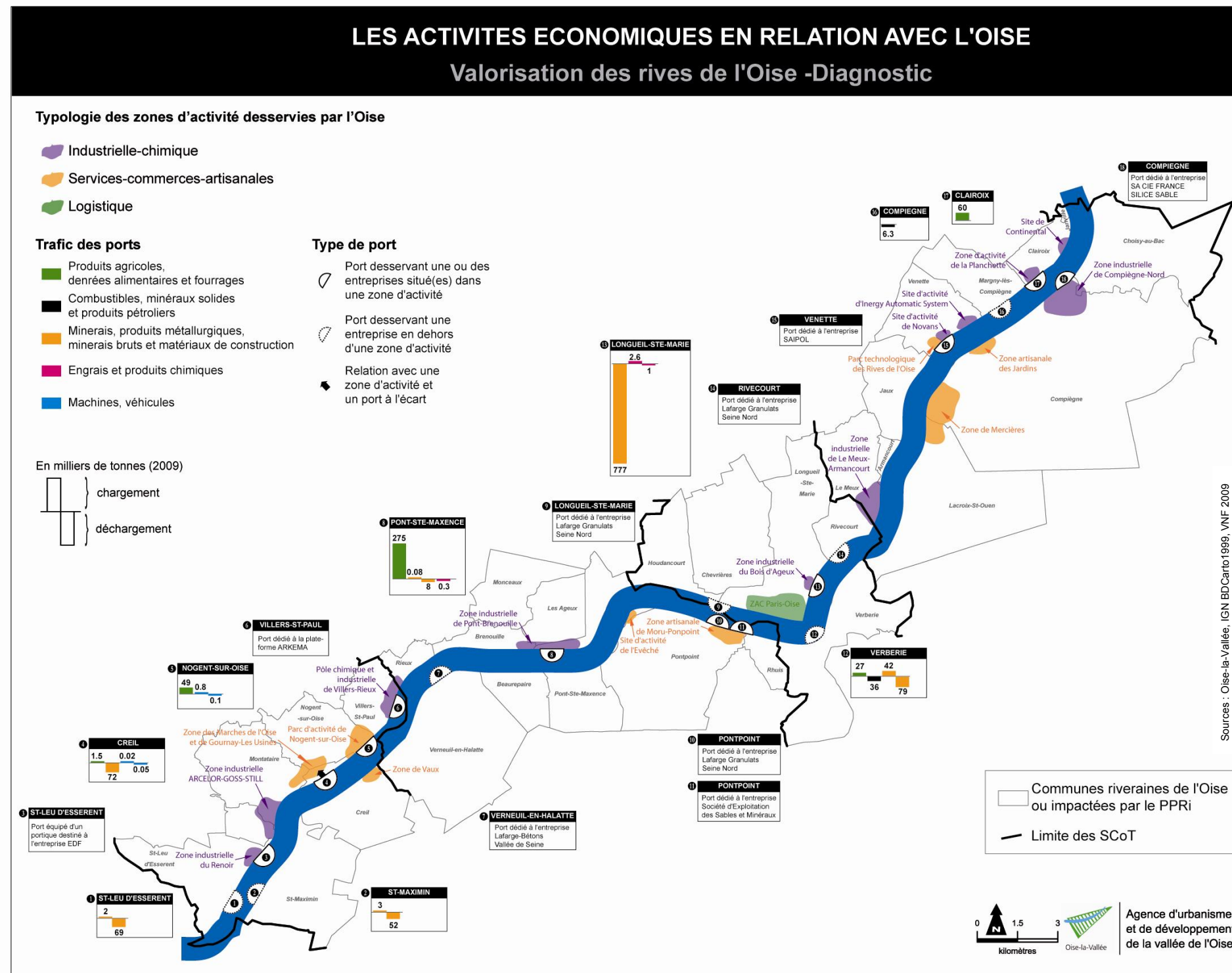
Il raccorde ainsi le bassin de la Seine au nord de la France et à l'Europe. Son étroitesse empêche actuellement l'intensification du trafic.

Le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) entre Compiègne et Creil (37 km), a pour objectif de garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 aujourd'hui). Par ces modifications, l'Oise, qui est déjà à grand gabarit, passerait au gabarit européen, permettant ainsi la continuité des circulations pour les convois entre la Seine et l'Escaut, dans le cadre du projet de liaison européenne Seine Escaut dont l'élément central est le futur canal Seine-Nord-Europe.

À l'échelle de la vallée, c'est un moyen de redynamiser l'activité économique et de favoriser la création d'emploi. Les ports et zones d'activités vont pouvoir profiter de cette opportunité. De nouvelles zones à vocation logistique devraient voir le jour (plateformes multimodales). Celle de Longueil-Sainte-Marie, à l'aval de Compiègne (Paris-Oise Port Intérieur) est d'ores et déjà entérinée et les travaux devraient débuter en 2012. Le fret fluvial concerne aujourd'hui essentiellement le transport de minerai brut, de matériaux de construction et de produits agricoles.

La vallée dispose de nombreux sites économiques à proximité de l'eau qui s'y sont historiquement implantés parce qu'ils avaient un intérêt à se tourner vers la rivière :

- La région de Compiègne est tournée vers l'extraction de sables.
- Rivecourt accueille de nombreuses carrières de granulats.
- Pont-Sainte-Maxence dispose du principal port céréalier de la vallée.
- Le pôle Creil/Villers est marqué par l'industrie chimique.
- Saint-Maximin, a fondé sa réputation sur sa pierre.



Toutefois certaines entreprises se sont détournées de la rivière favorisant le transport ferré et surtout routier.

Canal Seine-Nord Europe est donc bien l'occasion de recréer une synergie entre sites d'activités et le cours d'eau, d'accueillir de nouvelles entreprises et activités, d'en redynamiser d'autres.

PAPREC, par exemple, une société de recyclage du papier vient de reprendre l'ancienne papeterie de Pont-Sainte-Maxence en raison de son positionnement en bordure d'Oise et d'un quai.

Enfin, quelques friches pourraient également être amenées à disparaître, en étant réutilisées à des fins économiques telles que le site Continental à Clairoux, ou encore le Parc à Cendres à Saint-Leu-d'Esserent.

⇒ **Le projet Picardie-Roissy**



Afin d'améliorer la desserte et de favoriser la multimodalité de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, pôle d'emploi majeur, la création d'une ligne est envisagée dans le prolongement et en connexion avec la ligne existante Amiens-Creil-Paris pour relier Amiens à Roissy CDG en passant par Creil. Elle suppose des aménagements de capacité sur les lignes et dans les gares du parcours.

Le scénario mixte TGV et TER, a été retenu car en adéquation avec les besoins en déplacements des populations résidant au nord de Roissy. Deux options vont être réexaminées afin de mieux prendre en

considération les milieux urbains et naturels traversés ainsi que les coûts de réalisation. Les impacts sur le territoire de la vallée de l'Oise ne sont pas minces aussi bien en termes de tourisme que de développement urbain ou économique. Creil se trouvera alors à 20 minutes de la gare de Roissy, ce qui induit un potentiel de développement important. À Creil, l'élaboration du projet autour de la gare sera prochainement confiée à une équipe d'architectes-urbanistes qui devrait proposer un scénario d'aménagement en 2012/2013.

La proximité avec l'aéroport sera un atout pour le développement du territoire de la vallée de l'Oise. Les agglomérations de Compiègne et Creil ainsi que les communes travaillent sur des projets permettant d'accroître l'attractivité en adaptant l'offre ou en valorisant :

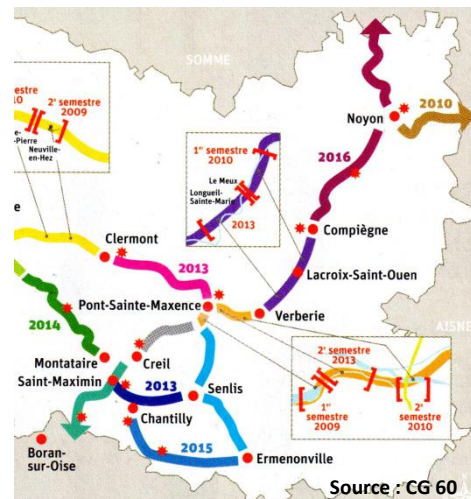
- les sites culturels et récréatifs,
- les structures d'hébergement et de restauration,
- des itinéraires pour la pratique de loisirs,
- de nouveaux équipements pédagogiques et culturels,
- l'accueil de courts-séjours, de séminaires ou de tourisme d'affaire.

Les gares et leurs quartiers, devront être profondément modifiés pour accueillir ce projet.

⇒ **La Trans'Oise**

240 km de voies vertes permettront de traverser le département de l'Oise. Ce projet, lancé en 2006 par le Conseil Général propose aux populations une nouvelle offre de déplacement que la voiture et favorise l'essor touristique. Elle s'inscrit dans un réseau plus large de voies vertes européennes.

Elle représente une opportunité pour le développement de nouvelles activités de loisirs et touristiques à vocation fluviale¹ sur notre secteur d'étude.



¹ Concept développé par Jean Viard, sociologue synthétisant les notions de fluvial et terrestre.

1.2.2 De nombreux SCoT et projets locaux mais un manque de concertation

La vallée de l'Oise est aussi porteuse de projets locaux aux abords de l'Oise ; ils sont largement déclinés dans les quatre Schémas de Cohérence Territoriale de la vallée que réalise actuellement « Oise-la-Vallée » :

- SCoT de l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC),
- SCoT du Syndicat Mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées (SMBAPE),
- SCoT des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH), approuvé le 28 juin 2011.
- SCoT du Syndicat Mixte du Grand Creillois.

Ces SCoT couvrent 78 communes, 6 intercommunalités dont deux communautés d'agglomération (Creil et Compiègne), soit 260 000 habitants et 109 000 emplois. Ils nécessitent la recherche d'une cohérence et d'une continuité dans les projets locaux encore peu évidentes aujourd'hui.

Tableau récapitulatif des politiques et projets en lien avec la rivière des SCoT de la vallée de l'Oise

SCoT	Orientations en lien avec la rivière	Projets en cours et à venir
ARC	<ul style="list-style-type: none"> - Volonté de reconquête des berges perçues comme un secteur favorable au renouveau du centre urbain. - Harmoniser les deux rives - Recréer du lien entre les communes grâce à l'Oise (et l'Aisne) en poursuivant la mise en place de liaisons douces. - Développement du fret fluvial, nouvelles installations et réhabilitation de sites existants - Faire émerger la vocation touristique des vallées de l'Oise et de l'Aisne. - Développer les aspects récréatifs de l'Oise (sportifs, ludiques, événementiels...) - Maitriser les étiages, les risques de pollution des eaux et les inondations. - Aménager les berges pour favoriser la diversité des séquences/favoriser la biodiversité - Valoriser les zones rouges 	<ul style="list-style-type: none"> - Trans'Oise et piste intercommunale. - Inauguration de deux nouveaux franchissements en 2011. - ZAC des deux rives (quartier mixte : siège social de Brézillon, CETMEF, Hôtel, résidence étudiante...). - Paris Oise Port Intérieur, lien avec le SMBAPE. - Projet de création d'un nouveau port à Janville et aménagements à Compiègne et Jaux. - Délocalisation du club d'aviron sur l'Aisne et création d'un pôle loisirs. - Accueil de péniches de croisières en centre-ville et développement des campings. - Aménagement d'une plateforme pour les matériaux de construction à Armancourt/Le Meux. Requalification économique du site Continental. - Centre des congrès et nouvelle école d'ingénieurs en bord d'Oise. - Gare, pôle multimodal en lien avec le quartier des roses de Picardie
SMBAPE	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la complémentarité et la coopération avec les territoires voisins. - Améliorer les capacités d'hébergement et diversifier l'offre en se servant de l'Oise comme facteur et vecteur de développement touristique et de loisirs du territoire. - Le développement des itinéraires et des circuits de circulations douces. - Assurer la fonctionnalité des continuités écologiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la ZAC Paris Oise, plate-forme multimodale et port fluvial (Longueil-Sainte-Marie) et du transport de conteneurs induit par le Canal Seine-Nord. - Trans'Oise et aménagement de pistes cyclo-touristiques sur la CCBA et connexion aux réseaux CCPE / ARC. - Projet hôtelier (village résidentiel et sportif sur pilotis à Verberie). - Transformation du port fluvial de Verberie en base de loisirs nautiques. - Création d'une base de loisirs comportant un parcours ornithologique à Rivecourt sur d'anciens bassins de carrières.
CCPOH	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver, mettre en valeur et assurer la gestion des espaces naturels, préserver et valoriser la richesse paysagère qu'ils représentent. - Permettre un développement urbain, économique et touristique respectueux de l'environnement. - Porter une attention particulière aux cœurs de nature ainsi qu'aux corridors écologiques. - Veiller à la bonne gestion et la bonne qualité de l'eau, favoriser le maintien et la restauration des bandes enherbées aux abords des rivières, Veiller à la restauration de la continuité piscicole. Rouvrir les milieux humides. - Assurer la continuité des parcours paysagers par la réalisation ou la restauration de cheminements. - Développer de l'activité touristique et de loisirs autour de l'Oise, « réseau loisirs ». - Affirmer les pôles économiques, assurer le développement du port céréalier de Pont-Sainte-Maxence dans le cadre du projet du Canal Seine-Nord. - Promouvoir le renouvellement urbain et la reconversion de friches d'activités. 	<ul style="list-style-type: none"> - Trans'Oise - Renforcement pôle industriel Pont-Brenouille (multiplication par deux de la capacité) et zone artisanale Pontpoint en lien avec port céréalier. - Requalification du centre-ville de Pont-Sainte-Maxence. - Quai de l'Oise (amélioration aspect paysager). - Continuités écologiques.
GRAND CREILLOIS	<ul style="list-style-type: none"> - Volonté de réappropriation des rives grâce à la création de chemins propices aux circulations douces. Développer un réseau « modes doux » relié aux principaux pôles de transport (gares). - Améliorer le cadre de vie et l'attractivité du territoire en se servant de l'eau, des milieux agricoles et naturels comme éléments fondateurs. - Relier les espaces naturels et urbains entre eux. - Poursuivre le développement des bases de loisirs reliées par les berges de l'Oise. (Montataire, Creil, Saint-Leu-d'Esserent...) - Favoriser la reconversion des sites en friches. - Les berges naturelles devront le rester. Rendre possible le cheminement à pied ou à vélo de Saint-Leu-d'Esserent à Villers-Saint-Paul sans discontinuité sur l'une ou l'autre des berges. 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet port de plaisance sur la friche Vieille Montagne. - Projet Ecoparc Nogent-Villers. - Aménagement de l'île Saint-Maurice, mise en valeur du château. - Projets de jardins suspendus. - Parc à cendres (vocation économique). - Zone de Vaux (servitude de passage aux abords de la rivière). - Relocalisation du port de Creil à Nogent, (création d'un deuxième silo ?)

3 thématiques en lien avec la rivière se dégagent des orientations inscrites dans les 4 SCoT de la vallée de l'Oise : le tourisme, l'économie, la préservation et la mise en valeur du milieu naturel.

Créer des **projets** qui soient **complémentaires** et non pas concurrentiels est l'un des objectifs fondamentaux d'une valorisation réussie des rives de l'Oise.

1. La protection et la valorisation des milieux naturels.

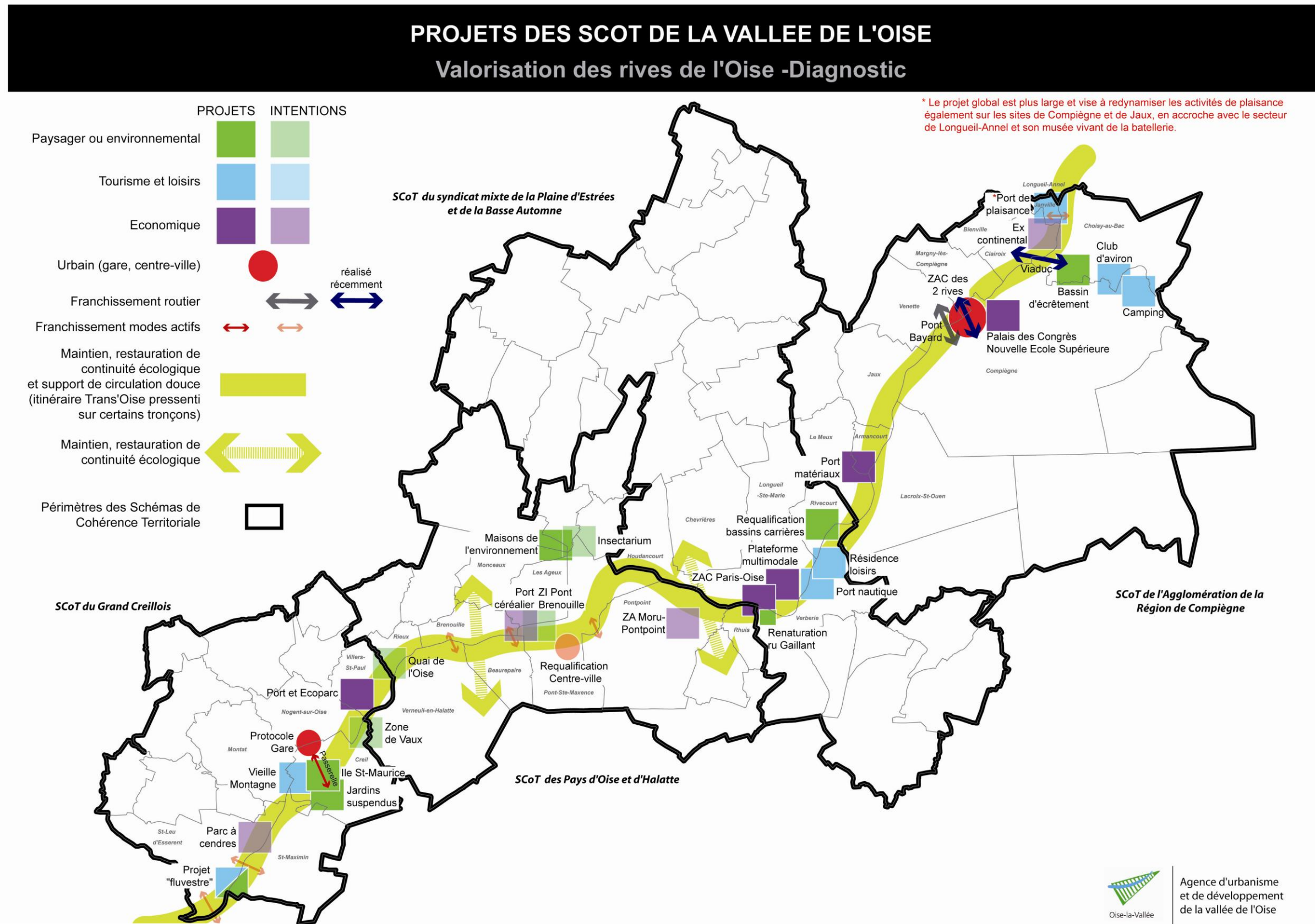
L'Oise est reconnue élément structurant de la trame verte et bleue. (Problématique des continuités écologiques, protection de la biodiversité...).

2. L'Oise est perçue à l'échelle de la vallée comme un élément porteur d'un futur développement touristique.

La possibilité d'y créer de nouveaux espaces et usages récréatifs et de structures d'accueil (hôtellerie, restauration...) émerge. Il y a une volonté de rendre les rives davantage accessibles aux modes doux grâce la mise en valeur, voire l'établissement de nouveaux itinéraires pour piétons et cyclistes.

3. La requalification de sites délaissés est une question importante.

L'activité croissante aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles, a créé et orienté l'implantation des entreprises en bordure d'Oise. Avec le déclin de certains domaines d'activités, des friches naissent et subsistent, qu'il convient de remettre en valeur (potentiel architectural, dépollution, ...). Le redéploiement de ces espaces pour le développement de nouvelles activités sera probablement accéléré par la création du Canal Seine-Nord.



Exemples de projets en cours ou à venir dans la vallée de l'Oise

⇒ **ZAC des deux rives, Compiègne**

La ZAC des deux rives est un projet d'agglomération visant à renforcer l'attractivité du centre-ville, faire des berges un espace de détente et de promenade et d'harmoniser les deux rives.

L'élément central est la réalisation d'un pont urbain, le Pont Neuf. Ce projet comprend le réaménagement des berges de l'Oise, un plan de circulation, des logements, bureaux et commerces.



Source : Courrier Picard

⇒ **Base de loisirs de Rivecourt (Parcours ornithologique)**

La remise en état des carrières d'exploitation est une obligation afin d'effacer les stigmates de l'activité et de favoriser la réinsertion de ces sites dans leur environnement. Sylviculture, reconversion en base de loisirs et plus rarement mise en valeur agricole sont les solutions généralement adoptées.



Source : Lafarge granulats

Rivecourt est concernée par de nombreux sites d'exploitation de granulats en bordure d'Oise. Ceux-ci doivent être réaménagés. Ils vont être transformés en trois plans d'eau :

- le premier en zone d'observation ornithologique,
- le second sera réservé à la pêche aux sports et loisirs nautiques non motorisés) ; Il jouera le rôle d'écrêteur de crues,
- le troisième sera dévolu à la promenade avec un parcours santé.

⇒ **Plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie : Paris Oise Port Intérieur (POPI)**

En lien avec le Canal Seine-Nord, elle a pour vocation d'accueillir les services de transports conteneurisés. Site privilégié en bordure d'Oise et desservi par l'autoroute A1 et la voie ferrée (Paris/Bruxelles), elle s'étend sur 173 hectares. Y sont prévus 4 entrepôts d'une surface totale de 130 000 m² pour l'accueil des prestataires de transports et logistique. Elle se positionne comme point d'entrée pour les échanges internationaux de la Picardie. Le coût de l'opération est évalué à 25 millions d'euros. Le trafic attendu de 25 000 conteneurs evp (équivalent vingt pieds) en 2011 et 77 000 evp en 2025.



Source : Courrier Picard

⇒ **Projet hôtelier, Verberie**

Ce projet est prévu sur une ancienne gravière à Verberie. Il prévoit la création d'un complexe hôtelier de plusieurs centaines de suites avec des lieux d'accueil pour les séminaires, la restauration ou encore le bien-être et cela sur 1,8 hectares. Les locaux seront construits sur pilotis sur le plan d'eau.

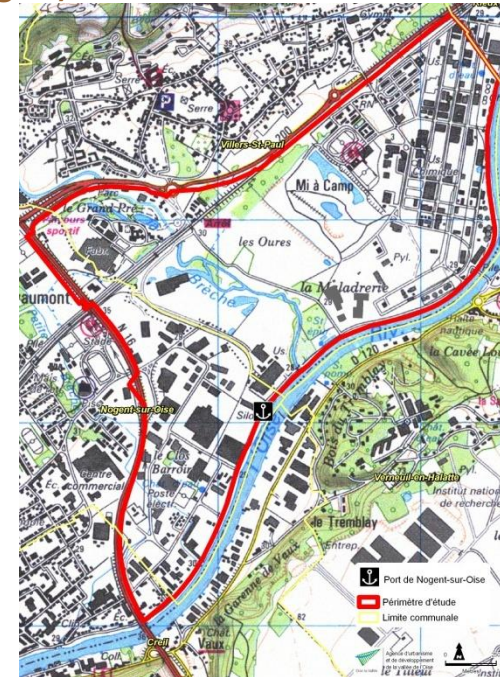
Il prévoit également des bâtiments réservés à une pépinière d'activités environnementales ainsi qu'une zone industrielle et commerciale.



Source : OGE

⇒ **Ecoparc et port de Nogent/Villers**

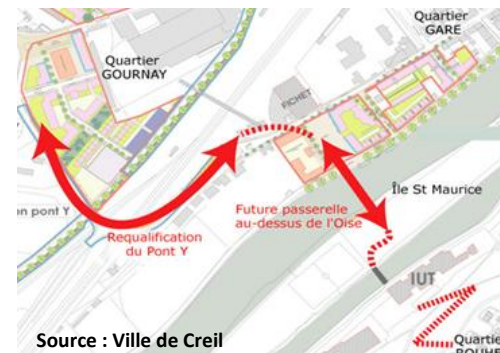
Avec les opportunités économiques induites par le Canal Seine-Nord, une réflexion a été engagée sur la zone d'activités économiques de Nogent et de Villers-Saint-Paul afin de profiter au mieux de ses retombées. Un projet d'ecoparc est donc envisagé sur cette zone. Il va permettre aux entreprises implantées de réduire leurs impacts sur l'environnement. Pour cela des initiatives seront portées afin de réduire et/ou de traiter les déchets sur place. Les entreprises pourront également envisager des certifications (ex : ISO 14 001). Ce projet est actuellement en phase d'élaboration.



⇒ **Aménagement de l'île Saint-Maurice, Creil**

Les travaux actuels ont pour but la requalification des espaces sportifs et des lieux de détente déjà présents et le renforcement de la vocation récréative de l'île.

Une passerelle piétonne sera créée afin de desservir les deux rives de l'Oise en passant par l'île Saint-Maurice. Elle assurera la liaison du quartier de la gare avec le centre-ville et plus au sud avec les nouveaux quartiers de Gournay et le plateau. Il est prévu de rénover le « pont Y » situé au-dessus des voies ferrées et desservant Gournay.



Source : Ville de Creil

⇒ **Projet « fluvestre » de Saint-Leu-d'Esserent**

Ce projet constitue une approche globale de l'intégration du cours d'eau au projet communal, il s'agit notamment :

- d'orienter nos zones vertes vers la rivière. Ouverture permanente de la base de loisirs intercommunale, acquisition de 16 hectares de promenade,
- tourner les nouveaux quartiers vers l'eau, recréer un lien entre ville et rivière, réflexion sur la reconversion d'anciennes friches industrielles, dans le quartier de l'Ancienne Sucrierie,
- d'aménager les berges, par le biais d'acquisitions foncières et d'un partenariat actif avec Voies Navigables de France,
- de développer son potentiel multimodal à vocation économique (fer/eau/route), zone du Renoir.
- de s'inscrire dans le réseau d'étapes fluviales touristiques qui se structure dans le segment aval de la rivière Oise.

Pour marquer la vocation fluvestre de son territoire elle prévoit la construction d'un bateau, un symbole, qui pourra faire office de point d'accueil multi-services servant à la fois de relai d'information touristique, de capitainerie pour la halte fluviale, et de relai circulation douce pour la Trans'Oise.

De nombreux projets de grande et petite envergure, présents dans la vallée de l'Oise, reposent sur des thématiques communes dégagées dans les SCoT et témoignent de dynamiques très actives d'aménagement des espaces.

On peut s'interroger sur la coexistence et la cohérence de ces nombreuses ambitions.

- l'échelle : comment articuler au mieux les projets locaux avec les projets régionaux et nationaux ?
- les usages : comment les faire coexister en bonne intelligence et dans le respect des composantes du territoire.

La rivière s'impose comme un élément fédérateur pour de nombreux projets. Elle permet d'engager une réflexion sur l'articulation de ces territoires et sur les potentialités de développement qu'elle induit. La mise en œuvre des projets nécessiterait plus de concertation et de mise en cohérence à l'échelle de la vallée.

Au-delà des spécificités attenantes à chaque ville et à chaque territoire porteur de SCoT, en ce qui concerne l'aménagement et la valorisation des rives de l'Oise, les volontés convergent.

Une coordination des projets à une échelle plus large que celle du SCoT pourrait favoriser l'émergence de projets d'envergure comme le développement du tourisme fluvestre ou l'attractivité et la promotion des territoires, tant pour les entreprises ou les habitants, que pour les visiteurs extérieurs.

1.3 Une fonction récréative émergente

L'Oise et ses rives sont aussi les supports d'activités récréatives bénéfiques au bien-être des habitants et pouvant contribuer à l'attractivité des territoires. Des animations ponctuelles en lien avec la rivière existent et contribuent à la faire connaître aux populations locales. (Oise Verte et Bleue, Fête du Nautisme, Creil Bords de l'Oise,...).

1.3.1 La rivière, un espace favorable aux activités nautiques mais concurrencé

Notons que de nombreuses activités se localisent autour d'étangs plus ou moins proches de l'Oise (bases de loisirs : Saint-Leu-d'Esserent, Longueil-Sainte-Marie ; pêche, jet ski ou planche à voile à Pontpoint, Longueil-Sainte-Marie,...).

⇒ La pêche

Selon le Comité Départemental, elle se pratique principalement sur les étangs privés notamment à Pontpoint. Il y a plus d'intérêt à pêcher en rivière (excepté 50 mètres en amont et en aval d'infrastructures hydrauliques), mais cette pratique est assez peu développée. La consommation des poissons pêchés est interdite. Le département de l'Oise dénombre 11 000 adhérents et 70 associations (à Creil, Pont-Sainte-Maxence, Verberie et Compiègne qui accueille également le siège de la fédération départementale).

Il est difficile de dénombrer exactement les pêcheurs en rivière, mais en observant les rives de l'Oise on a pu constater qu'ils étaient assez peu nombreux. **Le comité souhaiterait une meilleure prise en compte de ses activités ainsi qu'une meilleure protection des milieux aquatiques. Il constate les efforts déjà fournis (réfection des écluses, barrages (passes à poissons)...) mais s'inquiète des impacts du futur Canal Seine-Nord Europe.**



⇒ L'aviron et le canoë kayak

Plusieurs clubs d'aviron existent ; à Creil (île Saint-Maurice, adapté à la pratique handisport), Verneuil-en-Halatte où est situé le Comité Départemental et à Compiègne (club de niveau national). Ce dernier devrait être délocalisé sur l'Aisne suite à l'arrivée du Canal Seine-Nord. Pour le kayak, on dénombre une centaine de pratiquants. Le seul club installé près de l'Oise se situe à Lacroix-Saint-Ouen (un autre club est présent à Cires-Lès-Mello sur le Thérain). Certains clubs d'aviron proposent cette activité et vice-versa.

Ces activités doivent cohabiter avec la navigation. Les péniches sont toujours prioritaires car moins maniables. La mise à grand gabarit du canal ne devrait pas



empêcher la pratique de ces activités sportives, mais posent cependant la question de la cohabitation des activités et des usages.



L'Oise pourrait être davantage valorisée comme atout touristique, selon le Comité Départemental de Kayak. Les sports de nature sont en vogue, et le potentiel de développement sur l'Oise est grand. Le rapport à l'eau et à l'environnement est de plus en plus recherché, ce qui serait profitable au développement des activités nautiques.

⇒ La navigation de plaisance et la voile

Outre plusieurs haltes nautiques, deux ports de plaisance sont présents sur le territoire de la vallée, à Compiègne (71 emplacements occupés à l'année et accueil de plaisanciers de passage), et à Jaux (25 places). Deux autres sont envisagés à Creil sur la friche de la Vieille-Montagne (6 ha) et à Janville. Rappelons qu'à proximité, la commune de Longueil-Annel, est réputée pour ses activités de batellerie (musée vivant).

La voile peut être pratiquée sur certaines portions de l'Oise, mais l'offre se localise principalement sur des étangs : étang « du barrage » à Longueil-Sainte-Marie géré par l'association « Planche Oise Passion » et une école de voile sur la base de loisirs de Saint-Leu-d'Esserent.



Le club nautique de Lacroix-Saint-Ouen (10 licenciés pour le canoë-kayak et 13 pour la voile) est autorisé à la navigation entre le pont de Lacroix-Saint-Ouen et le pont de la voie ferrée de Verberie. Les représentants de ces activités regrettent l'état de malpropreté de la rivière (déchets flottants).

Il existe un fort potentiel de développement touristique en lien avec la navigation de plaisance et touristique, notamment car l'offre d'accueil des bateaux est restreinte et que la demande est croissante.



1.3.2 Les rives, un potentiel de promenades peu aménagées

De nombreuses structures proposent des sorties « nature » permettant la découverte du patrimoine naturel. Les rives de l'Oise sont également propices par endroits à la détente, espaces aménagés (bancs, poubelles) voire aires de pique-nique. Les promenades se pratiquent généralement sur le chemin de halage (rive droite) ou sur les portions aménagées (chemin agricole, itinéraires spécifiques...) plutôt en rive gauche.

⇒ La marche et la course à pied

Le Comité Départemental de Randonnée pédestre dénombre 1400 licenciés dans l'Oise. Il propose des itinéraires principalement localisés sur Saint-Leu-d'Esserent, Creil, Verberie et Compiègne. Les passages en bordure d'Oise sont peu nombreux et la visibilité sur celle-ci est limitée. Il existe peu d'itinéraires permettant de faire des boucles, obligeant les promeneurs à opérer des allers-retours. Le principal problème reste l'accessibilité. L'effondrement des berges et le manque d'entretien font aussi partie des dysfonctionnements relevés.

Le comité souhaiterait une meilleure accessibilité (en limitant l'entrée aux véhicules motorisés), ainsi que la création de boucles de cheminements.

Le chemin de halage ou les pistes aménagées constituent également des supports intéressants pour la pratique de la course à pied et il est fréquent d'y croiser des joggers.

⇒ Le vélo et le cheval

La randonnée cycliste sportive et compétitive n'est pas exercée en bordure d'Oise à cause de la discontinuité des parcours. **La création d'itinéraires ou de boucles serait appréciée, en raison du cadre agréable que dégage la rivière. L'objectif du Comité Départemental de Cyclisme, serait de développer une signalétique permettant une cohérence et une facilité de cheminement.**



Les pratiques cyclistes « utilitaires » (pour se rendre au travail) et de « loisirs » sont exercées le long de l'Oise, lorsque cela est rendu possible.

L'Association des Usagers du Vélo, des Véloroutes et Voies Vertes des Vallées de l'Oise (AU5V) dénombre 230 adhérents.

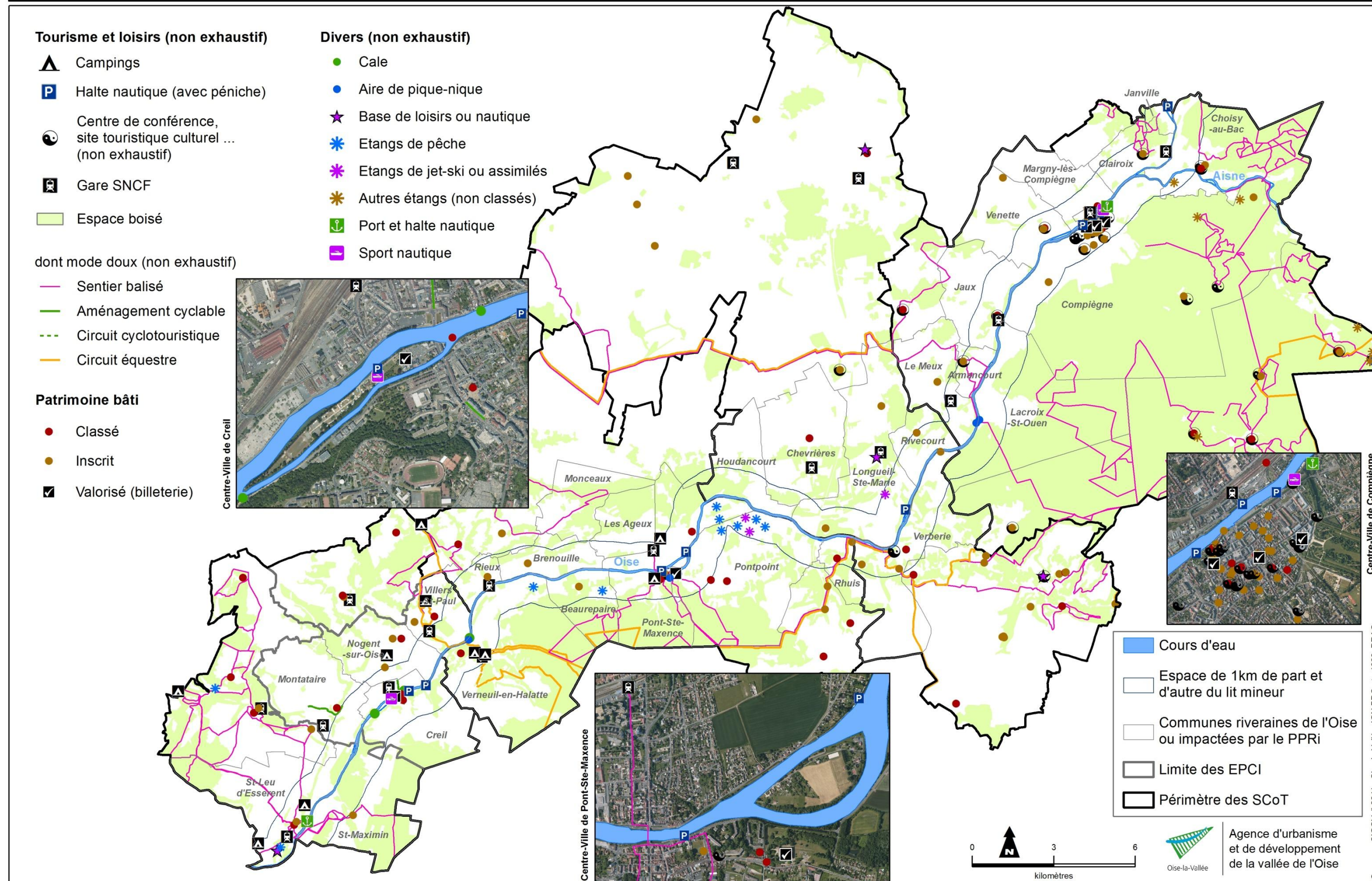
Ils pratiquent davantage la rive gauche de l'Oise car elle est ponctuellement aménagée de voies dédiées (Trans'Oise), notamment entre Pontpoint et Verberie et entre Lacroix-Saint-Ouen et Compiègne.

Une quinzaine de clubs est implantée à proximité de la vallée de l'Oise mais pour les raisons indiquées plus haut, pour une pratique sur les rives de l'Oise, des aménagements s'avèrent nécessaires.

La pratique « utilitaire » est principalement observée en rive droite entre Pont-Sainte-Maxence et Creil et entre les gares et les zones d'activités.

TOURISME / PATRIMOINE / LOISIRS

Valorisation des rives de l'Oise - Diagnostic



Selon l'AU5V, les rives possèdent de nombreux atouts pour la pratique du vélo : un environnement agréable, avec peu de relief et éloigné de la voiture. Cependant elles manquent d'entretien et il faudrait pouvoir stabiliser certaines portions pour développer la pratique. L'AU5V souhaiterait passer une convention avec Voies Navigables de France et les collectivités pour étendre l'autorisation de passage sur les chemins de halage à la pratique du vélo (décret de 1932).

Selon le Comité Départemental de Cyclotourisme, les rives de l'Oise constituent un cheminement naturel idéal pour la pratique de la bicyclette. Les sections aménagées sont utilisées pour divers usages allant de la pratique familiale à la randonnée de longue distance (pèlerins allant à Compostelle). Leur usage est limité par le manque de continuité qui oblige les usagers à faire des détours (itinéraires peu évidents et pas pratiques).

Actuellement c'est aux alentours de Compiègne qu'il y a le plus d'aménagements et, par conséquent la plus grande fréquentation.



En amont de Creil, le chemin de halage est aussi assez largement utilisé.



Sur les autres portions telles que Compiègne/Noyon, Lacroix-Saint-Ouen/Pont Sainte Maxence, Pont-Sainte-Maxence/Rieux et Creil/Boran, le chemin de halage (rive droite) existe toujours mais ne permet pas le passage des cyclistes autres que VTT.

La randonnée équestre est très peu pratiquée en bordure d'Oise, seul un tronçon est officiellement identifié à Rhuis/Verberie (rive gauche). Le Comité Départemental du Tourisme Équestre est très intéressé par le potentiel de développement d'itinéraires aux abords de l'Oise.

Les débats autour de la TransOise avaient été une occasion de développer les possibilités de promenades. Cependant cette option n'a pas été retenue car elle appelait des aménagements spécifiques en termes de revêtement et d'équipements ponctuels (anneaux, abreuvoirs...).



Source : CG 60

La fréquentation touristique et pour les loisirs de proximité reste assez limitée aux abords immédiats de l'Oise. Cet espace reste encore méconnu car peu accessible et relativement peu aménagé pour ce type de pratiques.

De plus, de nombreux autres espaces ou bases de loisirs sont présents dans la vallée proposant une offre similaire (pêche, nautisme, randonnées, cheval...) dans des cadres structurés sécurisés, surveillés, et régis par des associations.

Cependant tous les acteurs s'accordent à dire qu'il existe un potentiel prodigieux aux abords de l'Oise (chemin de halage notamment) et aimeraient pouvoir développer une offre sur ce secteur.



Pont-Sainte-Maxence. En amont du pont. Rive droite

L'Oise et ses rives sont synonymes de partage et de diversité.

Elles se caractérisent par des usages multiples et divers. La voie d'eau est valorisée par la navigation professionnelle en tant que mode de transport performant, écologique, sûr et fiable, mais est simultanément utilisée à des fins sportives ou récréatives pour la navigation touristique et de plaisance, et par les adeptes de la pêche, du vélo, de la voile, du canotage ...

Elles constituent également une vitrine pour les communes riveraines tant du point de vue de l'attractivité économique et touristique que de la qualité du cadre de vie pour les habitants.

Les projets à l'étude et en cours de réalisation posent la question du possible développement d'une telle diversité d'usages : coexistence d'activités économiques, de loisirs, et de la qualité de l'environnement (voie d'eau, berges) et des conflits qu'ils risquent de générer, ...

C'est pourquoi une réflexion globale sur les usages à l'échelle de la vallée semble être opportune dans les années à venir, parallèlement aux projets « canal Seine-Nord Europe », à la DRA « vallées picardes » et aux volontés de développement d'une offre de tourisme fluvestre et de loisirs de proximité.

2. L'Oise et ses rives, identité(s) et reconnaissance

Après avoir dressé un portrait rapide des dynamiques et fonctions de la vallée, il apparaît important d'analyser la manière dont sont structurés les espaces en termes d'organisation spatiale et d'étudier les rapports qu'ils entretiennent avec la rivière.

2.1. Les territoires et leurs rapports à la rivière

L'organisation spatiale du secteur s'explique par l'histoire des lieux :

- la topographie : les rebords abrupts des plateaux ont cantonné l'urbanisation sur les rives en pentes douces,
- l'hydrographie : les zones inondables et de marécages étant peu propices à l'installation, les villages ont souvent trouvé refuge sur des terres plus hautes en créant parfois un contact avec la rivière (des bacs...),
- la stratégie : s'entourer d'eau (et de remparts) a longtemps été le seul moyen de défense contre l'envahisseur,
- le transport et commerce : la rivière est un moyen de transporter denrées et matériaux, et l'eau est une source d'énergie pour les activités. Les villes les plus importantes sont d'ailleurs nées de la rencontre des routes commerciales et de l'eau. Le chemin de fer viendra par la suite transformer notablement l'organisation de la vallée.

Pour ces raisons, l'Oise est depuis longtemps un atout majeur pour l'agriculture (limons des plaines alluviales au nord) et l'extraction de matériaux (bois, pierre...). Cela a privilégié cet axe pour l'implantation d'habitat et d'activités au sein de pôles.

2.1.1. Les « villes-pont », socles de l'armature urbaine

Historiquement l'organisation spatiale de la vallée s'est structurée autour des villes qui disposaient d'un franchissement (bac, pont...) et qui se situaient sur les axes majeurs reliant le nord de la France et de l'Europe à Paris.

La carte de Cassini (1750) montre que seules 3 villes bénéficiaient d'une taille importante et d'un franchissement sur l'Oise, trois « villes-pont » :

- **Compiègne**, place forte, ceinte de remparts et de fossés et point de passage vers les Flandres durant tout le Moyen-Âge, occupe la rive gauche.
- **Creil** dont l'île fut occupée en premier lieu, s'étend par la suite sur la rive gauche.
- **Pont-Sainte-Maxence**, ville née de la rencontre de la route des Flandres (ancienne chaussée romaine) et de la rivière Oise, s'est principalement développée en rive gauche.

L'installation des villes sur la rive droite était contrainte par la présence de zones marécageuses et inondables, impropres à l'installation humaine. La dénomination « marais » sur la carte de Cassini, apparaît d'ailleurs fréquemment sur cette rive. D'autres toponymies de lieu s'y rapportent comme par exemple le quartier Gournay à Creil, qui vient du gaulois « *gronna* » signifiant « lieu marécageux ».

Compiègne, Pont-Sainte-Maxence et Creil sont encore aujourd'hui les principales villes et conservent certaines similitudes :

- Un cœur historique, aujourd'hui noyau administratif et culturel, à proximité des rives en rive gauche.
- Une expansion urbaine qui favorise la fusion de plusieurs pôles urbains en conurbation. Les différences de poids administratif, économique et démographique continuent cependant de polariser l'espace et d'entretenir les disparités rive gauche et rive droite.
- Des quais dédiés à la circulation et au stationnement automobile.
- Un axe routier traversant, en centre-ville (deux pour Compiègne depuis peu).

Ces villes constituent les rares espaces où la rivière et ses rives se donnent à voir et offrent des perspectives plus ou moins intéressantes. Les rives y ont d'ailleurs été investies, le plus souvent par la circulation automobile et les activités (voirie, parking, quai, emprise industrielle...),

Chaque territoire conserve toutefois des spécificités attenantes à son propre développement.

Carte de Cassini, 1750



Source : Géoportail

Compiègne



Creil



Pont-Sainte-Maxence



Le noyau urbain est positionné sur la rive gauche de l'Oise, où son centre s'y est développé, regroupant l'ensemble des fonctions urbaines sauf la gare, située en rive droite. Un pont relie le centre-ville à la gare, accompagné depuis peu d'un deuxième pont urbain. Celui-ci contribuera au rééquilibrage des rives. Une passerelle SNCF, proposant un passage protégé aux modes doux longeant les voies, permet aussi la liaison entre les deux rives.

Des aménagements ont été réalisés (pistes cyclables jusqu'à Lacroix-Saint-Ouen) et d'autres sont à venir (projet de réaménagement des berges ...). Cependant l'emprise de la voiture est importante (routes, parking en bordure d'Oise) témoignant d'une planification qui s'est faite par rapport et non en rapport avec le cours d'eau. L'Oise n'est pas perçue comme un lieu de vie, ou d'animation (commerciale, ludique,...) mais comme un espace fonctionnel. Le centre-ville s'organise plus haut entre l'université et le château.

D'une rive à l'autre d'amont en aval

Un manque de lisibilité

La rive gauche se caractérise par la juxtaposition d'éléments hétéroclites :

- le port de plaisance,
- les bâtiments désaffectés de l'ancien club de kayak et de la piscine et le club d'aviron encore en activité qui devrait déménager prochainement,
- un linéaire de presque 500 m de parkings étagés sur plusieurs niveaux, et en arrière une allée de tilleuls reculée d'une quinzaine de mètres et surélevée par rapport au bord du quai,
- une promenade peu qualifiée longeant un secteur d'habitat qui aboutit à des emplacements pour péniches,
- un quai dévolu à la circulation automobile,
- un secteur en renouvellement urbain autour du futur pont.

La rive droite se caractérise par :

- une ripisylve¹ dense en milieu urbain (allée de platanes, secteur de la gare et des Roses de Picardie à Margny),
- une végétation plus diversifiée et moins entretenue en aval qui camoufle un parking,
- une halte nautique pour les péniches.

Les espaces dédiés à la voiture et la végétation ne permettent pas de voir les éléments remarquables (monuments historiques) et de saisir l'identité du tissu urbain de Compiègne.

Le noyau urbain s'est développé de part et d'autre de la rivière. L'île Saint-Maurice tient une place prépondérante en regroupant à la fois la Mairie et un parc urbain prolongé en rive gauche par le parc de la Faïencerie. Le centre-ville est desservi par 2 passerelles piétonnes en plus du pont routier. La rive droite est marquée par la présence des industries, des friches (Vieille-Montagne, habitat dégradé), et de l'ensemble architectural d'après-guerre encadrant la place Carnot tandis que la rive gauche regroupe un secteur bâti en arrière d'un rideau végétal, excepté au niveau du pont.

L'accès aux rives est étagé, des passages (escaliers et sentes) ont été aménagés pour permettre l'accès à l'eau de part et d'autre.

Cette configuration fait de la rive gauche un centre administratif et culturel, avec un cadre de vie plus soigné.

D'une rive à l'autre d'amont en aval

Une forte disparité végétal/minéral

La rive gauche se caractérise par :

- la ripisylve qui dissimule la zone d'activités de Vaux, et se confond avec le coteau de Verneuil-en-Halatte,
- un bâti ancien remarquable qui s'avance ponctuellement jusqu'à l'eau et des points de repère (temple d'Amour, clocher Saint-Médard), alors qu'en arrière se dévoile le coteau boisé.
- l'île Saint-Maurice, une végétation entretenue (rangée de peupliers) structure des promenades et des espaces verts par lesquels on accède aux appontements,
- la fusion entre le bois du coteau de Laversine et la ripisylve contraste avec les espaces urbanisés et crée ainsi une échappée verte à proximité du centre-ville.

En rive droite :

- Des aménagements fonctionnels créent une percée vers l'Oise : le quai routier, l'absence de végétation, avec en fond un linéaire de bâti des années 50 jusqu'au grand parking de la Place Carnot.
- Au-delà du pont l'effort de restauration des quais s'interrompt. Les rives sont ensuite peu entretenues et dégradées. L'espace est encombré par les voitures, les axes de circulation et le stationnement et en toile de fond se profilent les silhouettes imposantes des industries (ARCELOR...). Ces infrastructures sont d'autant plus visibles que la ripisylve est inexistante.

Le noyau urbain s'est développé de part et d'autre de l'Oise, cependant la rive gauche regroupe l'essentiel des fonctions urbaines (Mairie, rues commerçantes), la rive droite prolonge l'axe commerçant jusqu'à la gare. Un pont routier permet de franchir l'Oise. Un second pont donne accès à l'île Sarron en amont du pont principal et permet de franchir un bras de l'Oise, mais pas de la traverser entièrement. Les rives sont dégagées même lorsqu'un rideau végétal est présent, il est suffisamment perméable pour permettre de voir l'autre rive.

La rive droite est caractérisée par la présence d'une vaste zone industrielle prolongeant le front bâti tandis que la rive gauche, plus verte, accueille des espaces dévolus aux sports et loisirs.

D'une rive à l'autre d'amont en aval

Un vrai dialogue entre les deux rives mais peu mis en valeur

En rive gauche :

- l'île de Sarron et l'abbaye du Moncel, des espaces très végétalisés,
- le secteur historique central où les rues perpendiculaires permettent de dégager des perspectives,
- un secteur hétéroclite composé d'un parking en stabilisé, d'une friche et d'espaces à vocation de loisirs (sports, jardins ouvriers,) et de détente sans mise en valeur paysagère.

En rive droite :

On retrouve une similarité avec la rive gauche. Un effort de végétalisation masque les zones pavillonnaires récentes jusqu'au centre historique qui se montre en arrière du quai dédié à la circulation. En revanche, en aval du pont, une vaste zone industrielle prend place face aux terrains de loisirs.

Le secteur historique central :

- les deux rives se caractérisent par des linéaires de bâti ancien se faisant face, créant un dialogue sur le plan architectural, un « effet miroir »,
- le dialogue et l'ouverture sont accentués par les aménagements (structure des perrés en V et non en U, berges végétalisées). Ceux-ci rendent plus évidents l'accès à l'eau et aux pontons en contre-bas.

Plus en aval, cet « effet miroir » s'estompe. La ripisylve abondante (rive gauche) répond aux industries (rive droite).

La végétalisation des rives constitue à la fois un obstacle au dialogue entre les deux rives et un atout paysager (cadre arboré en milieu urbain). Évoluant au cours des saisons, la végétation redevient chaque année perméable de l'automne jusqu'au printemps. Les rives se donnent alors de nouveau à voir.

1. Ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau

⇒ **Autres « villes-pont »**

Margny-lès Compiègne

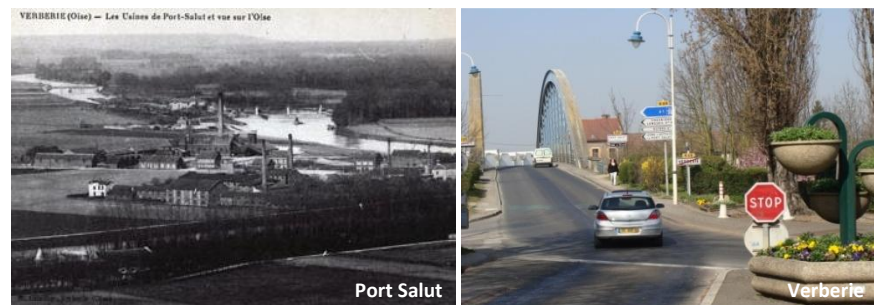
En 1750, Compiègne était située sur la rive gauche de l'Oise et était reliée à Margny-lès-Compiègne en rive droite par un pont. Autour de 1830, un terrain dénommé le «Petit Margny», situé en tête de pont sur la rive droite faisait l'objet de convoitise de la part de Compiègne.



En 1847, l'arrivée du chemin de fer et des activités industrielles et commerciales transforme le village demeuré jusque-là rural. Margny-lès-Compiègne souhaite conserver son caractère « rural » et marquer son détachement par rapport à l'ancienne ville impériale. La gare est alors implantée sur le site du «Petit Margny» appartenant dorénavant à la ville de Compiègne. Margny-lès-Compiègne n'est pas assimilée aux «villes-ponts», mais elle se caractérise par une continuité urbaine avec la commune de Compiègne.

Verberie

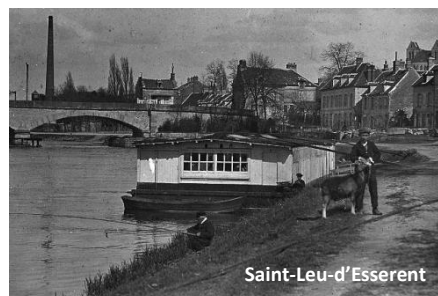
En 1750, le village de Verberie est urbanisé sur la rive gauche de l'Oise et possède un port, «Port-Salut» sur sa rive droite. Il n'est pas pourvu de pont, un bac permet le transbordement entre les deux rives.



En 1875, un site industriel (fabrique de sucre) ainsi que des logements ouvriers s'installent sur le site de Port-Salut, devenu un point stratégique depuis la création du pont de Verberie. Cependant, ce hameau sera rattaché par la suite à la commune de Longueil-Sainte-Marie. Le village se situe aujourd'hui seulement sur la rive gauche de l'Oise et bénéficie toujours d'un pont routier. Il constitue un pôle urbain intermédiaire de la vallée, mais ne se caractérise pas aujourd'hui comme une «ville-pont».

Saint-Leu d'Esserent

Le village est originellement situé sur la route de Paris à la Picardie. Le village est installé en rive droite. Il fait face au port, lui installé en rive gauche. Le pont n'apparaît pas sur la carte de Cassini car il a été détruit en 1650 pour privilégier le passage par Creil. Le passage est alors assuré par un bac jusqu'en 1756.



Les « villes-ponts », principalement urbanisées en rive gauche de l'Oise, se sont développées en rive droite grâce à des aménagements réduisant le caractère inondable des terrains.

Au sein des pôles urbains, l'Oise reste encore peu valorisée. Entre 1850 et 1950, le développement important des espaces économiques aux abords de la rivière a favorisé l'émergence d'une conurbation le long de la vallée. L'Oise a longtemps été considérée comme un obstacle aux échanges terriens en même temps qu'elle était un formidable vecteur d'échanges fluviaux.

2.1.2. Les espaces interstitiels, nouveaux territoires d'enjeu entre nature et urbanité

De plus petits centres urbains viennent effleurer le cours de la rivière au sein de la Vallée. Trois principaux cas de figure existent :

- **Les «villes-pied de coteau»** : le centre longe parallèlement le cours de la rivière, enserré entre les coteaux abrupts et l'infrastructure ferroviaire, sans pouvoir vraiment le juxter sauf lorsque des îles existent (Janville).
- **Les «villes-rivière»** : le noyau central est situé dans les terres mais son extension est venue buter sur la rivière (Clairoix).
- **Les «villes intérieures»** : le centre s'est localisé dans les terres probablement pour éviter les risques d'inondation (Choisy-au-bac, Houdancourt...) ou encore pour laisser place à l'exploitation de carrières (Saint-Maximin).

Ces villages, davantage ancrés dans les terres, ont utilisé les atouts attenants à leur territoire tout en tirant profit de leur proximité à la voie d'eau (trafic fluvial).

⇒ **Le rôle des activités extractives**

Elles ont façonné les espaces ruraux depuis le 17^{ème} siècle, situés en aval de la vallée (Saint-Maximin) et entre Pontpoint et Rivecourt. Dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle, les carrières ont répondu aux besoins importants pour le Paris Haussmannien, la pierre étant facilement transportable par voie fluviale (canalisation de l'Oise, 1825) puis par l'intermédiaire du chemin de fer (ligne Paris-Creil, 1859). Chaque carrière bénéficiait de son propre port jusqu'au raccordement des sites d'extraction au fret ferroviaire. C'est pourquoi, on retrouve de nombreux ports à pierres en rive gauche de l'Oise.

L'utilisation des matériaux locaux dans l'architecture ancienne confère à ces centres une forte identité locale encore relativement peu altérée par l'architecture standardisée des habitats pavillonnaires. Pierres locales, tuiles permettent de rattacher ces îlots à leur contexte géologique. Elles sont enfin des centres d'organisation des activités agricoles, bien que cette activité ait fortement décliné depuis le 19^{ème} siècle.

⇒ **Un difficile maintien de l'agriculture**

Le développement industriel de la vallée a laissé peu de place à l'agriculture. Dans le Creillois, ce déséquilibre déjà ancien s'accroît : les formes d'urbanisation actuelles (pavillonnaire, ZAC et ZI), en l'absence de reconversion des friches, absorbent les espaces encore dédiés à la production agricole.

Ces formes ont pour effet d'accroître les contrastes paysagers avec les talus boisés non aménagés du fait d'un relief trop abrupt et avec les plateaux où l'agriculture productiviste et céréalière reprend le dessus. Plateau Picard, Plaine d'Estrées, Plaine Noyonnaise sont structurés par de larges champs ouverts. Les haies vives et mortes s'y font de plus en plus rares.

⇒ **Un changement perpétuel des paysages bocagers, mais une permanence des grands ensembles forestiers**

On peut opposer les paysages de bocage et de polyculture (Oise Creilloise jusqu'à la boucle de Pontpoint), hétérogène et en continuelle transformation, au paysage stable des cultures ouvertes de la plaine alluviale autour de Compiègne et des grands massifs forestiers à l'est : forêts domaniales de Compiègne et de Laigue-Ourscamps, massif des trois forêts (Halatte Ermenonville et Chantilly). On retrouve dans ces dernières une végétation calcicole (chênaie, hêtraie rouvre merisiers, charmes, tilleuls et bouleaux).

⇒ **Une culture maraîchère modeste mais ancrée dans le paysage urbain**

Sa pratique très répandue s'explique en partie par le caractère industriel de la vallée. On retrouve dans le sillage des industries les jardins ouvriers ou jardins familiaux, à flanc de coteau ou dans les interstices entre usines et logements. Ils procurent une alimentation d'appoint et permettent de pratiquer une activité de plein air pour des populations à bas revenus et qui ne bénéficient pas de jardins privatifs attenants à leur logement.

⇒ **Une végétation très présente**

Les activités forestières ont marqué l'économie de ces espaces (présence de port à bois en 1738), de par la proximité de grande superficie forestière (forêt de Chantilly, d'Halatte, de Compiègne). Les grandes forêts domaniales créent de part et d'autre de la vallée une dense ceinture boisée.

Les peupleraies, facilement exploitables grâce à une croissance végétative extrêmement rapide, sont assez peu présentes dans la vallée de l'Oise, mais ont été largement plantées dans la vallée du Thérain et de la Brèche, contribuant à fermer et à rendre monotones ces anciennes terres de bocage. Dans la vallée de l'Oise, ce sont les friches industrielles non entretenues qui laissent le champ libre à une végétation plus diversifiée. Cette ripisylve joue un rôle à la fois positif et négatif : elle permet la régénération rapide d'écosystèmes après une intense exploitation industrielle en fournissant des abris faunistiques et fauniques. À long terme cependant, la végétation arbustive ferme le paysage alors que ces espaces pourraient être mis en valeur par la pratique agricole ou le pâturage.

Les espaces interstitiels présentent une grande variété d'occupation mais ils sont aussi les plus mystérieux car « inaccessibles » : site d'extraction, réserve de chasse, champ, étang ; le plus souvent ils sont privatisés et leur accès est volontairement interdit ou rendu difficile. Toutefois les usages agricoles et extractifs ont ponctuellement permis de maintenir des espaces ouverts accessibles sur le secteur.

Le territoire apparaît historiquement et géographiquement des points de vue organisationnel et fonctionnel très axé sur la rivière. Cependant la réalité est toute autre lorsqu'on le pratique. Sur le terrain, la rivière et ses rives sont très peu perceptibles en dehors des pôles urbains, des franchissements et de quelques rares points hauts.

Cela s'explique notamment par le contexte paysager dans lequel ce territoire s'inscrit, témoignant de la considération essentiellement économique et du manque de traitement dont la rivière et ses rives ont fait l'objet par le passé.

2.2. Les paysages, un rôle dans l'affirmation d'une identité territoriale

Le but est ici de déterminer les grandes dynamiques paysagères, d'en souligner les atouts et défauts. L'analyse s'intéresse aux paysages mais aussi à la manière de percevoir le cours d'eau.

⇒ Perception et représentation

Caractériser la perception que l'on peut avoir de l'Oise conduit à définir deux approches différentes mais complémentaires.

La première, «**transversale**», consiste à appréhender les abords du cours d'eau selon un point de vue extérieur : c'est un lieu vers lequel on va ou duquel on s'éloigne. On cherche également à savoir comment on perçoit une rive depuis l'autre et si le regard est confiné ou projeté. Lorsque l'attention se focalise sur le cours d'eau, celui-ci revêt les caractéristiques des paysages qui l'encadrent.

Le marcheur, pour essayer de s'orienter, cherche les points de vue, établit des rapports comparatifs d'une rive à l'autre, et tente de franchir la rivière par le regard.

L'hétérogénéité des espaces traversés devient un atout majeur : la reconnaissance d'une entité paysagère donnée est un moyen simple de déterminer sa position au sein du plus vaste ensemble qu'est la vallée.



La seconde consiste à adopter un point de vue «**interne**» et **longitudinal**. Il s'agit de qualifier l'Oise depuis l'eau, ou à partir des chemins qui la bordent.

Ce point de vue révèle une perception du lieu dominée par un sentiment de continuité et de linéarité. L'attention se focalise sur les ouvertures dans la ripisylve (halte nautique ou portuaire, percée dans le taillis), qui seront les issues visuelles d'un long corridor cloisonné par la végétation.

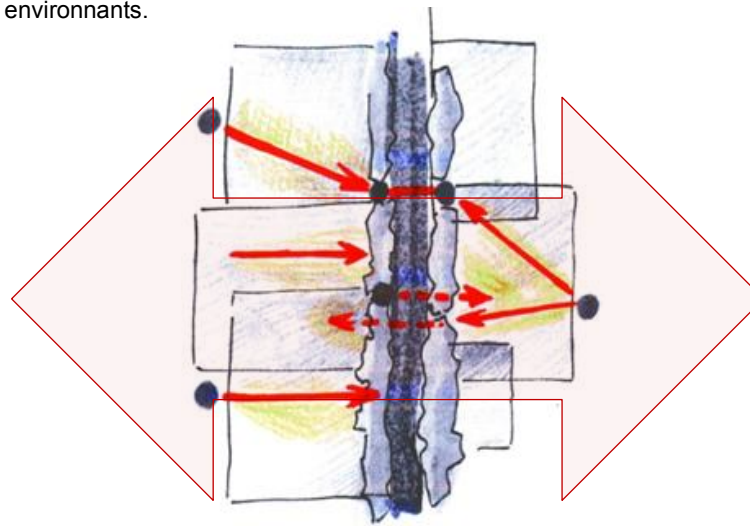
La ripisylve peut apparaître comme un mur, mais le cours d'eau lui, n'est plus un obstacle mais une voie de circulation. Il innerve le territoire et est un point d'accroche des activités et des lieux clefs des espaces agricoles ou industriels à des intervalles irréguliers. L'Oise apparaît comme une artère silencieuse avec sa propre organisation spatiale et temporelle.



Approche transversale

Point de vue externe

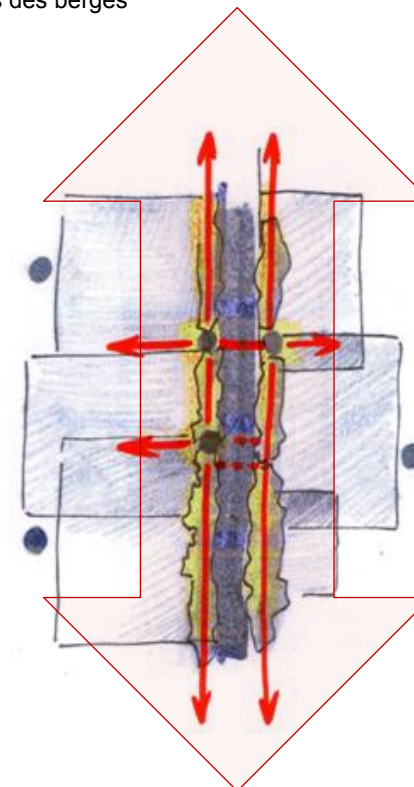
- rare perception du cours d'eau : un but à atteindre,
- un obstacle à la circulation,
- le paysage de l'Oise dépend des caractéristiques des espaces environnants.



Approche linéaire

Point de vue interne

- focalisation de l'attention sur les ouvertures, les échappées, le paysage de l'Oise dépend des caractéristiques des berges elles-mêmes.
- un axe de circulation,
- un corridor,
- un univers refermé sur lui-même et séquencé par des portes.



2.2.1. L'Oise, un axe fédérateur des grands ensembles paysagers

L'analyse paysagère tente de rendre compte de la richesse apportée par cette variation de points de vue : elle met en évidence les perceptions très contrastées du cours d'eau en fonction de l'endroit où l'on se trouve.

Le paysage, à comprendre comme le fruit d'une relation complexe entre l'homme et son environnement, peut être défini en deux temps.

Il faut tout d'abord rendre compte **d'une réalité, d'un socle** ; et cela de la manière la plus objective possible, grâce à des outils tels que la géomorphologie, l'hydrologie, la climatologie, la force de la terre, de l'eau et des vents.

Les actions conjointes des hommes et de phénomènes naturels dans un espace donné construisent un paysage particulier. Ce paysage traduit l'identité de ce territoire. Pour tenter de saisir cette identité de manière cohérente et efficace, des formes spatiales récurrentes, représentatives d'activités spécifiques, relatives à un type d'influence de l'homme sur son milieu ont été identifiées.

Elles composent un paysage «**référent**».

Chaque combinaison particulière de ces paysages référents, leurs équilibres, définissent un ensemble paysager.

Remarque : La division du territoire en grands ensembles ne suit évidemment pas les frontières administratives. Les limites sont bien souvent floues puisque les caractères d'un même paysage référent (haies vives, rus et rivières, franges de zones industrielles,...) peuvent se rencontrer dans plusieurs grands ensembles différents.

⇒ Les 3 principaux ensembles paysagers de la vallée

La portion de l'Oise appartenant au territoire de «**Oise-la-Vallée**» se décompose en 3 grands ensembles paysagers :

- L'Oise Compiénoise

Les reliefs doux et les ouvertures sur les plaines d'Estrées et du Soissonnais dégagent l'Oise sur son environnement. C'est un secteur urbanisé, marqué par le développement de nombreuses zones d'activités tertiaires en fond de vallée. On note également la présence de quelques sites d'extraction et où le bocage s'efface pour laisser place aux grandes cultures. La ripisylve permet de localiser le cours d'eau dans le paysage.

- L'«**entre-deux**», la boucle de Rivecourt/Verberie à Verneuil-en-Halatte via Pont-Sainte-Maxence

C'est un espace de transition complexe et sinueux entre l'Oise compiénoise et l'Oise creilloise. Aucune entité paysagère ne prédomine vraiment même si cet ensemble revêt à la fois un caractère industriel et post-industriel d'extraction. Il s'agit plus d'un agencement de petites alvéoles ayant chacune une identité propre.

- L'Oise Creilloise.

Cet ensemble est caractérisé par un fond de vallée plus encaissé se dégageant sur quelques plaines, à vocations industrielle et extractive, urbanisé (étalement urbain en rive droite) et support de polyculture. Le secteur est structuré par les grandes voies de communication (routières, ferrées et fluviale).

Approche paysagère de l'Oise compiégnoise

Ensemble I (E.I)

Un paysage marqué par la forte influence des paysages de plateaux.

Autour de l'agglomération compiégnoise. ZAC de Mercières ; Margny-Lès-Compiègne ; Venette ; le Meux ; Lacroix-Saint-Ouen ; Venette, ZAC de Port Varenne...

Les ZI et Zones d'activités commerciales, mangeuses d'espaces représentent la principale menace au maintien des terres agricoles. L'implantation des industriels a été beaucoup plus tardive par rapport à Creil. C'est aujourd'hui le tertiaire qui se développe en larges taches sporadiques et qui dicte les nouveaux profils des extensions périurbaines : des zones très spécialisées (pas de mixité des usages), accumulation d'entrepôts «boîtes à chaussures», détachés des noyaux résidentiels et rigoureusement distribués autour d'un quadrillage d'impasses et d'allées.

À l'ouest et au sud. Armancourt, Longueil-Sainte-Marie, Rivecourt, Verberie...

Les cultures débordent de la plaine alluviale et gagnent sur les pentes avoisinantes. Elles réduisent les bois perchés sur les monts à de petits massifs qui soulignent le relief vallonné, et assurent la continuité avec les paysages de grandes cultures des Plaine d'Estrées et du Plateau Picard. Les villages de Sacy-le-Grand et de Chevrières sont significatifs de cette transition : villages en étoile, centres d'un éventail de champs ouverts, leur structure agraire permettait originellement de pratiquer la rotation des cultures. Quelques fermes à cours carrées se sont dispersées dans le fond de vallée plus boisé.

À l'est. Forêts de Compiègne, de Laigue et d'Ourscamps.

Les grandes forêts domaniales très structurées encadrent la vallée.

Dynamiques évolutives des paysages

À l'échelle de l'ensemble paysager, on note :

- Une disparité des types de développement (secteur tertiaire, agriculture intensive) et des aménagements (ZA, ZI et ouvrages d'art comme le viaduc ferroviaire de Verberie) par rapport à leurs contextes environnementaux et historiques.
- Une uniformisation progressive et une menace de la monotonie des nouveaux paysages agricoles et périurbains.
- Un appauvrissement faunistique et floristique dû à la culture intensive. La trame végétale perd son rôle structurant au profit des chemins de terre et des grands axes de circulation.

Impacts à une échelle resserrée sur la rivière.

- Un rôle amoindri de la rivière dans l'organisation du territoire.
- Une certaine visibilité de l'Oise et une accessibilité favorisée par des formes de développement urbain et agricole, synonymes d'ouverture spatiale.

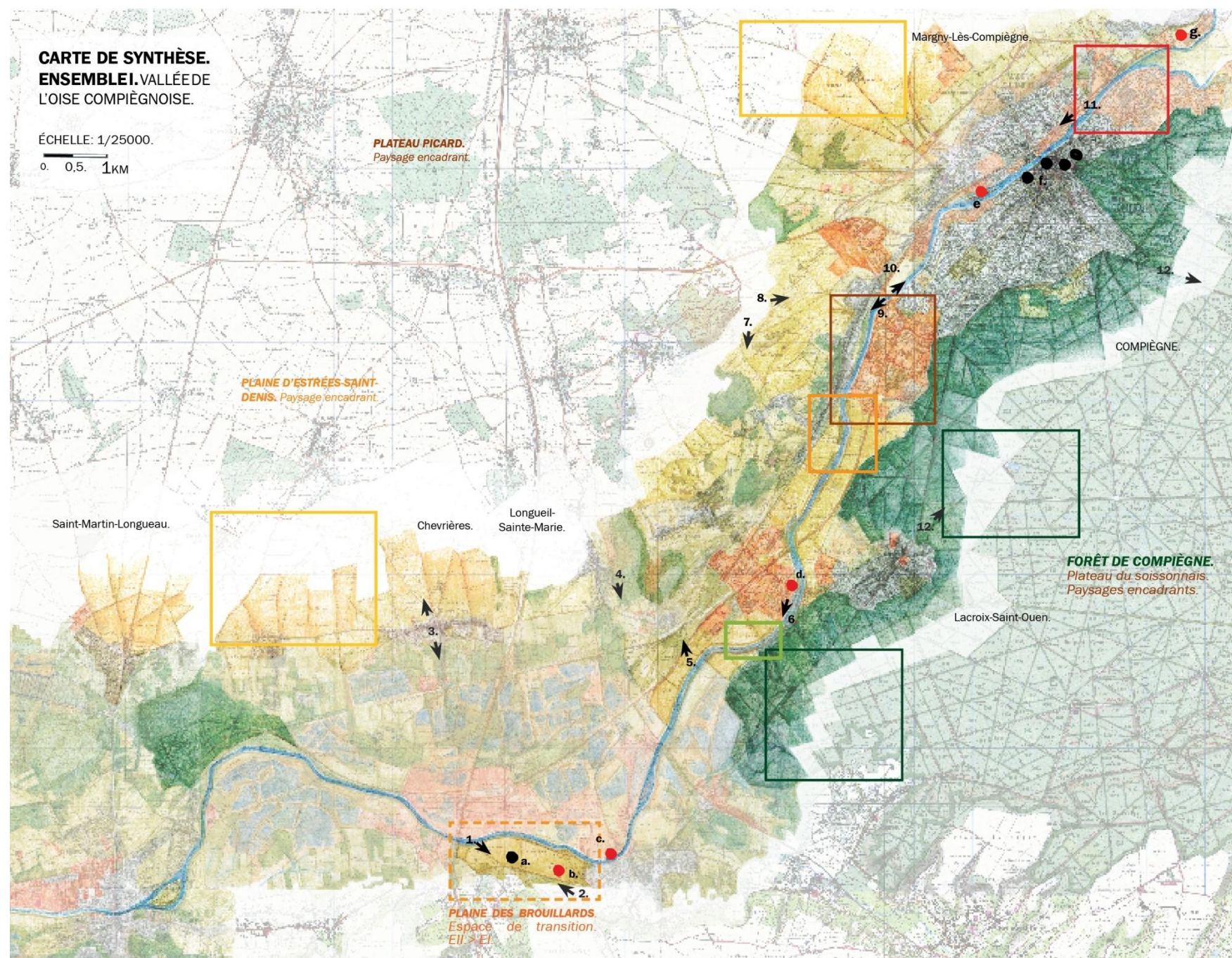
L'ouverture ne restitue pas au cours d'eau son rôle structurant. Elle résulte d'aménagements indifférents aux contraintes comme aux atouts de son milieu.

POINTS DE VUE REMARQUABLES OU STRATÉGIQUES POUR COMPRENDRE L'ORGANISATION DES ESPACES.

- ↘ Points hauts des plateaux.
- ↗ Points bas du cours d'eau.



1. Plaine des Brouillards.
2. Vue sur la plaine des Brouillards. Allées de platanes. Sortie de Verberie.
3. Vue sur les champs de la plaine d'Estrées-Saint-Denis. Sucrerie de Chevrières.
4. Vues sur la vallée.
5. Vue ouverte sur les champs dégagés, la Montagne et la Bacotte. Longueil.
6. Des poches aux allures bocagères. Vue sur le cours d'eau et les pontons de pêche. Le Meux.
7. Les plateaux cultivés encadrant la vallée.
8. Vue générale sur Compiègne et ses environs.
- 9-10. Vue générale sur la vallée. Passerelle de Jaux.
11. Vue sur l'Oise. Centre-ville de Compiègne.
12. Perspectives dans la forêt de Compiègne.



ENTITÉS PAYSAGÈRES, ET LIEUX REPRÉSENTATIFS DE CES ENTITÉS.

- | | |
|--|--|
| Paysage urbain industriel. | Paysage de grandes cultures. |
| Nouveaux paysages urbains. ZA tertiaires et logistiques. | Paysage ouvert de polycultures évoluant vers un paysage de grandes cultures. |
| Paysage stable des grands massifs forestiers. | Espaces interstitiels. Bois, friches prairiales, résidus de bocage. |

PATRIMOINE ET ARCHITECTURE IDENTITAIRES (QUELQUES EXEMPLES).

- Patrimoine architectural traditionnel.
- Patrimoine industriel.
- En gras: les franchissements qui séquentent le linéaire.



Approche paysagère de l'« entre-deux »

Ensemble II (E.II). (De Verberie jusqu'à la Rue des bois à Verneuil).

Un ensemble caractérisé par son hétérogénéité, dominé par l'eau et la végétation.

De Verberie à Pont-Sainte-Maxence, Rivecourt ; Boucle de Pontpoint.

L'activité est plus étroitement liée à l'agriculture (Port-Salut en rive droite de Verberie et le port agricole de Pont-Sainte-Maxence). On distingue nettement la silhouette des silos.

Malgré un relief qui s'ouvre progressivement au nord (plateau picard), la vallée se referme sur elle-même ; l'ensemble de la boucle de Pontpoint est cloisonné par les ripisylves et les peupleraies qui encadrent les étangs. Le chapelet d'étendues d'eau (étangs), l'étalement de la ripisylve s'inscrivent dans la continuité des Marais de Sacy mais brouille la lisibilité. Il est difficile de distinguer les bois de coteaux des peupleraies de fond de vallée, l'Oise des étangs.

De Pont-Sainte-Maxence à Verneuil-en-Halatte ; Pontpoint, Heumont ; La-Croix-Rouge, Brenouille.

Pont-Sainte-Maxence, dont le tissu est organisé autour d'un axe routier royal, a conservé des airs de bourg aisé et possède un patrimoine bâti important. La ville est un nœud urbain intermédiaire entre Creil et Compiègne, un jalon qui marque le basculement d'un paysage de polyculture et bocager relativement préservé à l'est à un paysage postindustriel de gravières et sablières en reconversion à l'ouest.

Plus au sud, on trouve un paysage agricole, de polyculture avec une organisation bocagère : bois, pâtures (élevages de vaches laitières, secteur d'Heumont), cultures maraîchères (fraises de Pontpoint)...

Le parcellaire très divisé est quadrillé de haies vives ; la mise en valeur agricole entretient et met à profit la végétation comme élément structurant. Il résulte de la structure bocagère un sentiment de perméabilité associé à une dimension intime des espaces. Les hameaux et villages-rue (Rue des bois, Pontpoint...) ont conservé leur caractère pittoresque.

Dynamiques évolutives des paysages :

À l'échelle de l'ensemble paysager on note :

- Une fermeture générale due à l'importance de la végétation. Sa prolifération est peu maîtrisée au nord (multiplication des friches). Au sud l'effet de fermeture est accentué par la configuration naturelle de la vallée ; encaissée et à versants symétriques.
- Entre Pont-Sainte-Maxence et Verberie ; une uniformisation des paysages et la perte de repères spatiaux. Ils sont les effets d'une reconversion d'espaces industriels et postindustriels d'extraction (enrichissement ou privatisation) et des mutations des microreliefs (merlons, gravières...) et des reboisements planifiés (populi-culture).

Impacts à une échelle resserrée sur la rivière (idem que pour l'ensemble III).

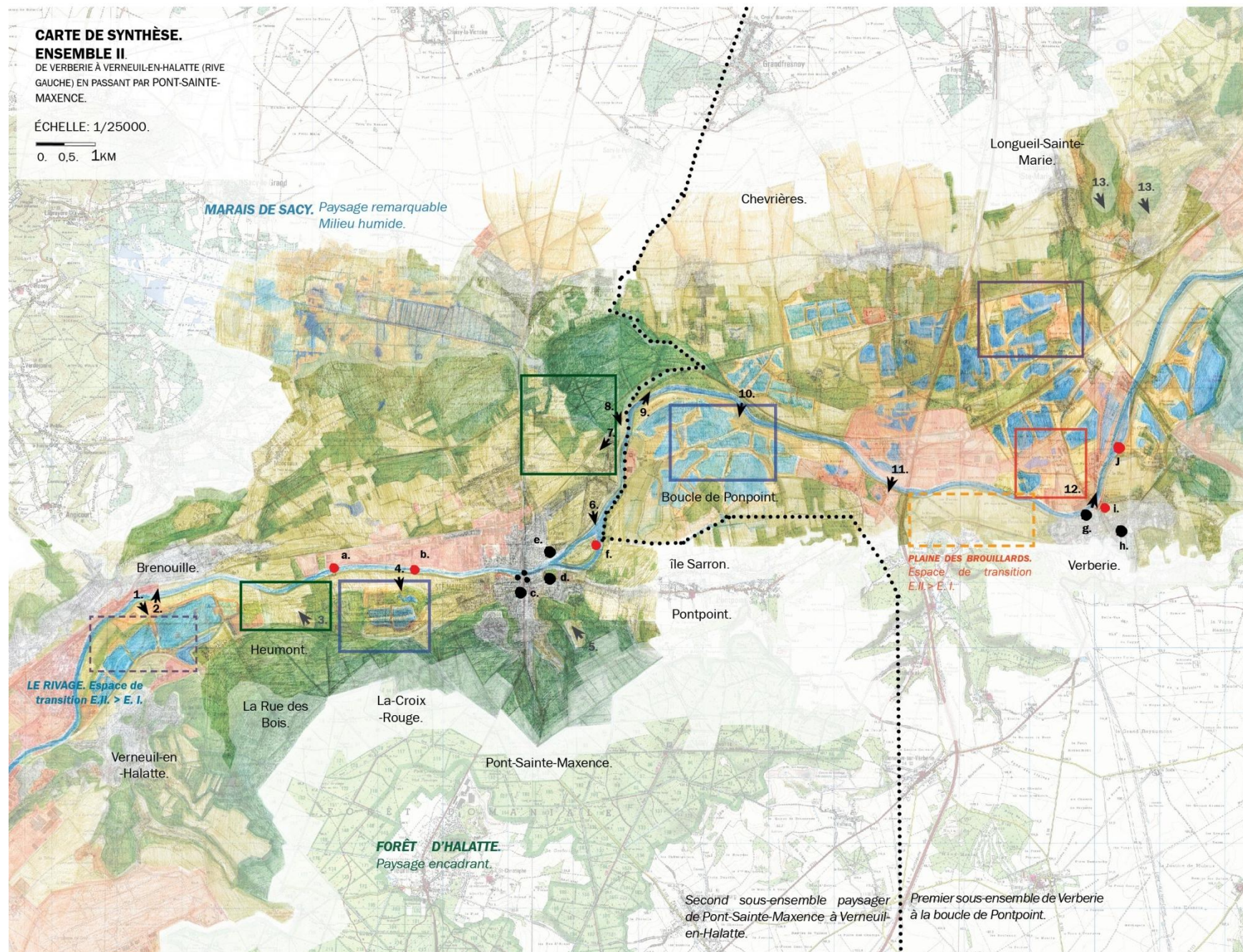
- La rivière joue un rôle dans l'organisation du territoire : elle s'affirme plus comme axe structurant car elle concentre les activités historiques.
- Visibilité, accessibilité : les activités dont la rivière a encouragé l'implantation (industrie lourde, manufacturière, et d'extraction) ne la mettent pas en valeur. Elles l'isolent physiquement et visuellement (absence d'entretien des ripisylves et des chemins de halage) ou participent à la fonder dans des formes paysagères au point de l'en rendre indistincte. Cela pose la question d'une mise en valeur alternative (agricole ?) qui pourrait ouvrir la vallée et favoriser l'accès au cours d'eau.

POINTS DE VUE REMARQUABLES OU STRATÉGIQUES POUR COMPRENDRE L'ORGANISATION DES ESPACES.

- Points hauts des plateaux.
- Points bas du cours d'eau.



1. Le Rivage. Anciennes gravières et étangs privés. Verneuil-en-Halatte.
2. Points hauts des plateaux.
3. Herbages et bocage, secteur d'Heumont.
4. Etang de Beurepaire. PSM.
5. Point de vue du Mont Calpet. PSM.
6. Vue sur écluse de Sarron, chemin de halage. PSM.
7. Espaces interstitiels. Poche de cultures; lisière du bois de Sarron.
8. Vue sur l'île sarron, écluse.
9. Point de vue du merlon sur l'Oise et les gravières.
10. La Jouquière. Paysage postindustriel : mise en valeur agricole d'anciennes gravières. Pontpoint.
11. Rives en activité. Sablières et barges d'exploitation. Moru. Gravières du Parc au boeufs. Rivecourt.
12. Vue sur le Port-Salut. Industrie agroalimentaire. Verberie.
13. Vue de la Bacotte et de la Montagne.

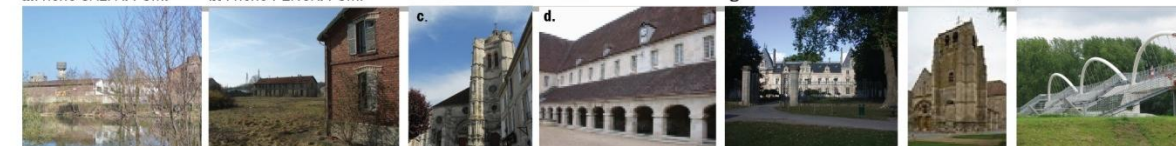


ENTITÉS PAYSAGÈRES, ET LIEUX REPRÉSENTATIFS DE CES ENTITÉS.

- Paysage industriel d'extraction.
- Paysage postindustriel. Anciennes gravières et sablières en friche. Peupleraies.
- Paysage postindustriel. Gravières reconverties en étangs.
- Paysage d'herbages et de prairies humides.

PATRIMOINE ET ARCHITECTURE IDENTITAIRES (QUELQUES EXEMPLES).

- Patrimoine architectural traditionnel.
- Patrimoine industriel.
- En gras: les franchissements qui séquent le linéaire.
- Centre de Pont-Sainte-Maxence.
- c. Eglise Saint-Pierre.
- d. Abbaye du Moncel. Pontpoint.
- e. Eglise Saint-Lucien. Sarron.
- f. Ecluse de Sarron. PSM.
- g. Château de Verberie.
- h. Eglise de Verberie et centre-ville.
- i. Haltes nautiques.
- j. Ecluse de Verberie.



Approche paysagère de l'Oise creilloise

Ensemble III (E.III).

Un paysage dominé par l'industrie

Au nord ; Villers-Saint-Paul, Verneuil-en-Halatte, la Talmouse, le Rivage, le Bois de la Foie...

En amont du pôle chimique, les étangs privés ont remplacé les gravières et annoncent un paysage postindustriel dominé par l'eau, fermé par la ripisylve et les clôtures de la boucle de Pontpoint.

Au centre, une conurbation ; Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire.

Le territoire très urbanisé, est dominé par l'industrie lourde et manufacturière. Les lignes droites et élevées des cheminées des entrepôts encombrant la vallée encaissée et s'enchevêtrent avec les hauteurs très modestes des habitats ouvriers. Ce tissu dense et indifférencié en fonction des usages (habitat-travail) est caractéristique des développements industriels de la fin du 19^{ème} siècle. Il se double progressivement de nouvelles ZAC (Parc Alata, Zone commerciale de Saint-Maximin) ZI et de zones pavillonnaires en périphérie d'agglomération. La stricte séparation des espaces n'est pas aussi perceptible qu'à Compiègne : les extensions urbaines récentes englobent des centres secondaires plus anciens et toujours très proches : elles renforcent ainsi cette impression de juxtaposition et d'imbrication des différentes phases de constructions et de développement. La vallée saturée contient avec difficulté l'urbanisation qui gagne les plateaux.

Au sud, Saint-Maximin, La Poterne ; Saint-Leu-d'Esserent, La Carrière Dorée...

Des espaces sont dégagés et végétalisés mais ne perdent pas pour autant leur caractère industriel.

Les nombreuses carrières de craie de Saint-Maximin, les gravières en bordure d'Oise, en activité, ouvrent le fond de la vallée. L'activité d'extraction reste moins importante qu'aux environs de Pontpoint, mais elle participe activement à la transformation des espaces (gravières reconverties en base de loisirs (Saint-Leu-d'Esserent), murs d'escalade des carrières de Saint-Maximin)).

Dynamique et évolutions des paysages :

À l'échelle de l'ensemble paysager

- Une dilution des espaces urbains, industriels.
- Extension urbaine sans reconversion et densification du tissu existant.

Impacts à une échelle resserrée sur la rivière :

Idem que pour l'ensemble II (E.II).

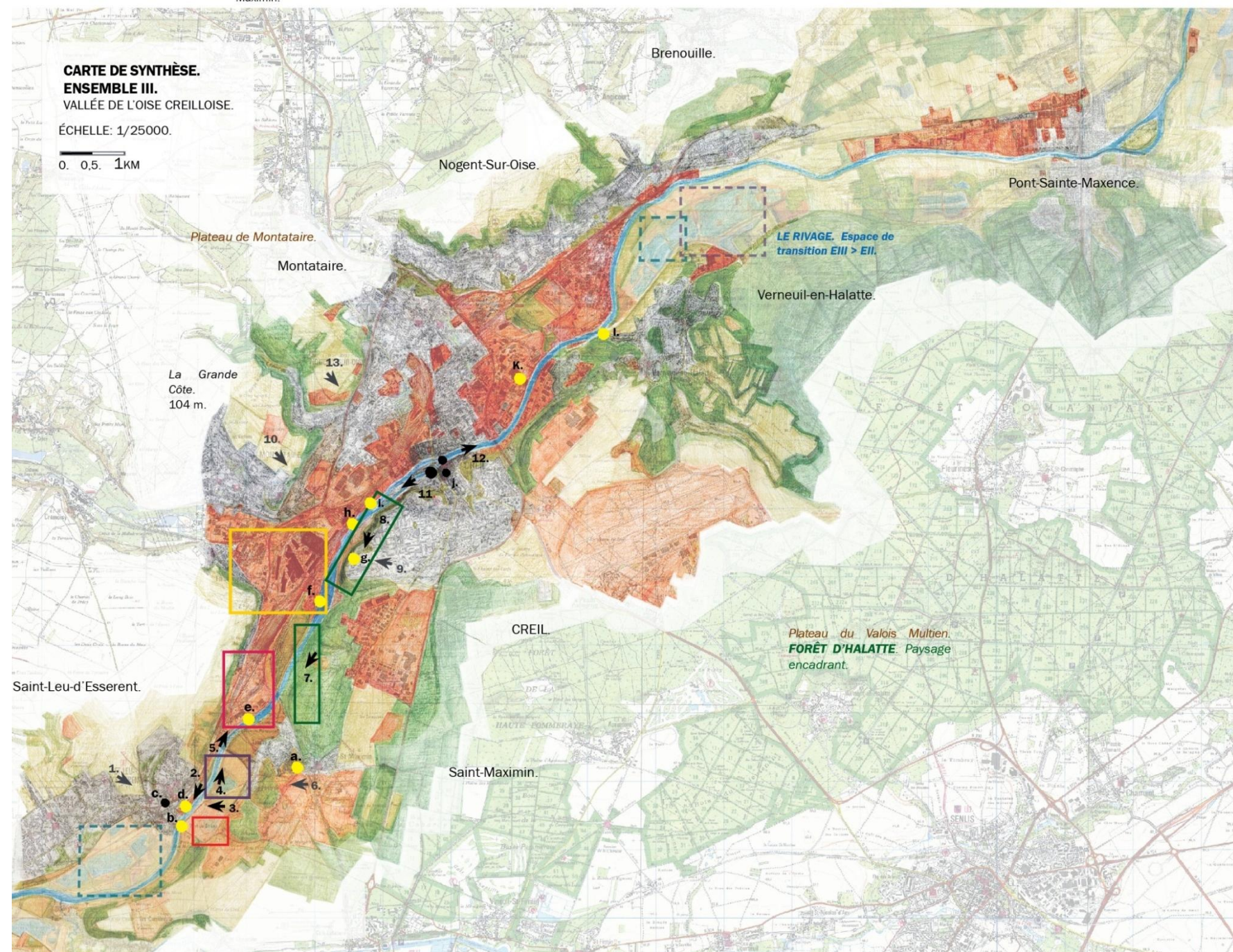
- La rivière joue un rôle dans l'organisation du territoire : elle s'affirme plus comme axe structurant car elle concentre les activités historiques.
- Visibilité, accessibilité : les activités dont la rivière a encouragé l'implantation (industrie lourde, manufacturière, et d'extraction) ne la mettent pas en valeur. Elles l'isolent physiquement et visuellement (absence d'entretien des ripisylves et des chemins de halage) ou participent à la fonder dans des formes paysagères au point de l'en rendre indistincte. Cela pose la question d'une mise en valeur alternative (agricole ?) qui pourrait ouvrir la vallée et favoriser l'accès au cours d'eau.

POINTS DE VUE REMARQUABLES OU STRATÉGIQUES POUR COMPRENDRE L'ORGANISATION DES ESPACES.

- Points hauts des plateaux.
- Points bas du cours d'eau.



1. Point de vue sur l'abbatiale.
2. Halte portuaire, Oise et sucrerie de Saint-Leu.
3. Site d'extraction. Carrière de craie de Saint-Maximin.
4. Champs, espace interstitiel et industrie, usine EDF Les Saintes Barbes.
5. Usine EDF et chemin de halage.
6. Vallée de l'Oise.
7. Du parc du château de Laversine. Aire d'attente des péniches.
8. Friche prairiale humide. Coteau des hironvales.
9. 10. Vues sur Creil et Montataire.
11. Oise industrielle et jardins ouvriers de la Garene. Ile Saint-Maurice.
12. Vue sur l'Oise en amont.



ENTITÉS PAYSAGÈRES, ET LIEUX REPRÉSENTATIFS DE CES ENTITÉS.

- | | |
|---|--|
| Paysage Industriel et urbain. | Paysage industriel d'extraction. |
| Paysage postindustriel, bâtis et entrepôts désaffectés. | Paysage postindustriel d'anciennes gravières reconverties en étangs. |
| Espaces interstitiels. Bois, friches prairiales. | Paysage postindustriel. Anciennes gravières et sablières en friche, champs, polyculture. |

PATRIMOINE ET ARCHITECTURE IDENTITAIRES (QUELQUES EXEMPLES).

- Patrimoine architectural traditionnel.
- Patrimoine industriel.
- En gras: les franchissements qui séquencent le linéaire.**
- a. Carrières de craie. Saint-Maximin.
- b. Pont et... c. ...Abbatiale. St-Leu-d'Esserent.
- d. Ancienne sucrerie, et halte nautique. Saint-Leu-d'Esserent.
- e. Site EDF.
- f. Aire d'attente des péniches. Ecluse de Creil et chemin de halage.
- g. Jardins ouvriers de la Garene. h. Ecuries. Aménagements de la batellerie.
- i. Usine Ficht. j. Ile Saint-Maurice. Centre historique de Creil. k. Friches industrielles remarquables. l. Passerelle du bac Verneuil-en-Halatte.



Sur le plan paysager, les grands ensembles et les rives de l'Oise se nourrissent et s'enrichissent les uns les autres. Malgré un sentiment d'uniformité, il s'avère pour un œil expert que l'Oise et ses rives recèlent une diversité de patrimoine naturel et bâti.

Cependant les interrelations entre le cours d'eau et les territoires intérieurs proches ne se sont que trop peu développées.

Le rapport de réciprocité entre eux est peu perceptible ; le cours d'eau étant rarement visible hors des noyaux urbains, en raison de la végétation très dense qui l'encadre.

On le longe le plus souvent à distance, on ne le croise que rarement.

2.2.2. Des atouts patrimoniaux à révéler

Parcourir le chemin de halage, stationner sur les rares passerelles et être suspendu au-dessus de l'eau, plonge le spectateur dans un tout autre univers. Continuité et linéarité permettent de qualifier cette découverte de l'Oise.

La seconde analyse définit un certain nombre de facteurs spatiaux et temporels qui participent de cette nouvelle perception et représentation.

⇒ Un axe de communication et un système « fluvial »

La voie d'eau, axe de transport

La batellerie a transformé le cours d'eau depuis le 19^{ème} siècle (en le canalisant) et ses abords par des aménagements très spécifiques. L'Oise est avant tout un axe de circulation, un espace de navigation majeur pouvant se parcourir en bateau et en partie à pied. Seuls les rares franchissements, et certaines écluses permettent le passage de part et d'autre des rives.



La vitesse maximale autorisée des péniches est de 10 km/h. Il faut en moyenne 5 heures pour parcourir les 37 km qui séparent Creil du port de Compiègne pour franchir les trois écluses. La rivière dispose de son propre temps (plus rapide que le piéton, moins que la voiture, ...) qui n'est pas celui des autres modes de déplacements.

Les rives sont jalonnées d'une signalétique qui témoigne d'un rapport au temps (vitesse de déplacement) et à l'espace (système d'orientation) particulier. Les bornes rythment les rives. Placées originellement sur le chemin de halage, elles sont pour la plupart invisibles du cours d'eau car perdues dans la végétation.

On s'y repère et se déplace avec un langage qui diffère des « espaces communs ». Le vocabulaire est spécifique à ces espaces : amont, aval, rive droite, rive gauche, halte, ...

Signalétique fluviale



Les chemins de halage et les sentes

Afin de garantir l'intégrité des chemins de halage, dans l'intérêt des mariniers, les propriétés riveraines du domaine public fluvial sont grevées d'une servitude de halage (au moins 7,80 mètres en bordure du cours d'eau) en rive droite de l'Oise et d'une servitude de marchepied en rive gauche. Malgré le développement de la motorisation des bateaux, la servitude subsiste, et les chemins sont utilisés pour la circulation (quais en milieux urbains) et pour la promenade voire pour la création de pistes cyclables.

En rive droite, sur le halage, les aménagements vont de la simple sente fauchée, dont la praticabilité dépend surtout de la fréquence de passage au chemin carrossable, de largeur variable, sommairement stabilisé avec les matériaux disponibles à proximité (cendres du parc à cendres) ou bitumé.

Il assure toutefois une relative continuité du parcours sur cette rive.

Si le halage ne présente plus guère de justification évidente à notre époque, la servitude de marchepied conserve au contraire, toute son utilité. La servitude a été destinée à plusieurs usages, notamment à une activité de secours au profit des mariniers et de leurs péniches. Mais elle bénéficie aussi aux pêcheurs, et depuis la loi sur l'eau du 30 décembre 2006, aux piétons qui doivent donc pouvoir marcher le long des berges sans se heurter à des clôtures et à des obstacles infranchissables. Cependant en rive gauche, cette servitude n'est que trop peu respectée.

Différents faciès du chemin de halage



Peu de considération est donnée à la relation possible que pourraient entretenir les chemins avec le cours d'eau. De plus en plus de problèmes de dégradation des berges et l'arrivée de canal Seine-nord Europe ont poussé de nombreuses collectivités à réaliser un état des lieux de leurs berges.

Les écluses

Elles structurent et séquentent la rivière en biefs (partie d'une rivière ou d'un canal comprise entre deux barrages ou deux écluses). Entre le nord et le sud du territoire on dénombre 5 écluses (Janville, Venette, Verberie, Sarron et Creil).



Les ports publics et privés, industriels et agricoles

Le chemin de halage, les haltes nautiques, les passerelles,... racontent l'histoire du lieu et affirment le rôle structurant de l'Oise dans l'organisation de son environnement proche. Méconnus, ils ne font pas l'objet d'une mise en valeur et leur relatif délaissement prive le cours d'eau d'une partie de son sens.



Les haltes portuaires, quais de chargements et de déchargements, et les installations plus légères, pontons, plateformes sur pilotis

On retrouve des amas de pierre de taille, entreposés, ou parfois alignés pour condamner un accès. Les blocs de pierre de taille sont un élément paysager récurrent aux abords des haltes ; ils y étaient autrefois acheminés pour être chargés sur les péniches.

Les laissés pour compte sont utilisés à d'autres fins, balisages, renforcement de berges, directement à proximité des cales.



Les ouvrages d'art qui enjambent totalement ou partiellement la rivière représentent des arcs parfois difficilement voire pas accessibles pour les piétons. Aussi séquentent-ils l'espace sans le rendre perméable.



⇒ **Un corridor végétal et écologique : rôle de la ripisylve**

Un cadre pour le cours d'eau

Elle a pour rôle :

- d'entretenir et de consolider de manière naturelle les berges grâce au développement des systèmes racinaires.
- de régénérer la faune et la flore des rives. Les branchages et les ronciers fournissent des abris idéaux pour la nidification ; les insectes qui privilégient les sous-bois ombragés et humides nourrissent oiseaux et poissons.



Entre protection des rives et lisibilité des paysages

La ripisylve réduit la visibilité du cours d'eau tout en participant fortement à son identité. Elle joue donc un rôle controversé.

D'un point externe elle dissimule et révèle. L'abondance de végétation crée un linéaire boisé qui localise le cours d'eau tout en le maintenant caché.

D'un point de vue interne, lorsqu'on se promène le long de l'eau, elle cloisonne l'espace, empêchant le regard de se projeter au-delà du rideau d'arbres.

D'un côté, l'absence de repères spatiaux lointains renforce la monotonie des rives en même temps qu'elle brouille l'orientation du spectateur ; de l'autre la ripisylve permet de masquer des zones d'activités industrielles, des cuves de stations d'épuration...

On ne peut donc pour l'entretien des rives et la maîtrise de la végétation, appliquer un traitement identique aux ripisylves sur l'ensemble du territoire. Il faut s'adapter au cas par cas, privilégier l'action ponctuelle après avoir déterminé les points de vue et les ouvertures à maintenir dégagés du fait de leur intérêt paysager ou économique.

⇒ **Des lieux de vie : rôle de l'animation et de l'appropriation**

Haltes nautiques et les logements-péniches

L'Oise est aussi un lieu de vie, de passage, de découverte pour les bateaux de plaisance, et d'habitation. L'espace possède une organisation interne (modes de distribution et d'occupation des espaces) bien spécifique qui contribue à l'animation et à l'appropriation de l'espace et le ponctue de repères.



Privatisation et mise en valeur d'un cadre de vie

VNF (Voies Navigables de France) permet le stationnement et la location d'emplacements de péniches sur de longues périodes. L'amarrage à l'année a un impact direct sur les rives. Les propriétaires de péniches entretiennent les abords : aménagement de voies d'accès à pied ou en voiture, consolidation de la berge par des plantations ou des installations plus pérennes (briquettes, dalles, pierres récupérées pour des quais de fortune).

Les structures légères et mobiles, les haies taillées et perméables donnent l'impression d'une privatisation partielle ; aucun grillage ne vient enclore ces jardins improvisés, les haies arbustives se fondent dans la ripisylve. Espaces plus intimes, ces îlots habités contrastent avec le cadre industriel de la vallée ; ils créent des poches de vie sur les bords de l'Oise et lui redonnent une dimension plus humaine.



Dans les espaces plus « naturels », lorsqu'on parvient à s'en approcher, l'Oise et ses rives constituent un « monde à part ». Les ports, les haltes nautiques, les écluses, ..., sont autant de points de repères et d'articulation entre la rivière et ses environs voire d'atouts patrimoniaux qui se font trop discrets.

Ces espaces charnières, interface entre l'eau et la terre sont peu mis en valeur, et par conséquent méconnus. Leur aménagement ne fait l'objet d'aucune concertation entre les territoires, ne contribuant pas à l'affirmation d'une identité, ni à l'échelle de la vallée, ni des micro-territoires.

Depuis longtemps la voie d'eau est le fil conducteur du développement urbain et économique, un terreau fertile favorable au maintien d'espaces naturels et agricoles de qualité.

Il faut rompre avec l'idée que la voie d'eau n'est qu'une infrastructure ou un outil dédié à quelques fonctions spécifiques.

Il s'agit au contraire de valoriser l'idée qu'elle constitue à la fois un support à des activités ou fonctions diversifiées et à la valorisation des paysages urbains et ruraux.

Depuis quelques années les collectivités manifestent un intérêt croissant pour la voie d'eau et commencent à percevoir toute l'envergure de ses potentialités (économiques, environnementales et sociales).

Ces espaces particuliers et plutôt confidentiels pourraient devenir demain les vecteurs d'une valorisation globale du territoire.

Celle-ci peut sans conteste s'appuyer notamment sur le paysage et les richesses locales (fluviales, industrielles, extractives...) et permettre de véhiculer une image de marque patrimoniale et identitaire de la vallée de l'Oise sur le territoire et au-delà.

3. L'Oise et ses rives, accessibilité et appropriation

Après avoir identifié les caractéristiques des espaces composant le territoire d'étude, par une approche organisationnelle et paysagère, cette partie a pour objectif de dresser l'état des lieux de l'accessibilité aux rives, de l'intérêt et des pratiques qu'elles suscitent.

3.1. Une inégale accessibilité aux rives

La vallée se devine, tandis que l'Oise et ses rives sont occultées. Ce chapitre, montrera que les rives (surtout la rive gauche) s'avèrent difficiles d'accès, ce qui ne favorise ni leur découverte ni leur valorisation.

3.1.1. Une absence de continuité pénalisant la découverte et la pratique des rives

La rivière est traversée par huit ponts routiers (+2 partiels >îles de Venette et de Sarron) et quatre passerelles dédiées aux modes doux (+ 2 partielles > île Saint-Maurice) qui donnent accès aux rives. Sept autres franchissements ne font que la surplomber. L'essentiel des passages se situe sur Creil et Compiègne.

La présence du chemin de halage en rive droite contribue à une bonne accessibilité de cette rive. Le chemin de halage n'est plus synonyme comme autrefois de continuité paysagère et d'accessibilité aux rives à cause d'un entretien inégal le long de l'Oise. N'ayant plus sa vocation première, le chemin est régulièrement interrompu, gagné par la végétation ou privatisé parfois de manière abusive. Tantôt publics, tantôt privés, prenant la forme de quais urbains, de routes, de parkings, les rives et le chemin de halage peuvent également se présenter sous forme de larges allées entretenues ou pas, de pistes cyclables ou de simples chemins de fortune. VNF est le seul organisme autorisé à enclore les berges et à en gérer l'accès pour la gestion de la circulation sur les cours d'eau.

La **rive gauche** est inaccessible en de nombreux endroits malgré la servitude de marchepied (3,25 m), qui s'avère très peu respectée. Son accès n'est autorisé qu'aux piétons. Cyclistes et cavaliers ne peuvent la parcourir que si des conventions sont passées avec Voies Navigables de France et les collectivités.

Elle est parsemée de ruptures dans le cheminement, s'expliquant par :

- l'emprise d'activités économiques (carrières, linéaire d'entreprises à la sortie de Creil...),
- des étangs privatisés en bordure d'Oise, et des terrains de chasse,
- des espaces agricoles en bordure d'Oise,
- une appropriation des rives par les riverains,
- une végétation dense ne rendant pas évidente la lisibilité de la servitude de marchepied.

Une importante rupture s'établit ainsi de Creil à Rhuis, sauf en présence des noyaux urbains. Des contournements sont alors possibles (GR 11, voirie...). Cependant ils sont assez éloignés de l'Oise et ne permettent donc pas de percevoir la rivière. Un tronçon aménagé existe de Compiègne à Lacroix-Saint-Ouen (itinéraire cyclable). La rive apparaît très naturelle, confidentielle, fermée de par la présence d'une ripisylve exubérante.

La **rive droite** apparaît davantage accessible, en raison notamment de la présence du chemin de halage. Elle présente tout de même peu d'espaces aménagés en dehors des espaces urbains. Elle est relativement industrialisée et concentre les infrastructures de transport. Cependant, l'accès à l'eau est plus évident même si visuellement l'Oise reste cachée par les bâtiments industriels. Une végétation moins dense permet des ouvertures visuelles et assure une certaine perméabilité entre la rive et l'espace en retrait.

Une part importante du linéaire reste accessible dans de plus ou moins bonnes conditions. Les centres urbains représentent les secteurs les plus ouverts sur la rivière avec la rive droite grâce à la présence du chemin de halage.

La principale observation reste l'absence de boucles itinérantes aux abords de l'Oise et la distance importante séparant les accès notamment dans les espaces péri-urbains. On se retrouve parfois obligé de parcourir 4 à 6 kilomètres avant de trouver un accès ou un franchissement.

Ces discontinuités nuisent à l'accessibilité et à une perception cohérente de l'Oise et de ses rives comme un espace en soi.

⇒ De nombreux points de rupture

Le linéaire de l'Oise présente un cheminement interrompu par endroits. Il peut se caractériser par des ruptures physiques (digue de terre, végétation dense...), mais aussi par des interdictions de circulation (chemin de halage, passage sur propriété privée). Ces points de rupture se différencient selon le mode de circulation retenu. Les circulations piétonne et cyclable seront privilégiées.

Le chemin de halage (rive droite) tolère l'accès des piétons. Les autres modes doux (vélos, chevaux...) sont interdits et soumis à des conventions depuis le décret de 1932, (art 62, *Circulations sur les digues et chemins de halage*).

Rive gauche - servitude de marchepied

Choisy-au-Bac

En amont du pont Clairoux/Choisy-au-Bac, le cheminement n'existe pas en bordure d'Oise (espace agricole), il faut emprunter un chemin rural. En aval, c'est la présence d'entreprises qui gêne l'accès aux rives de l'Oise.



Rivecourt/Lacroix-Saint-Ouen

Lacroix-Saint-Ouen

La présence de propriétés privées en bordure d'Oise ne permet pas le cheminement (ici en aval du pont reliant Lacroix-Saint-Ouen à la ZI de Le Meux).

De Rhuis à Pontpoint

Les rives sont inaccessibles entre Rhuis et Pontpoint et (étangs, entreprises). Le cheminement se réalise par un itinéraire de contournement qui s'effectue via la Trans'Oise (voies de circulations douces), puis par la route. La visibilité sur l'Oise est inexistante.

De Pont-Sainte-Maxence à Verneuil-en-Halatte

À l'entrée de Pont-Sainte-Maxence, le cheminement en bordure d'Oise s'effectue sur la voirie. L'axe est particulièrement dangereux (pas de pistes cyclables, ni de trottoirs). Le passage au bord de l'Oise est impossible à cause de la multitude d'étangs privés (accès privatifs), d'espaces agricoles (chemins jusqu'aux champs mais pas jusqu'à l'Oise) et de propriétés privées (château de Beurepaire, riverains...). On peut toutefois accéder ponctuellement à l'Oise (ancien quai de déchargement / chargement Lafarge et Maison du Bac de Verneuil-en-Halatte).



Rhuis



Pontpoint



Pont-Sainte-Maxence/Trans'Oise



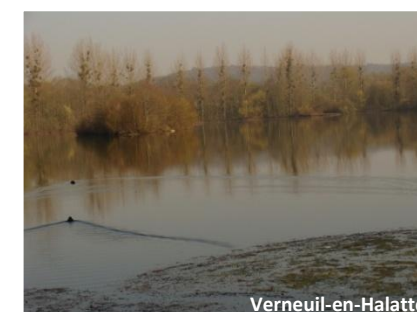
Pont-Sainte-Maxence



Beurepaire



Verneuil-en-Halatte



Verneuil-en-Halatte



Verneuil-en-Halatte



Verneuil-en-Halatte

Verneuil-en-Halatte



Creil - Temple d'Amour



Creil - île-st-Maurice - Mairie



Creil - Maison de l'écluse



St-Maximin - Parc de Rothschild



St-Maximin - Pont ferroviaire



St-Maximin



St-Maximin



St-Maximin

De Verneuil-en-Halatte à Creil

À la sortie de Verneuil vers Creil, le cheminement n'est plus possible en bordure d'Oise, malgré la servitude de marchepied de 3,25 mètres. Un linéaire d'entreprises a pris possession des rives de l'Oise et / ou n'a pas réinstauré ses limites suite à l'érosion des berges. Il faut alors emprunter la D120.

Une partie de l'île Saint-Maurice, Creil

La pointe nord de l'île Saint-Maurice n'est pas accessible (accès par parking résidence privée) malgré la présence du « Temple d'amour », classé aux monuments historiques depuis le 17 novembre 1924. L'accès à la partie centrale de l'île se trouve limité en rive gauche (le long de l'hôtel de ville).

Creil / Saint-Maximin

Un passage relativement large situé aux abords de l'Oise permet de rejoindre Saint-Maximin en partant de Creil. Il représente un potentiel aménageable intéressant. Cependant, au niveau du Pont SNCF, l'accès est difficile. À Saint-Maximin, la proximité avec l'Oise n'est pas possible. La présence de sites d'exploitations (carières) et d'espaces agricoles ne permet ni le cheminement en bordure d'Oise, ni la perception. Un itinéraire de contournement existe : un circuit de randonnée (GR 11).

Rive droite- Chemin de halage

Les écluses de Venette et de Verberie

Le cheminement le long des écluses de Venette et Verberie, autorise le passage seulement aux piétons. Tous les véhicules sont interdits, même les cyclistes (propriété VNF). (Courant 2011, une piste cyclable a été aménagée sur ce secteur, ce que ne montre pas la photo).

L'île de Sarron

L'île de Sarron, reliée par un pont routier à la rive droite, est peu accessible. Seule une portion au sud de l'île côté rive droite est empruntable. Il n'est pas possible de faire le tour de l'île (propriétés privées donnant sur l'Oise).

Pont-Sainte-Maxence

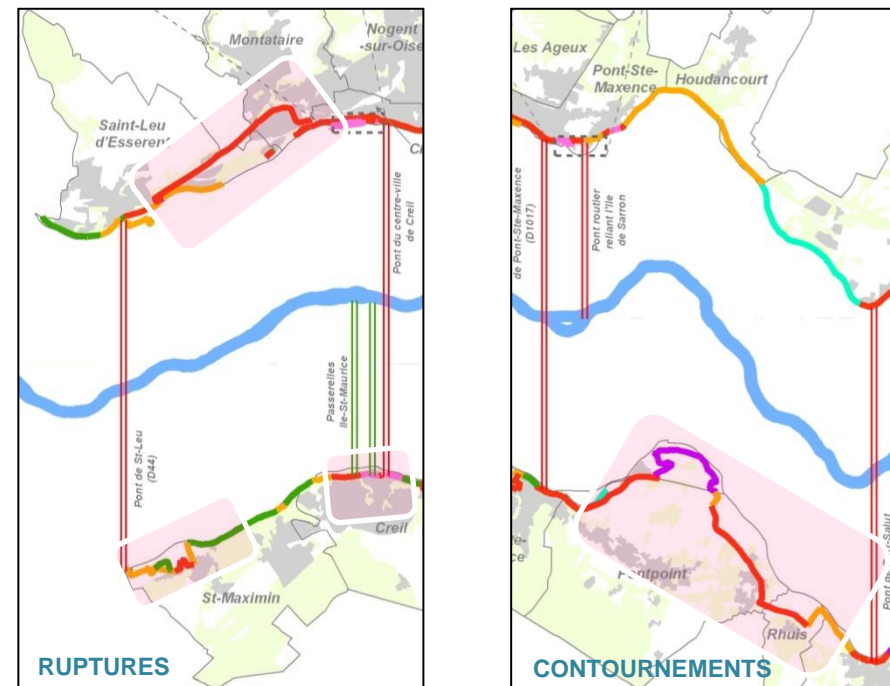
Le chemin de halage au nord de Pont-Sainte-Maxence présente un accès limité. Seuls les piétons sont autorisés à circuler sans s'arrêter. Les véhicules sont interdits y compris les vélos. Cette interdiction existe du fait du passage du chemin de halage sur des propriétés privées.

Saint-Leu-d'Esserent

Le chemin de halage de l'écluse de Creil à Saint-Leu-d'Esserent, est ponctué de décharges sauvages ne facilitant pas l'accès. Une micro-digue située au début du chemin, exprime le souhait de limiter l'accès aux vélos et piétons aux arrières du site EDF. Le cheminement se caractérise en suite par une allée permettant la promenade. Cependant, EDF souhaite en limiter l'accès car une plateforme de chargement/déchargement est installée au droit du pont ferré au-dessus du chemin.

La carte ci-après identifie la nature et la praticabilité des cheminements en bordure d'Oise ainsi que les types de franchissements.

Exemple de ruptures et d'itinéraires de contournement



Venette



Verberie



Verberie



Pont-Sainte-Maxence



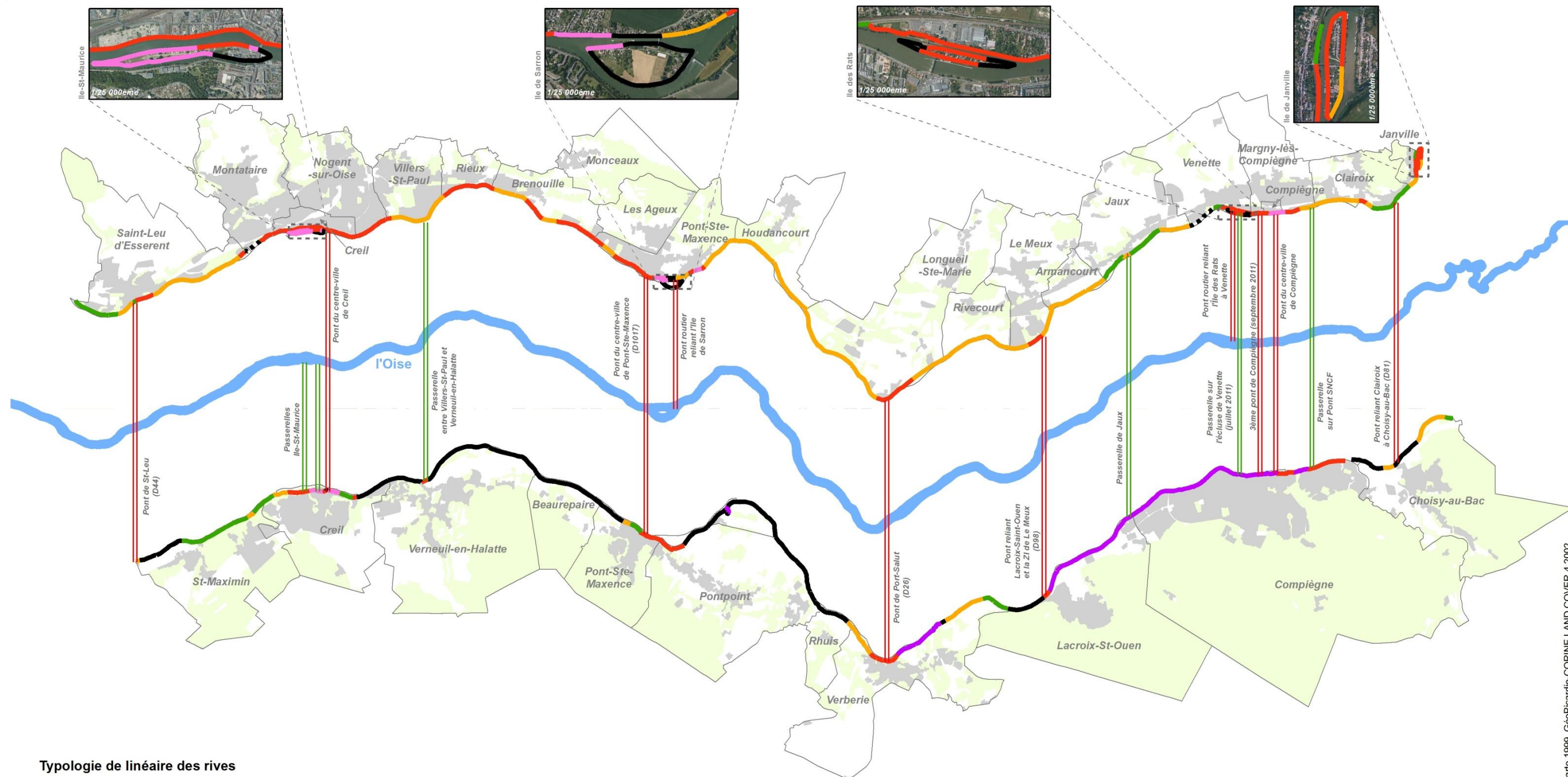
Entre Creil et Saint-Leu-d'Esserent



Aux abords du parc à pendres à Saint-Leu-d'Esserent

EN LONGEANT LES RIVES

Valorisation des rives de l'Oise - Diagnostic



Typologie de linéaire des rives

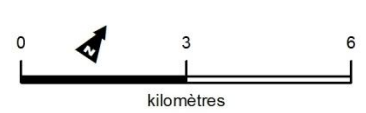
- Voirie
- Allée
- Sente
- Aménagement urbain
- Aménagement cyclable
- Inaccessible
- - - Non renseigné

Franchissements *

- = Pont routier
- = Passerelle (accès par modes doux)

* les ponts ne desservant pas directement les rives ne sont pas représentés sur cette carte (ponts ferrés, pont de l'autoroute A1, viaduc de la déviation nord de Compiègne, pont de la rocade nord D1016 et sud de Creil D201, pont de la D200 sur l'Oise et pont de la rocade sud de Compiègne D1131)

- Communes riveraines de l'Oise ou impactées par le PPRi
- Espace urbain
- Espace boisé



Agence d'urbanisme et de développement de la vallée de l'Oise

3.1.2. Des efforts d'aménagement à poursuivre

⇒ Les aménagements urbains

Dans les secteurs bâtis les plus denses (centres urbains), le plus souvent au sein des « villes-pont », promenades, quais ou simples cheminements, agencements (mobilier urbain), espaces de détente ou de loisirs prennent place. Les éléments qui jouxtent la rivière sont diversifiés. Tantôt les rives font l'objet de toutes les attentions par la mise en valeur de l'espace public et des perspectives, tantôt elles sont presque laissées à la nature et au temps.

Compiègne

Des espaces situés de part et d'autre du pont Solferino sont aménagés en rive droite. En amont du pont, cet espace s'étend jusqu'à la halte nautique sous le parking de la gare de Compiègne. Cependant, l'espace est limité pour la promenade. En rive gauche, une promenade urbaine existe en aval du pont. Elle est en mauvais état et mériterait d'être revalorisée. En amont du pont, les espaces restent dévolus au stationnement.



Pont-Sainte-Maxence

En amont du pont sur la rive droite, un espace est arboré et présente un revêtement bitumé permettant la pratique de modes doux. Un chemin enherbé, situé en amont du pont routier de l'île Sarron, permet quant à lui la pratique piétonne. En rive gauche, les quais sont dévolus à la circulation et ne présentent pas d'intérêt pour le promeneur car dangereux.



Creil

Des aménagements urbains ont été réalisés en centre-ville de Creil, notamment sur l'île Saint-Maurice (espaces de détente et de promenade, installations sportives). On retrouve aussi, en rive gauche, une promenade aménagée en amont du pont, et ce jusqu'au collège Michelet. L'accès aux modes doux est possible et s'effectue sur un revêtement stabilisé. Sur la rive droite, en parallèle de la place Carnot, une promenade stabilisée est aménagée en aval du pont (banc, plantations...). En amont, le cheminement mode doux s'effectue sur des trottoirs.



⇒ Les aménagements ponctuels

En secteur périurbain, là où les rives sont le plus contraintes (espaces naturels, agricoles, voire emprises industrielles reléguées), les accès à la rivière se font plus rares. On y trouve de petits espaces de détente.



Verneuil-en-Halatte

En rive gauche, un espace est aménagé (table de pique-nique, cale...) et propose un cadre agréable avec une belle vue sur l'Oise. Il présente un fort intérêt de par la présence de la passerelle permettant de rejoindre la rive droite.

L'emplacement de la passerelle peut aujourd'hui paraître incongru mais elle a été construite en 1951 pour permettre aux ouvriers du pôle chimique de Villers-Saint-Paul habitant à Verneuil de rejoindre les usines. Elle correspond au lieu originel du passage à bac qui liait les villages du 12ème siècle jusqu'au 20ème. L'inscription peinte sur le mur de briques de l'ancienne maison du passeur rappelle cet usage. Le franchissement le plus proche est le pont urbain de Creil, plus en aval.

⇒ Les aménagements cyclables

À proximité de centres urbains et en secteurs périurbains, notamment au nord de la vallée, quelques itinéraires cyclables ont été aménagés (en rive gauche) ou identifiés sur des tronçons du chemin de halage (rive droite).

Compiègne / Lacroix-Saint-Ouen

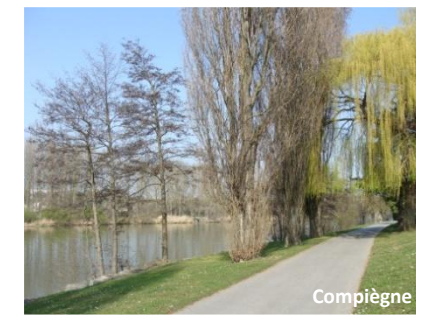
Une piste cyclable s'étend de Compiègne à Le Meux, soit 10,5 km de linéaire en bordure d'Oise (rive gauche). Le cheminement est entièrement bitumé. La vue sur l'Oise reste limitée, malgré la proximité de la rivière.

Le Meux, Rivecourt, Longueil-Sainte-Marie

Le chemin de halage sur cette portion a été bitumé et une signalétique a été installée. Il se situe entre des champs et la rivière, espace particulièrement calme, favorable à la détente. Le cheminement est praticable pour les vélos et les piétons.

Verberie

La commune de Verberie a mis en place une boucle cyclotouristique de 16 km, qui dans sa partie ouest permet de longer les bords de l'Oise. Le chemin est couvert d'un revêtement en bitume, permettant la pratique des différents modes doux.



Les disparités dans l'organisation spatiale, les aménagements et les activités soulignent les développements différenciés et indépendants qu'ont connus les rives droite et gauche.

La carence de liens physiques et visuels entre les rives de l'Oise se traduit par un manque d'intérêt pour les rives et donc de reconnaissance d'un patrimoine commun. Disparités des cheminements (taille, qualité), rareté des franchissements piétons, des perspectives, omniprésence de la ripisylve,..., empêchent le regard de se projeter au-delà du cours d'eau et par là même de percevoir toute la richesse véhiculée par la rivière et sa capacité à susciter l'envie, à qualifier des espaces en déshérence, à offrir une image de marque... Du point de vue de l'accessibilité, l'absence de boucles, limite la fréquentation et contribue à la méconnaissance des rives.

3.2. Les rives, entre indifférence et appropriation

La mise en valeur de l'Oise passe par l'appropriation de certains espaces par les collectivités, les habitants, les riverains, les usagers... et par un geste d'aménagement permettant de définir et d'identifier les fonctions et usages possibles des rives : « quel partage de l'espace et de ses usages ? ». Même si certains espaces ont fait l'objet de traitements spécifiques, des comportements témoignent encore de vives négligences à l'encontre de l'Oise et de ses rives.

3.2.1 La subsistance d'usages controversés

L'appropriation et la fréquentation des rives restent peu évidentes pour les raisons déjà évoquées :

- des emprises industrielles et agricoles importantes en limite d'Oise,
- une transformation rapide des lieux du fait des activités d'extraction posant la question de la reconversion après exploitation des terrains, des quais et des ports industriels privés et bétonnés ; peu accessibles,
- des problèmes d'accessibilité liés à un manque de franchissement et aux ruptures dans le cheminement,
- un manque de lisibilité dans les paysages ; les rives isolées de leur contexte deviennent de véritables enclaves,
- des dégradations : nuisances sonores ou visuelles, pollution directe et indirecte (rejets, agriculture, décharges sauvages, parcs de stockage de déchets industriels...),

Certaines occupations, l'organisation spatiale, le manque d'entretien,...., ne contribuent pas à familiariser la population riveraine avec son environnement et ses rives notamment.

⇒ Des rives dépotoirs, exutoires



⇒ Des espaces dégradés, délaissés,



⇒ un manque de concertation dans les aménagements



⇒ des usages néfastes à la qualité et à l'image des rives

Une difficulté supplémentaire est de saisir la frontière entre espaces publics et privés. Cela concourt à l'émergence de conflits d'usages qui nuisent à l'attractivité du territoire du fait de l'absence de cohérence d'ensemble et de geste de valorisation.

Le cours d'eau et ses abords sont aujourd'hui encore considérés comme des espaces en marge, propices à des comportements et des usages peu responsables et souvent dégradants pour les milieux :

- on y opère certains rejets, on y dépose des tuyaux, des invendus (matelas par exemple), des déchets en tout genre,
- on n'entretient pas ou plus des espaces qui autrefois avaient de réelles vocations (quais, sites d'extraction, chemin de halage, servitude de marchepied),
- on réalise des aménagements sur une commune qui ne sont pas prolongés sur la suivante (marquant la limite et créant une rupture),

Ne devrait-on pas plutôt dire alors que ces espaces sont déconsidérés, traduisant bien le manque d'intérêt, de mise en valeur par une appropriation « positive » de ces lieux par certains ?

3.2.2 Des appropriations spontanées

On trouve ponctuellement sur les rives un ponton ou une cale de fortune ou une cabane à l'abri de la ripisylve, des fenêtres d'observation, des prolongements de jardins. Une vie discrète prend place. Ce type d'appropriation apparaît quelque peu plus respectueux car il se conjugue davantage avec l'environnement.



De Verberie à Sarron entre la D200 et l'Oise. Rive droite.

Ces aménagements spontanés confèrent à la ripisylve un sens nouveau. Elle est habitée, possède une âme. Elle devient un lieu informel où l'on vit et circule, où les aménageurs grâce à des interventions extrêmement légères ont su tirer parti efficacement et discrètement des avantages récréatifs du cours d'eau.



Exemple de la cabane vivante

La disposition en demi-cercle des troncs dégagés des jeunes branches est le signe d'une taille régulière de la végétation et de l'entretien d'une cabane vivante, formant progressivement des arcades et conduisant à une mise en scène des rives. Il y a reconversion du rideau de végétation perçu au départ comme un obstacle physique et visuel, celui-ci est progressivement investi et aménagé de l'intérieur.

Ne se donnant pas facilement à voir, ni à pratiquer, assez difficilement accessible et par endroits livrées à la nature, les rives de l'Oise sont restées pour certains un « lieu de relégation », qui à l'abri des regards, « autorise » des comportements peu responsables et dégradants. Elles se font alors décharge publique, espace d'« expression artistique et festive », ...

Parallèlement, d'autres profitent de cet environnement particulier, pour s'enquérir de quiétude et concevoir des lieux propices à leur loisirs/détente.

La rive droite, qui accueille la servitude de halage est praticable pour un piéton, sur toute sa longueur quel que soit le tissu traversé. Elle offre certes une perméabilité mais fait l'objet de peu d'aménagements en dehors des pôles urbains.

La rive gauche, en revanche, grevée d'une servitude de marchepied, l'est beaucoup moins notamment dans sa partie aval. En effet le chemin n'est pas toujours entretenu et les propriétés (ou le recul des berges) ont eu tendance à rogner cet espace. Cependant cette rive est globalement plus aménagée, notamment dans sa partie amont (ARC et CCBA), où un réseau de pistes cyclables a été créé.

Cependant l'accès depuis le territoire aux rives reste difficile en raison des nombreuses et vastes emprises économiques, agricoles et naturelles présentes en bordure du cours d'eau et du peu de franchissements existants.

Certaines portions restent très confidentielles, peu avenantes, faisant l'objet d'usages controversés ou d'appropriations spontanées.

Conclusion

L'Oise et ses rives, une ligne de vie originelle...

Elle regroupe des fonctions variées qui ont tendance à se diversifier avec le temps :

- **on y habite** : un site de peuplement historique,
- **on y travaille, on y produit** : un site stratégique pour la production industrielle, l'extraction,
- **on s'y déplace, on y fait transiter des biens** : un site propice à l'établissement des principales voies de communication et à la logistique,
- **on s'y récréé** aussi parfois : un site favorable au développement d'activités de loisirs,

Ainsi qu'une fonction naturelle reconnue, de continuité écologique.

... peu perceptible, méconnue et dépréciée en raison de ses vocations primaires et de sa médiocre accessibilité...

- privilégiée par le passé pour ses seules **fonctions économiques**, relativement nuisantes pour les habitants et l'environnement, très consommatrices d'espaces,
- représentant pendant longtemps dans l'inconscient collectif un lieu peu fréquentable, **un exutoire, un lieu en marge de la société civile**,
- et dont, en toute logique, on a peu développé l'accessibilité (voie d'accès, franchissements, espaces publics) et la mise en valeur en termes d'agrément.

...mais qui est aujourd'hui encore vecteur de développement pour la vallée et nouveau centre d'intérêt des collectivités...

À plusieurs titres, la vallée de l'Oise constitue le support du prolongement de dynamiques anciennes et fait parallèlement l'objet d'une prise de conscience aboutissant à l'émergence de nouvelles dynamiques :

- **économiques et logistiques** pour l'industrie et de nouvelles activités « durables » (canal Seine-Nord Europe),
- **touristiques** : un intérêt croissant pour le « fluvestre » et le tourisme d'affaire (Roissy-Picardie),
- **environnementales** : la préservation des espaces naturels garantit la biodiversité et la qualité des paysages,
- **de loisirs de proximité** : pour les habitants les rives deviennent les nouveaux espaces à conquérir,
- **de promotion urbaine et d'amélioration du cadre de vie**, pour les collectivités, les rives sont susceptibles de porter une nouvelle image et de nouvelles dynamiques.

Cela est notamment le fait des évolutions économiques, environnementales et sociales assez récentes (désindustrialisation, demande d'une offre élargie en espaces publics d'agrément et d'activités récréatives,...).

Un réel engouement existe autour des potentialités de développement suscitées par la voie d'eau par le biais d'aménagement et d'actions de promotion (événements) à des fins économiques et touristiques, d'animation urbaine et de loisirs, mais aussi de préservation de l'environnement.

Il est important que la voie d'eau et ses rives puissent être « ouvertes » au plus d'usages possibles ainsi qu'au plus grand nombre : C'est un patrimoine commun dont il faut apprendre à gérer les conflits tout en permettant la coexistence et l'interaction d'usages variés.

Les espaces proches de la rivière deviennent de plus en plus stratégiques :

- de nombreuses collectivités se mobilisent sur le développement d'une offre de ports ou haltes fluviales,
- avec le projet Canal Seine-Nord Europe, elles s'affairent sur les zones d'activités en accroche avec la voie d'eau. De plus, elles ont pour la plupart souhaité conserver la vocation économique d'anciens espaces industriels délaissés dans leur SCoT dans cette perspective,
- plusieurs collectivités portent des projets de passerelles pour faciliter le franchissement de l'Oise, ...

Cela se traduit par une multiplicité de projets sur le linéaire de la vallée de l'Oise (plus d'une trentaine) réalisés sans réelle concertation à une échelle plus large, ce qui pose un certain nombre de questions :

- **Certains projets ne sont-ils pas concurrentiels ?**
- **Comment garantir la faisabilité et la pérennité de tous ?**
- **Comment concilier de multiples usages sur un espace si contraint et sous pression (risques, PPRT, PPRI...) ?**
- **Comment assurer l'équilibre économique, social environnemental du secteur ?**

Les territoires constitutifs de la vallée de l'Oise, auraient un intérêt certain à se coordonner.

Il apparaît alors intéressant de notre point de vue d'agence de développement et d'urbanisme de la vallée de l'Oise, d'amorcer une réflexion globale, multi-acteurs et multi-thématiques à l'échelle de notre territoire pour envisager un aménagement plus concerté et cohérent.

Cela pourrait permettre :

- D'affirmer une/des identités plus affirmé(e)s : un pôle économique « vallée de l'Oise », une destination ludique « vallée de l'Oise », ...
- d'être plus forts face à des projets d'envergure portés par d'autres acteurs (VNF par exemple),
- de développer une image attractive (entreprises, habitants, visiteurs)
- de se faire connaître et de se positionner vis-à-vis de l'extérieur, par rapport à des territoires tels que l'Île-de-France par exemple.

Dans le cadre de la réflexion sur la voie d'eau, il est nécessaire d'avoir une double approche :

- **Centrifuge : du territoire vers la voie d'eau**
Exemple : loisirs de proximité : appropriation par les habitants
- **Centripète : de la voie d'eau vers le territoire**
Exemple : tourisme fluvestre : faire venir sur le territoire des visiteurs depuis la voie d'eau.

..., globale et élargie.

- en étudiant comment interagissent les projets portés par les uns avec les autres, et apporter des solutions pour minimiser les antagonismes,
- à l'échelle d'un territoire cohérent mais le plus large possible (bassin de vie, bassin d'emploi, unité géographique,... ?)

Les difficultés majeures sont :

- de réussir à faire cohabiter une diversité d'usages sur la rivière et sur ses rives.
- de mobiliser de nombreux acteurs qui s'intéressent de près ou de loin au cours d'eau ou à ses rives : VNF, Région, DREAL, DDT, Conseil Général, chambres consulaires, collectivités locales, associations sportives et de loisirs ou de défense de l'environnement, riverains, propriétaires privés ou publics, entreprises, usagers...
- de pouvoir financer des opérations d'aménagement en cette période de récession budgétaire.

On espère que le projet canal Seine-Nord Europe et dans une moindre mesure celui de la Trans'Oise, seront l'occasion d'initier ce type de réflexion et de coupler des aménagements fluviaux et terrestres.

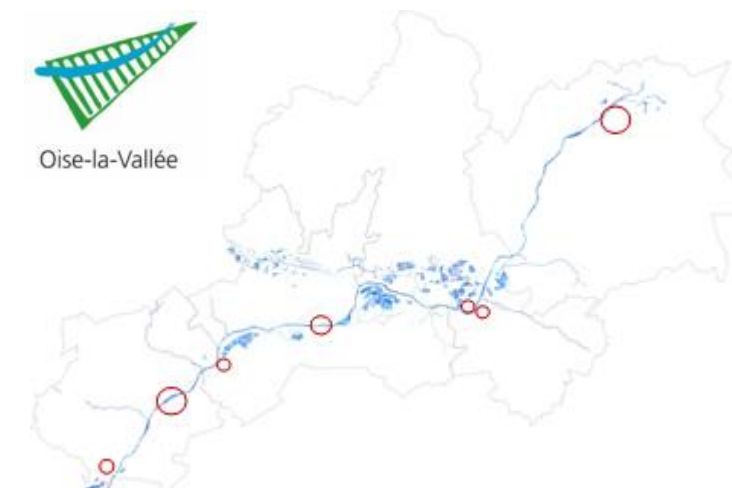
Dans ce contexte, Il y a aujourd'hui une réelle opportunité à saisir, en termes de cohérence de projets et de valorisation sur ce territoire.

LA VALORISATION DES RIVES DE L'OISE

Nouvel enjeu de développement pour la vallée

Deuxième Partie

BILAN et MISE EN PERSPECTIVE



Rappels	31
1. Des visées communes mais une mise en œuvre sectorisée	31
1.1 Des objectifs partagés	31
1.2 L'utilité d'une charte et/ou d'outil de coopération	31
1.3 Retour d'expériences	32
2. Le paysage, un vecteur d'identité : pistes d'actions	34
2.1 Pour l'Oise Compiégnoise	34
2.2 Pour « l'entre-deux »	34
2.3 Pour l'Oise Creilloise	34
3. Les rives, des sites à enjeux	35
3.1 Le chemin de halage	35
3.2 Les zones NA	35
3.3 Les espaces en friche	35
3.4 Les voiries	35
3.5 Les zones inondables	35

Rappels

L'Oise constitue un lien naturel entre les territoires qu'elle traverse. Alors que sa présence permet de l'intégrer à un territoire administratif plus vaste, elle n'a pas joué un rôle fédérateur déterminant dans l'histoire locale et l'appartenance à un lieu identitaire, à l'instar de la vallée de la Loire par exemple.

Le cours d'eau est aujourd'hui plutôt méconnu, peu valorisé, et ses accès relativement confidentiels*. Les rives sont souvent mises à profit pour l'automobile (dans les centres urbains), et le transport fluvial (ports et quais pour le transit des matériaux ; produits chimiques ou agricoles).

La multiplication des coupures (infrastructures, emprises économiques, carrières en activité et mises en eau qui proposent un panel d'activités nautiques, espaces agricoles) ne facilite ni la connaissance, ni l'accessibilité, ni la praticabilité ni l'appropriation de la rivière, mais fonde tout de même une certaine identité.

Les rives s'avèrent d'une manière générale, peu propices à la circulation douce et aux activités de loisirs en dehors de quelques sites ponctuels. C'est souvent à l'écart de l'Oise que se développent les activités de détente (bases de loisirs de Saint-Leu d'Esserent, de Rivecourt, plans d'eau de Longueil-Sainte-Marie...).

Pourtant l'Oise et ses rives peuvent aujourd'hui jouer un rôle crucial en termes de valorisation du cadre de vie et permettre d'affirmer l'identité de la vallée. Longtemps laissés à l'écart, ou seulement valorisés en matière économique, ses potentiels commencent à émerger et les collectivités prennent conscience des possibilités que l'Oise et ses rives offrent dans le cadre de la mise en valeur du territoire.

Toutefois, il serait judicieux que celles-ci se concertent afin de proposer des actions cohérentes donc collectives pour éviter la concurrence entre les territoires, assurer des continuités et promouvoir une image de marque.

1. Des visées communes mais une mise en œuvre sectorisée

1.1. Des objectifs partagés

A l'échelle des 4 SCoT, l'Oise et ses rives sont identifiées et reconnues comme opportunités d'un nouvel élan pour les territoires, pour :

- **Créer une continuité et une complémentarité entre territoires de la vallée de l'Oise.**
- **Servir de leviers de développement touristique et économique.**
- **Valoriser et préserver les milieux naturels de la vallée de l'Oise.**

Pour atteindre ces objectifs, il serait utile de mener des réflexions et d'engager des actions en lien avec plusieurs thématiques (économie, cadre de vie, environnement, équipement, tourisme, loisirs, culture...), pour aborder notamment la question des conflits d'usage et du devenir des espaces.

Il est apparu opportun d'orienter cette étude vers la connaissance et la mise en valeur des très diverses ressources naturelles, paysagères et patrimoniales de ce territoire complexe.

⇒ Les axes de travail

3 grandes intentions se sont imposées à l'échelle de la vallée. (voir encadré ci-contre).

1.2. L'utilité d'une charte et/ou d'un outil de coopération

Afin de pouvoir définir et mettre en œuvre l'une, l'autre ou l'ensemble de ces mesures, il serait intéressant :

- **D'élaborer une charte de valorisation des rives de l'Oise ?**
Proposer un ou des plans d'actions.
 - Mener une réflexion globale autour d'une ou plusieurs thématiques à l'échelle de la vallée (dont une signalétique spécifique).
 - Etablir un diagnostic partagé par l'ensemble des acteurs (Voies Navigables de France, chambres consulaires, Comité Départemental du Tourisme de l'Oise, associations et usagers (vélo, piétons, cheval, pêche, sports nautiques), collectivités, gestionnaires d'espaces naturels (Parc Naturel Régional, Conseil Général de l'Oise...), riverains...) et promouvoir des actions collectives.
- **Faire émerger une cellule de coopération porteuse d'une réflexion globale à l'échelle de la vallée.**
Identifier, transformer une structure existante ou en créer une nouvelle du territoire.

Elle pourrait avoir pour objectifs :

- de rassembler les acteurs,
- de proposer des lieux et des temps d'échange,
- de mener une réflexion globale en favorisant la solidarité et la complémentarité des territoires plutôt que la concurrence,
- de partager des projets communs ou complémentaires,
- de se porter garante de l'affirmation d'une identité pour la vallée.
- d'assurer le portage de certains projets (maîtrise d'ouvrage),
- ...

LES AXES DE TRAVAIL

1. Proposer un ou plusieurs axes continus dédiés aux modes doux (piéton/vélo) plutôt le long de l'Oise

Assurer la continuité avec les réseaux existants (possibilité de boucles).

Susciter des points de rencontre et des lieux d'animation en lien avec les noyaux urbains pour la découverte du territoire (randonnée, événementiel) et la desserte de proximité.

- Rechercher la proximité avec l'Oise et améliorer son accessibilité ponctuelle et linéaire.
- Inscrire les rives dans un réseau plus large d'itinéraires (local, régional...) permettant la réalisation de boucles.
- Créer un chapelet de lieux animés (guinguettes, espaces d'information, points de location vélo...) reliés aux centres urbains riverains de l'Oise et aux gares ou haltes ferroviaires proches.

2. Mener une réflexion d'ensemble en termes d'aménagement (à vocation économique et de loisirs notamment)

Anticiper l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe, de la Trans'Oise, de la liaison Roissy-Picardie,...

Favoriser de la cohérence des projets nationaux, régionaux et locaux.

- Structurer l'offre à vocation économique.
- Structurer l'offre de loisirs /assurer la cohérence des projets de haltes nautiques le long du cours d'eau.
- Faire connaître les activités et valoriser leur image.
- Attirer des entreprises «durables»
- Susciter la requalification progressive des zones d'activité en bordure d'Oise en proposant la perméabilité des lieux jusqu'à l'Oise.
- Se prémunir contre d'éventuels risques (berges, pollutions, ...).
- Mener une réflexion sur l'amélioration de la cohabitation des différents usages des milieux aquatiques dans le respect de l'écosystème.

3. Donner une image positive et attractive à l'Oise

Améliorer le cadre de vie et développer les activités de loisirs et touristiques.

Mettre en valeur et protéger l'environnement (continuités écologiques).

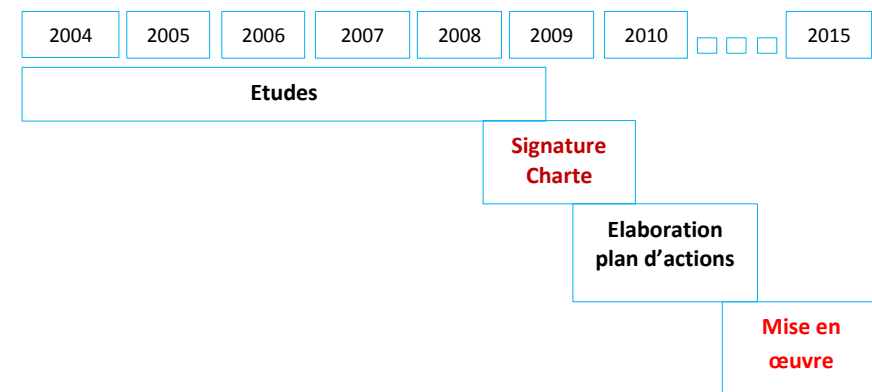
- Dévoiler le potentiel des rives (communiquer, faire connaître, événementiel),
- Améliorer le cadre de vie pour les habitants et les visiteurs.
- Valoriser l'image des activités via leur cadre, attirer des entreprises «durables et propres».
- Développer l'écotourisme et le tourisme culturel : découverte du patrimoine mais aussi du milieu dans lequel il s'insère, des paysages, de la pêche, des filières nautiques...
- Protéger et faire découvrir les points de vue remarquables depuis et vers la vallée.
- Développer une image (de marque) pour le territoire.

1.3. Retour d'expériences

Plusieurs territoires ont d'ores et déjà initié ce type d'action à l'échelle de vastes territoires :

⇒ La valorisation des bords de Seine en Essonne

La valorisation des bords de Seine a fait l'objet d'une réflexion par 16 communes réunies en 6 intercommunalités dans sa traversée du département de l'Essonne entre Athis-Mons / Vigneux-sur-Seine au nord et Le Coudray-Montceaux / Morsang-sur-Seine au sud, sur un linéaire d'environ 25 km, soit 50 km de berges.



CHRONOLOGIE DU PROJET DE PROMENADE DE SEINE

La démarche a été engagée en 2004 par l'agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (AUDES). Très vite, s'est dégagée l'idée de fédérer les acteurs autour d'une idée simple, celle d'une continuité piétonne à même de constituer un lien fort entre les villes, les espaces de nature, les équipements sportifs ou les ports qui bordent le fleuve.

Ce projet appelé : « la Promenade de Seine » devient plus ambitieux. Il doit permettre que soient également progressivement assurés les objectifs à la fois de continuité piétonne, continuité cyclable et de continuité écologique (préservation du corridor biologique de la Seine).

Il constitue le premier niveau d'une réflexion collective sur tout le linéaire de la Seine en Essonne.

Une première étape a consisté en un inventaire et un diagnostic précis réalisés par l'agence d'urbanisme AUDES et qui ont permis de déterminer les priorités, tout en intégrant les projets d'aménagement engagés ou prévus sur des territoires parfois plus vastes.

Un certain nombre de contraintes et de conditions de mise en œuvre ont été mises en évidence pouvant requérir à la fois des arbitrages/choix et des précautions ou des démarches préalables :

- ruptures physiques générant l'impraticabilité,
- points durs entraînant la recherche de tracés alternatifs,
- travaux de nettoyage,
- nécessité de travaux de mise en sécurité,
- réhabilitation d'ouvrages,
- l'accès à garantir (foncier à acquérir, mise en place de conventions de superposition d'affectation avec VNF par exemple).

La signature d'une Charte pour la Promenade de Seine en 2009, a permis d'engager la mise en œuvre officielle du projet par les 33 acteurs de la Seine en Essonne, à savoir :

- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Conseil Général de l'Essonne,
- les 16 communes,
- les 6 intercommunalités riveraines du fleuve,
- VNF (voies navigables de France),
- Port autonome de Paris,
- L'agence des Espaces verts d'Ile-de-France,
- Le syndicat intercommunal de la vallée de l'Orge aval (SIVOA),
- Le syndicat intercommunal pour la restauration des cours d'eau (SIARCE),
- Le syndicat intercommunal de la Région de Villeneuve-Saint-Georges (SIARV).

Les ambitions poursuivies collectivement par les signataires sont :

- Assurer à court terme une continuité piétonne et garantir l'entretien du cheminement.
- Créer une identité graphique à la Promenade de Seine et implanter une signalétique directionnelle et de découverte.
- Mettre en œuvre progressivement une promenade qui accueille les cycles, adaptée aux sites traversés et connectée à son environnement naturel et urbain.
- S'engager pour la création de l'Eurovéloroute n°3 dite « des Pèlerins ».
- Conduire des études et actions de renaturation des berges.

Sur ces bases, une synthèse de projets et un plan d'actions pour concrétiser les principes de la Charte ont été proposés.

Le Plan d'actions pour 2010-2015 élaboré en 2010 présente des principes d'aménagement et d'hypothèses de tracé section par section, en précisant qu'ils pourront évoluer en fonction des études techniques qu'il conviendra de mener préalablement à leur mise en œuvre. Il :

- définit un projet et un plan d'actions communs pour mettre en cohérence les projets des collectivités locales en cours de réalisation ou d'études,
- fixe des priorités
- et précise les moyens institutionnels et financiers pour sa mise en œuvre.

MISE EN PLACE DE COMITES PRE-OPERATIONNELS ET DECISIONNELS

Pour élaborer le plan d'actions suite à la signature de la charte, plusieurs instances ont été mises en œuvre :

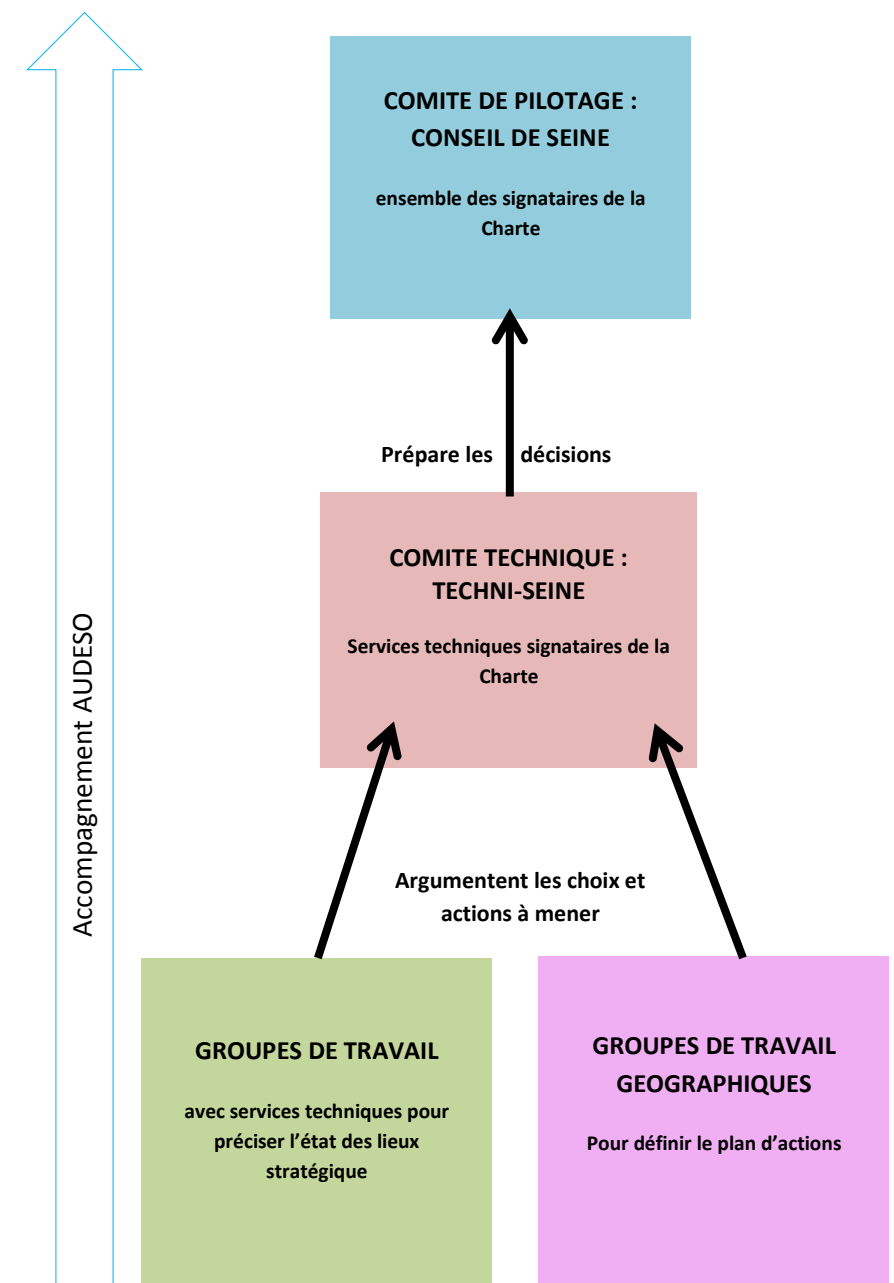
- le Conseil de Seine : il réunit l'ensemble des signataires de la Charte et constitue le comité de pilotage de la démarche ; il s'est réuni les :
 - 5 juin 2009 pour la signature de la Charte pour la promenade de Seine
 - 28 septembre 2010 pour valider le plan d'actions
- le comité technique Techni-Seine : il s'adresse aux services techniques des signataires de la Charte ; il s'est réuni les :
 - 2 juillet 2009
 - 13 novembre 2009
 - 15 avril 2010
- Parallèlement, plusieurs groupes de travail se sont réunis :
 - Rencontres avec les services techniques entre juin et octobre 2009 pour préciser l'état des lieux stratégique.
 - Six groupes de travail géographiques entre décembre 2009 et mars 2010 pour définir le plan d'actions.

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS

Pour mener à bien les actions définies dans le Plan d'actions, une douzaine de maîtres d'ouvrage potentiels ont été identifiés. Des financements croisés pourront être mis en place pour certaines opérations, ainsi que des groupements de commandes.

A ce jour, le territoire de la Seine en Essonne n'est doté d'aucune structure de type associatif ou syndical, susceptible grâce à une ingénierie et des financements partagés, d'assurer une maîtrise d'ouvrage unique du projet Promenade de Seine.

Ainsi, parmi les objectifs du plan d'actions de 1^{ère} phase, figure la nécessité de définir un mode de gouvernance commun et de mettre les moyens en place.



⇒ **Le Syndicat mixte des berges de l'Oise (SMBO)**

22 communes riveraines de l'Oise associées pour l'aménagement des berges de l'Oise dans le Val d'Oise :

En 2003, le Vice-président en charge de l'environnement au Conseil général du Val d'Oise a réussi à fédérer **l'ensemble des 22 communes riveraines de l'Oise dans le département du Val d'Oise** en créant le Syndicat mixte des berges de l'Oise.

A noter qu'un syndicat intercommunal préexistait avec pour mission d'entretenir les berges de l'Oise précédemment aménagées au cours des années 80 et 90, mais ses compétences étaient désormais jugées trop limitées pour répondre aux besoins de restauration, de confortement des berges et de valorisation du milieu pour le public.

Le Syndicat mixte des berges de l'Oise (SMBO) a pour missions :

- l'entretien,
- la protection
- l'aménagement des berges dans toute la traversée du Val d'Oise.



Le programme d'actions initial a été établi sur la base d'une étude diagnostic complète de l'état des berges sur un linéaire de 2 X 45 km. Il a permis de définir des tronçons homogènes et de hiérarchiser les secteurs à entretenir ou aménager.

Des actions de sensibilisation à l'égard des élus sont également effectuées.

Les élus du Syndicat ont également mis en place un **Comité consultatif** qui rassemble :

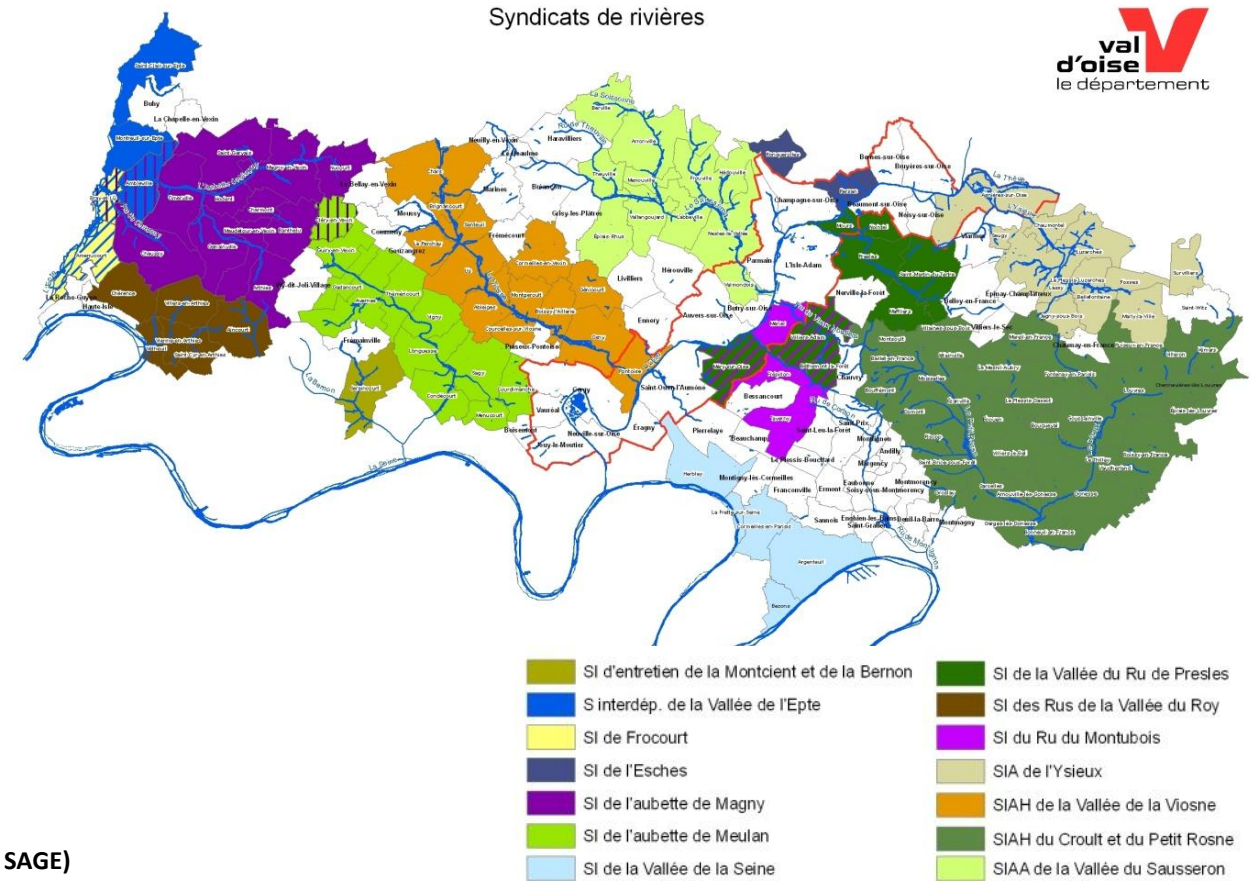
- les différentes associations en lien avec la rivière : associations de riverains, associations sportives, associations de protection de la nature, associations de pêche, etc.
- les acteurs de l'Oise : fédérations de pêche, services de la navigation, comité départemental de tourisme, etc.

Ce comité a pour rôle de s'exprimer sur les projets et travaux du Syndicat. Il se réunit avant chaque séance du Comité Syndical **4 fois par an**.

Les compétences données au Syndicat permettent ainsi une gestion cohérente et concertée des berges de l'Oise à l'échelle du département.

Les actions du Syndicat sont soutenues et financées par plusieurs **partenaires** :

- Le Conseil Général du Val d'Oise.
- L'Agence de l'eau Seine-Normandie qui subventionne l'entretien et la restauration de la ripisylve ainsi que les études et travaux.
- La Région Ile-de-France qui finance les études et travaux.
- L'Entente départementale Oise-Aisne qui subventionne l'entretien et la restauration de la ripisylve.
- Toutes les communes et intercommunalités membres du Syndicat.
- La communauté de communes du Haut Val d'Oise et la Communauté d'agglomération de Cergy-pontoise.



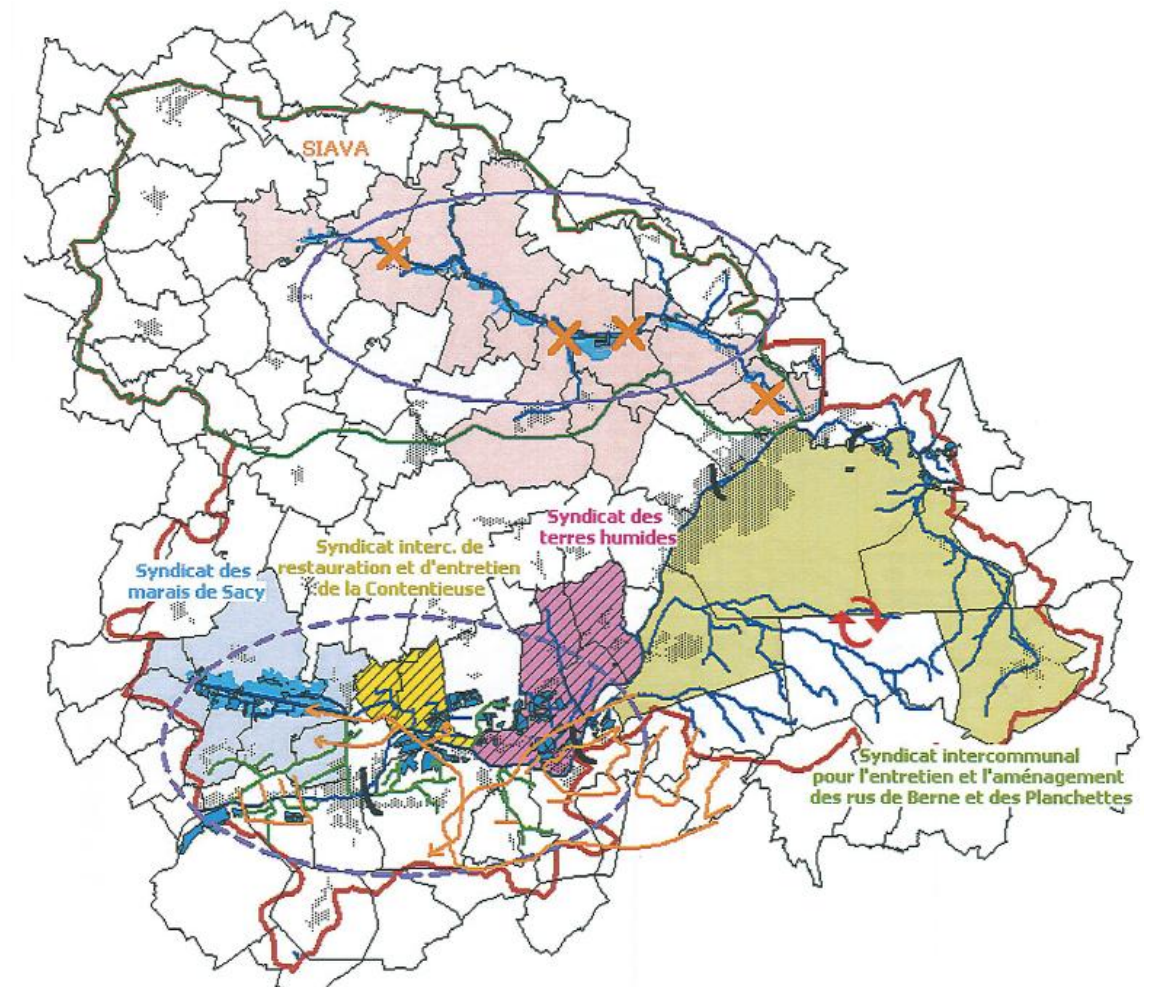
LES SYNDICATS DE RIVIERE DANS L'OISE (Source : SAGE)

	RIV-AQUA.1a	- Cours d'eau pour lesquels un syndicat ou au moins un programme pluri-annuel devra être créé
		- Syndicats qui devront élaborer un programme pluri-annuel d'entretien
	RIV-AQUA.1d	- Restaurer la libre circulation de la faune sur les cours d'eau
	RIV-AQUA.2b	- Favoriser les interconnexions entre cours d'eau et zones humides annexes
		- Favoriser la collaboration entre syndicat ONF et commune de St Jean aux Bois
		- Limiter la communications avec les plans d'eau
	RIV-AQUA.2c	- Implanter les arbres à haute tige à plus de 6 m des rives
	RIV-AQUA.2d	- Préserver les continuités écologiques majeures

LEGENDE

	Contour communes
	Limite du bassin versant du SAGE
	Limite du bassin versant de l'Aronde

ECHELLE
0 2400m



2. Le paysage, un vecteur d'identité : pistes d'actions

Le rôle du paysage

Certaines installations en des points hauts (Mont Calipet à Pont-Sainte-Maxence; belvédère de Saint-Maximin) témoignent déjà de cette volonté de s'approprier la vallée par une meilleure compréhension de ces paysages.

Les points de vue et belvédères sont des outils éducatifs qui permettent de se familiariser avec les environs et à chacun de dégager l'identité d'un territoire. Les paysages deviennent aussi par leur intermédiaire des atouts non négligeables pour mettre en scène et dynamiser une promenade touristique.

La rivière peut elle-même être considérée comme un moyen de parcourir et de redécouvrir la vallée de l'Oise entre Compiègne et Creil.

Tout le long des rives, des points de vue taillés dans les ripisylves peuvent être localisés : ils ne donnent pas uniquement sur l'eau mais débouchent sur des paysages emblématiques de l'Oise.

A d'autres endroits, des ouvertures stratégiques, haltes nautiques et ports sur le chemin de halage, connectent la rivière à des architectures remarquables et à son passé, à des lieux d'exploitation économique et à son présent.

Les ouvertures permettent :

- de prendre conscience de l'identité plurielle de la vallée,
- d'assurer une nouvelle lisibilité dans la succession des structures paysagères,
- d'affirmer l'importance de la rivière dans l'organisation des espaces, sur le plan morphologique/géographique, historique, économique.

Faire de l'Oise un axe de découverte et d'affirmation d'une identité locale peut se faire selon plusieurs modes d'actions :

- **l'approche environnementale** qui consiste à identifier les ensembles, les points de vue emblématiques de l'Oise sur les environs, et des environs sur l'Oise. A mettre en place au cas par cas un traitement particulier des rives et des ripisylves pour dégager les vues,
- **l'approche patrimoniale**, axée sur la mise en valeur des éléments architecturaux identitaires des différents ensembles de la vallée, friches industrielles ou patrimoine plus classique. Elle passe par des actions de restauration, reconversion de bâtiments abandonnés.

L'utilisation d'aménagements liés à la batellerie (continuité du chemin de halage) est essentielle pour penser un projet sur l'ensemble du territoire d'étude ; les haltes nautiques originelles sont des jalons communs aux différents espaces traversés, et des lieux d'interconnexion possibles avec des circuits touristiques, de randonnées pédestres, équestres déjà présents.

Ces 2 approches agissent en faveur d'une plus grande accessibilité, d'une meilleure lisibilité du cours d'eau et d'une affirmation de ses identités naturelles, industrielles, urbaines...

2.1. Pour l'Oise Compiégnoise

- Favoriser un développement maîtrisé et contenu des grandes infrastructures et aménagements (densification et limitation de l'étalement des tissus urbains existants) afin de limiter les impacts dans le paysage et sur le caractère identitaire de la vallée(monotonie et uniformisation).
- Préserver les spécificités patrimoniales des espaces ruraux (architecture, implantation, paysage).
- S'assurer d'une pratique agricole qui ne vienne pas ronger les dernières poches de bocage de l'espace rural (Le Meux).
- Maîtriser l'évolution agricole vers la « grande culture » : même si elle donne une meilleure lisibilité et articulation aux structures paysagères et accessibilité à l'Oise, elle menace les espaces ruraux d'un appauvrissement écologique faunistique et paysager.



2.2. Pour « l'entre-deux »

De Lacroix-Saint-Ouen à Verberie

- Reconvertir les paysages industriels et postindustriels d'extraction afin pour ne pas accentuer le cloisonnement des espaces.
- Prendre en compte le devenir des continuités écologiques, aujourd'hui menacé par l'extraction ou la monoculture.

En aval de Pont-Sainte-Maxence

- Encourager le maintien de la polyculture, de l'élevage et de la culture vivrière. Ces activités permettent de gérer la trame végétale, de maintenir le bocage, les richesses paysagères, faunistiques et floristiques. La végétation est l'élément structurant des espaces.
- Mettre en valeur le caractère pittoresque et l'architecture remarquable de nombreux bâtis. Leur réhabilitation est favorable à l'attractivité touristique et représente une forte valeur ajoutée pour les habitants.
- Prendre en considération les traits de l'architecture locale dans les constructions actuelles.

2.3. Pour l'Oise Creilloise

- Reconvertir les paysages industriels, réutiliser les anciens bâtiments désaffectés. Ces actions en faveur d'un patrimoine très spécifique, participeront à valoriser une identité industrielle riche mais encore peu acceptée.
- Assurer une gestion de l'accès aux points de vue dégagés de la vallée et l'entretien des boisements sur les bords des coteaux
- Mettre en valeur et protéger les espaces interstitiels : dernières poches de pâtures existantes, friches prairiales et champs de polycultures résiduelles (vers Saint-Maximin) ; il s'agit d'éviter à la vallée d'être étouffée par l'urbain et de préserver des échappées vertes, particulièrement aux abords des rives.



Egalement, pour l'ensemble des secteurs, il s'agit de trouver des solutions de contournement des sites d'activités ayant un accès à l'Oise lorsque ceux-ci sont susceptibles de générer des risques importants pour la population et/ou à partager l'espace des rives entre les activités économiques et touristiques lorsque le type d'activités et le niveau de risque le permettent.



3. Les rives, des sites à enjeux

L'appropriation d'un lieu et sa mise en valeur passent par une découverte qui peut être une expérience esthétique mais aussi une prise de connaissance de l'histoire, des activités, des phénomènes naturels ayant engendré ces formes.

3.1. Le chemin de halage

La rive droite présente plus de potentiels aménageables que la rive gauche, ce qui s'explique par sa meilleure accessibilité mais aussi par la présence du chemin de halage. En effet, la rive droite est marquée par de multiples cheminements caractérisés par des allées (voies larges), soit environ une largeur de 3 mètres. Quelques exemples, non exhaustifs, d'allées pouvant être valorisées :

⇒ De Clairoix à Compiègne

Un chemin rural en terre s'étend de Clairoix à Compiègne. La vue est dégagée sur l'Oise et le cadre de vie agréable.

Il passe à proximité du pont SNCF qui permet de rejoindre la rive gauche par un passage protégé le long de la voie ferrée.



⇒ Villers-Saint-Paul

Le long du pôle chimique, un cheminement s'établit en bord de l'Oise, stabilisé et par endroits bitumé.

Les pratiques cycliste et piétonne sont possibles. La passerelle permet de desservir la rive gauche. Cependant, ces espaces sont peu attrayants (nuisances visuelles, odeurs) et peu sécurisés.



⇒ Saint-Leu-d'Esserent

Le chemin de halage est praticable et présente une largeur intéressante (mais peu engageant).



A mi-parcours un panneau indique « propriété EDF, défense d'entrer, danger ». Contre-indique-t-il le cheminement le long de la rivière (arrière de l'entreprise) ou interdit-il l'accès sur les côtés du chemin de halage ? D'après la réglementation en vigueur, l'accès ne peut être interdit que par VNF et pour cause de service.

3.2. Les zones NA ou AU

Les opportunités foncières inscrites dans les documents d'urbanisme aux abords immédiats de la rivière sont assez peu nombreuses.

On retrouve quand même quelques espaces aujourd'hui utilisés pour l'agriculture, des dents creuses situées au cœur des noyaux urbains ou dans des zones d'activités.

3.3. Les espaces en friche

Plusieurs espaces en friche sont présents en bordure d'Oise. Ils présentent un potentiel aménageable intéressant même s'il convient de vérifier de la faisabilité des projets (coûts de dépollution, question du foncier...).

Quelques exemples de sites en friche :



3.4. Les voiries

Les voiries peuvent constituer des sites potentiellement aménageables. Beaucoup de voiries (au sein des noyaux urbains ou pour l'accès de certaines zones d'activités)



longent l'Oise sans proposer des espaces réservés aux circulations douces. Des aménagements adaptés permettraient la sécurisation de ces pratiques, mais aussi l'amélioration du cadre de vie (cheminements plantés, arborés).

3.5. Les zones inondables

36 communes sont concernées par le risque d'inondation par débordement (6300 hectares en partie localisés sur les rives / 60% en « zones rouges » (inconstructibles)).

Ces espaces offrent des potentiels de développement notamment en termes de valorisation touristique et de loisirs : aménagements légers tels que promenades, équipements publics sportifs et de loisirs...



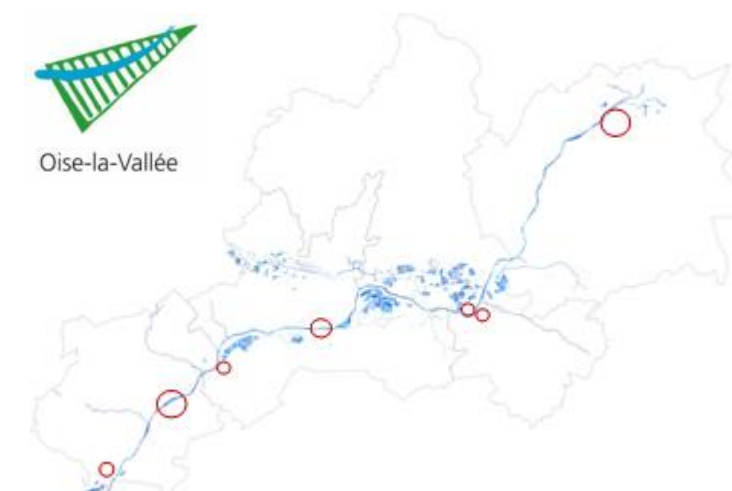
Source : Entente Oise-Aisne / Schrvve

LA VALORISATION DES RIVES DE L'OISE

Nouvel enjeu de développement pour la vallée

Troisième Partie

PROPOSITIONS



L'objet de cette troisième partie est de montrer par le biais de 4 exemples (un zoom par SCoT) comment peuvent être déclinées en intentions, les orientations des SCoT de la vallée de l'Oise.

On s'aperçoit alors bien de l'intérêt de prolonger certaines actions au-delà des limites communales et intercommunales.

1. SCoT de l'Agglomération de la Région de Compiègne : Margny-lès-Compiègne/Compiègne	37
Fiche descriptive du projet : le dessein	37
Exemples de réalisations.....	38
Cartographie du projet : le dessin.....	39
2. SCoT du Syndicat Mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées : Verberie/Longueil-Sainte-Marie	41
Fiche descriptive du projet : le dessein	41
Exemples de réalisations.....	42
Cartographie du projet : le dessin.....	43
3. SCoT de la Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte : Pont-Saint-Maxence/Pontpoint	45
Fiche descriptive du projet : le dessein	45
Exemples de réalisations.....	46
Cartographie du projet : le dessin.....	47
4. SCoT du Syndicat Mixte du Grand Creillois : Creil/Saint-Maximin	49
Fiche descriptive du projet : le dessein	49
Exemples de réalisations.....	50
Cartographie du projet : le dessin.....	51

FAIRE ÉMERGER UN NOUVEAU QUARTIER EN INTÉGRANT LA NATURE DANS LA VILLE : UN ÉCOQUARTIER EN BORD D'OISE ARTICULÉ AVEC LE SECTEUR DE LA GARE.



⇒ **LE SITE**

À Margny-lès-Compiègne, sur un espace de 7 à 8 hectares attenant à la gare de Compiègne jusqu'au pont ferré de la ligne de Soissons, entre l'Oise et la voie ferrée. (Quartier des Roses de Picardie).

⇒ **ENJEUX**

Aménagement de l'espace

- ✗ Restructurer un morceau de ville à un endroit stratégique en tenant compte des spécificités du site et des contraintes de construction inhérentes.
- ✗ Rééquilibrage des aménagements entre les 2 rives au niveau de Compiègne / Margny-lès-Compiègne.
- ✗ Redynamiser le secteur gare, en faire un quartier phare de l'agglomération.
- ✗ Profiter du départ des activités de type industriel pour réussir un quartier de fonctions mixtes.
- ✗ Articuler le nouveau quartier avec la gare et l'Oise.
- ✗ Ouvrir visuellement le quartier vers l'Oise.

Accessibilité-Liaisons

- ✗ Réorganiser le pôle gare en envisageant une gare « double face », réévaluant les accès, traitant les différentes liaisons modales de manière à supprimer les conflits, et en trouvant une solution au stationnement..
- ✗ Reconnecter le quartier au réseau de liaisons actives/douces de l'agglomération.
- ✗ Concevoir le nouveau quartier comme un secteur apaisé -limiter l'accès des véhicules motorisés.

Image-Traitement paysager

- ✗ La gare comme entrée de ville : requalifier les abords de la gare.
- ✗ Valoriser la façade en bord d'Oise.

⇒ **PRÉREQUIS**

- ✗ Le déplacement des activités existantes, notamment logistiques, peu adaptées en secteur urbain
- ✗ La possible restauration/ rénovation du patrimoine bâti existant : exemple : « l'acte théâtral »
- ✗ Secteur identifié au SCOT avec un objectif d'accueil de 200 nouveaux logements (à raison de 140 logements/ ha)
- ✗ Une ouverture « double face » de la gare

⇒ **PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

Le concept

- ✗ Réaliser un quartier convivial, attractif à l'échelle de l'agglomération et multifonctionnel, voire un quartier exemplaire sur le plan écologique (vers un écoquartier ?).
- ✗ Prolonger les actions de rééquilibrage entre les 2 rives et entre Margny et Compiègne.

Aménagement de l'espace

Secteur gare

- ✗ Créer un parvis au droit de la gare et en faire un espace de rencontre, en visibilité et en connexion directes avec l'Oise.
 - implanter des espaces de restauration et des commerces liés à la détente autour de la nouvelle place,
 - implanter un relais information / kiosque touristique,
 - imaginer un élément phare central (œuvre d'art remarquable : statue, candélabre, fontaine...).
- ✗ Concevoir la place comme un lieu pouvant accueillir des manifestations festives occasionnelles / saisonnières (cinéma de plein-air par exemple).

Secteurs mixte/ écoquartier

- ✗ Concevoir un secteur mixte, résidentiel et d'activités non nuisantes, en accroche d'une part, avec le secteur multifonctionnel de la gare et d'autre part, en transition avec le secteur de type « nature en ville », de détente et loisirs.

Secteur loisirs « Nature en ville »

- ✗ Restructurer le secteur des jardins familiaux en un espace de loisirs diversifié, comportant des activités à la fois récréatives et sportives sur des terrains de taille et de composition variées, et comprenant également des micro-secteurs thématiques pour créer de la diversité :
 - conserver la fonction historique du territoire en tant que jardin – terre nourricière :
 - créer un jardin botanique comprenant des cultures vivrières,
 - envisager l'aménagement d'un jardin contemplatif,
 - zone inondable de faible aléa : constructions / infrastructures légères autorisées :
 - abris / points information / maison de la nature en ville,
 - mur d'escalade, skate park,...
 - parcours sportif...

Secteur des bords de l'Oise

- Ils opèrent la couture entre les espaces et permettent de gérer les transitions.
- ✗ Aménager les quais comme un espace élargi ouvert aux liaisons douces et à l'activité de loisirs. Réaliser un ponton en tant que halte nautique et quai d'amarrage pour les navettes fluviales touristiques.

Accessibilité-Liaisons

Ensemble du secteur de projet

- ✗ Raccorder le réseau de liaisons douces du secteur de projet à l'ensemble du réseau de l'agglomération, avec un objectif de bouclage entre les rives gauche et droite, au travers des ponts de Solferino et celui de la voie ferrée vers Soissons.
- ✗ Connexion à établir depuis le secteur du projet vers la halte nautique / le port de plaisance existant et l'allée verte menant au château de Compiègne situés en rive gauche, par la création d'une nouvelle passerelle piétonne qui serait conçue au travers du nouveau secteur résidentiel et idéalement prolongée vers l'avenue Raymond Poincaré sur Margny-lès-Compiègne.

Secteur gare

- ✗ Dégager le stationnement existant autour de la gare.
- ✗ Déplacer le stationnement dans une structure dédiée.
- ✗ Réorganiser le trafic et plan de circulation vers et depuis la gare.
- ✗ Envisager le report des transports en commun en dehors du parvis de la gare restructuré.

Secteurs mixte et de loisirs

- ✗ Pas d'axe routier traversant : Aménager un réseau de voies cyclables et piédestres irriguant et dans toute la traversée du secteur.
- ✗ Etudier la possibilité d'intégrer le parc relais de stationnement inhérent à la gare dans le programme résidentiel.

Image-Traitement paysager

Requalification des bords d'Oise et du front donnant sur les voies ferrées

- ✗ Conserver la notion de continuité verte / ripisylve tout en conservant / créant des ouvertures / perspectives vers l'Oise.
- ✗ Valoriser les espaces peu esthétiques des parkings en rive gauche (traitement des façades par un parement soit végétal, soit minéral).
- ✗ Traiter l'interface entre les voies ferrées et le futur quartier.



Vue depuis le secteur des Roses de Picardie

⇒ **EXEMPLES DE RÉALISATION**



Oise aval

Saint-Ouen-l'Aumône, L'Isle-Adam, Port Cergy...

Espaces aménagés en bordure d'Oise : Promenade, aire de détente, cheminements...



Écoquartier fluvial, Île Saint-Denis (rives de Seine)

Friche industrielle de 22 hectares, située en bord de Seine. Le projet prévoit la création de logements, d'équipements, de bureaux mais aussi la valorisation des espaces publics (création d'une passerelle, square, aménagement des berges...) pour permettre de recréer du lien avec la rivière. Objectif d'autonomie énergétique, valorisation de l'écosystème fluvial, « quartier sans voitures »...



Bordeaux (rives de Garonne)

Nature en ville : espaces potagers et de promenade



Exemple de bâtiment dédié au parc relais d'une station de tramway: façade conçue comme une œuvre d'art



Maison du jardin botanique et espace buvette



Écoquartier de Vichy, (rives de L'Allier)

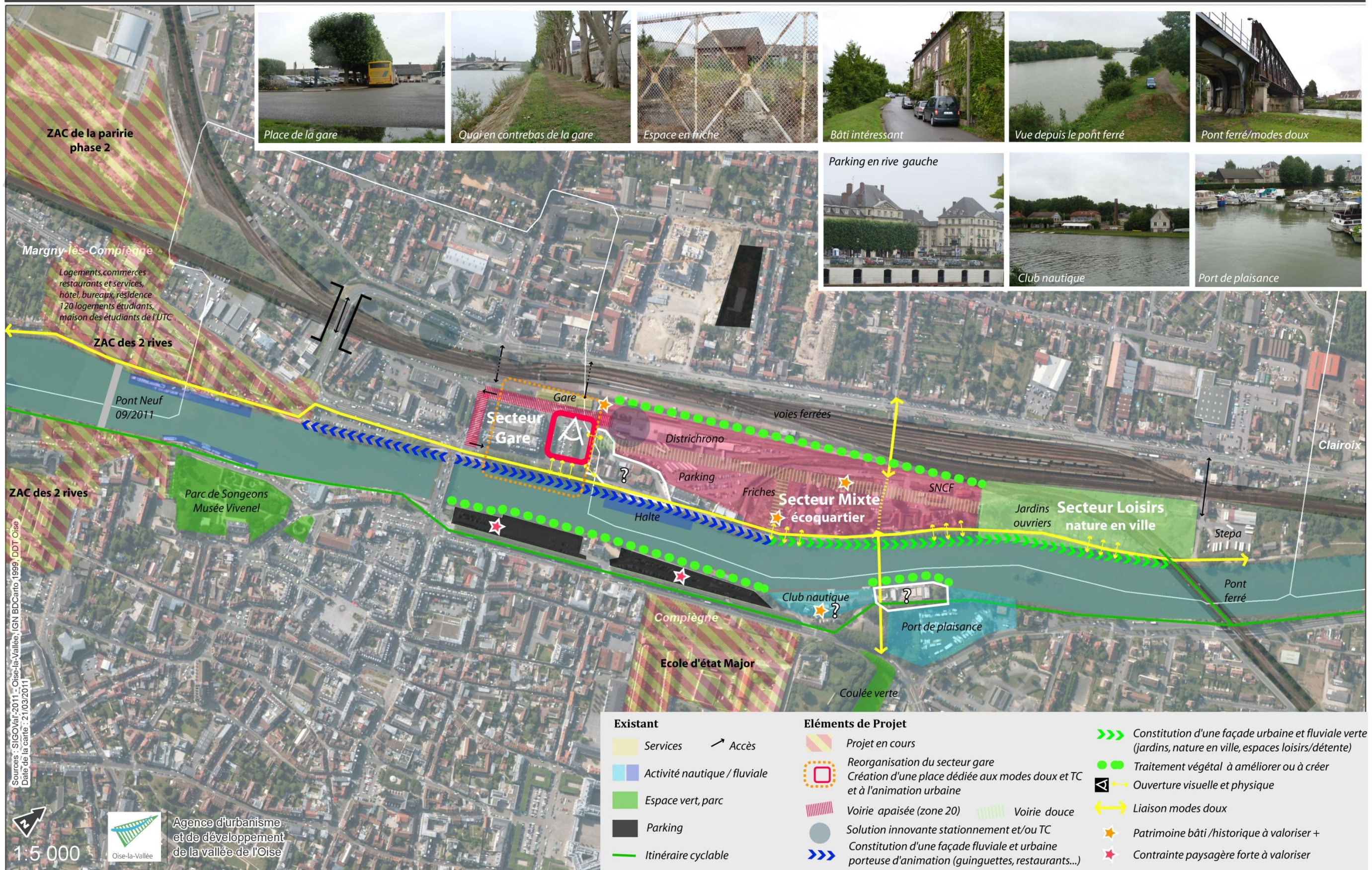
Travail sur les performances énergétiques des bâtiments, sur le cadre de vie en favorisant la proximité aux services, équipements, espaces verts...

Objectif : inscrire ce quartier dans une démarche de développement durable.



Valorisation des rives de l'Oise - Intentions/Propositions

COMPIEGNE/ MARGNY 1: 5000



DÉVELOPPER UN POLE TOURISTIQUE ET DE LOISIRS EN ÉTOFFANT L'ANIMATION URBAINE DU BOURG JUSQU'EN BORDURE D'OISE



LE SITE

Entre le centre nautique et le chemin de la ferme Sainte-Corneille sur la commune de Verberie prenant en compte la covisibilité en rive droite sur la commune de Longueil-Sainte-Marie de part et d'autre du lieu-dit Port-Salut.

ENJEUX

Aménagement de L'espace

- ✗ Redonner une cohérence urbaine et rendre attractive la façade isarienne de Verberie suite au déplacement des ports fluviaux commerciaux vers le site dédié de Longueil-Sainte-Marie. Ouvrir la vie du bourg sur sa frange fluviale.
- ✗ Profiter de la libération du foncier pour réaliser un projet d'ensemble sur les berges de l'Oise.
- ✗ Qualifier les perspectives visuelles vers et depuis l'Oise.
- ✗ Liaisonner les différents équipements de loisirs, culturels, les structures d'hébergement et de restauration et les sites d'intérêt touristique situés dans le bourg et à proximité, existants ou à venir (comme le Musée de l'Ambre par exemple).
- ✗ Réaménager la voirie et les espaces publics de manière à les rendre agréables aux modes actifs/ doux.

Développement et rayonnement économiques :

- ✗ Tirer profit de la future réalisation du Canal Seine-Nord-Europe comme vecteur de développement.
- ✗ Mettre en relation les projets d'envergure locaux (complexe de village résidentiel et sportif à Verberie au lieu-dit « les Gâts » et la base de loisirs de Rivecourt).
- ✗ Positionner le futur Verberie dans le réseau de pôles touristiques local et régional.
- ✗ Identifier Verberie point de départ de la découverte de la vallée de l'Automne (point de confluence Automne/Oise).

PRÉREQUIS

- ✗ Déplacer le trafic, notamment PL des bords de l'Oise (sur la D26), grâce à la réalisation de la déviation N2/N31 afin d'apaiser l'ambiance et sécuriser le secteur de projet.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le concept

- ✗ Étudier un projet qui combine : activités sportives, de découverte, de détente (y compris restauration et événements festifs).
- ✗ Concevoir la future halte nautique comme le point nodal de ce nouveau pôle touristique.
- ✗ Implanter des structures d'accueil et d'information du public tout autour de ce point nodal.
- ✗ Envisager la possibilité de réaliser un ponton d'amarrage pour navettes sur l'ancienne emprise du port commercial aval.
- ✗ Organiser des boucles de parcours pédestre et cyclable.

Aménagement de L'espace

- ✗ Aménager des espaces récréatifs : balades et détente, autour de la halte et du ponton d'amarrage.
- ✗ Organiser des points de restauration, guinguettes, jeux d'enfants... sur le foncier dégagé le long de l'Oise.
- ✗ Étudier la possibilité d'implanter les structures de service et d'accueil (point info touristique) au sein de bâtisses existantes présentant un intérêt architectural (sur Verberie, mais aussi sur Longueil-Sainte-Marie).

Liaisons-Aménagement de La voirie

- ✗ Aménager une liaison douce piétonne : espace situé en zone inondable, envisager un traitement spécifique.
- ✗ Réaliser des liaisons douces/ actives avec les autres équipements de loisirs alentour tout en contribuant à la réalisation de boucles :
 - voie pédestre et cyclable sur le chemin de halage en rive droite au niveau de l'écluse de Verberie (ou alternative autour de l'étang du barrage ?)
 - créer la jonction cyclable sur voie dédiée entre les maillons du réseau existant le long de la RD. 932 (ancienne et déviation).
- ✗ Rendre possible le franchissement de l'Oise aux modes actifs/ doux par la réalisation d'une voie dédiée le long de la déviation N2/N31.
- ✗ Rendre plus accessible le parc du château d'Aramont depuis l'allée des soupirs en bordure d'Oise.



- ✗ Réaménager la voirie de la D26 dégagée du trafic de transit, notamment PL, suite à mise en service de la déviation N2/N31 : zone 20 dans la traversée de Verberie, placette au droit de l'auberge de Normandie.
- ✗ Étudier la possibilité de liaisonner le site à la gare de Longueil-Sainte-Marie.

Traitement paysager

- ✗ Étudier une signalétique et un mobilier urbain à l'échelle du projet global
- ✗ Trouver une fonction au silo situé sur la rive droite, en face de la zone projetée : en faire un fanal, un point de repère...
- ✗ Végétaliser la rive droite sur Longueil-Sainte-Marie de manière à faire oublier les activités industrielles (prévoir concertation avec la commune de Longueil-Sainte-Marie).
- ✗ Requalifier la voirie urbaine.

Exemple de promenade naturelle stabilisée le long d'un cours d'eau



Exemple de traitement végétalisé et léger des rives.



Exemple d'aménagement paysager en articulation entre le cours d'eau et la ville



Aménagement d'espaces festifs et récréatifs en bordure du cours d'eau (Bordeaux)



⇒ **EXEMPLES DE RÉALISATION**

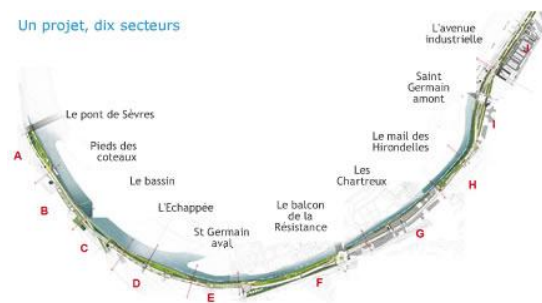


Vallée Rive Gauche

Projet d'aménagement des berges du pont de Sèvres à la porte de Paris.

Séquencement des ambiances sur les 4,2 kilomètres concernés :

Un projet, dix secteurs



De la création de bassins, de promenades en bord direct de la rivière ou encore de vastes espaces de verdure ; les berges deviennent de véritables espaces publics accessibles à tous et ont un « impact paysager valorisant ».



Berges de La Maine, Angers

Projet de reconquête des berges, longtemps éloignées de la ville par une rocade.

Trois équipes d'urbanistes ont été sélectionnées.



Lyon confluence

Projet de renouvellement urbain sur des espaces longtemps consacrés aux industries et aux transports.

Création d'un nouveau quartier de vie (hypercentre) et surtout traitement de l'espace public pour mettre en valeur les atouts de cet espace (paysage, présence de l'eau) et créer un véritable pôle de centralité (animation urbaine).



Pour le traitement des espaces publics, idée de ramification des espaces verts de la berge jusqu'aux espaces adjacents (rues, bas d'immeubles...).



Port de plaisance de Jaux

Il propose 25 places de stationnement.

Port-Cergy



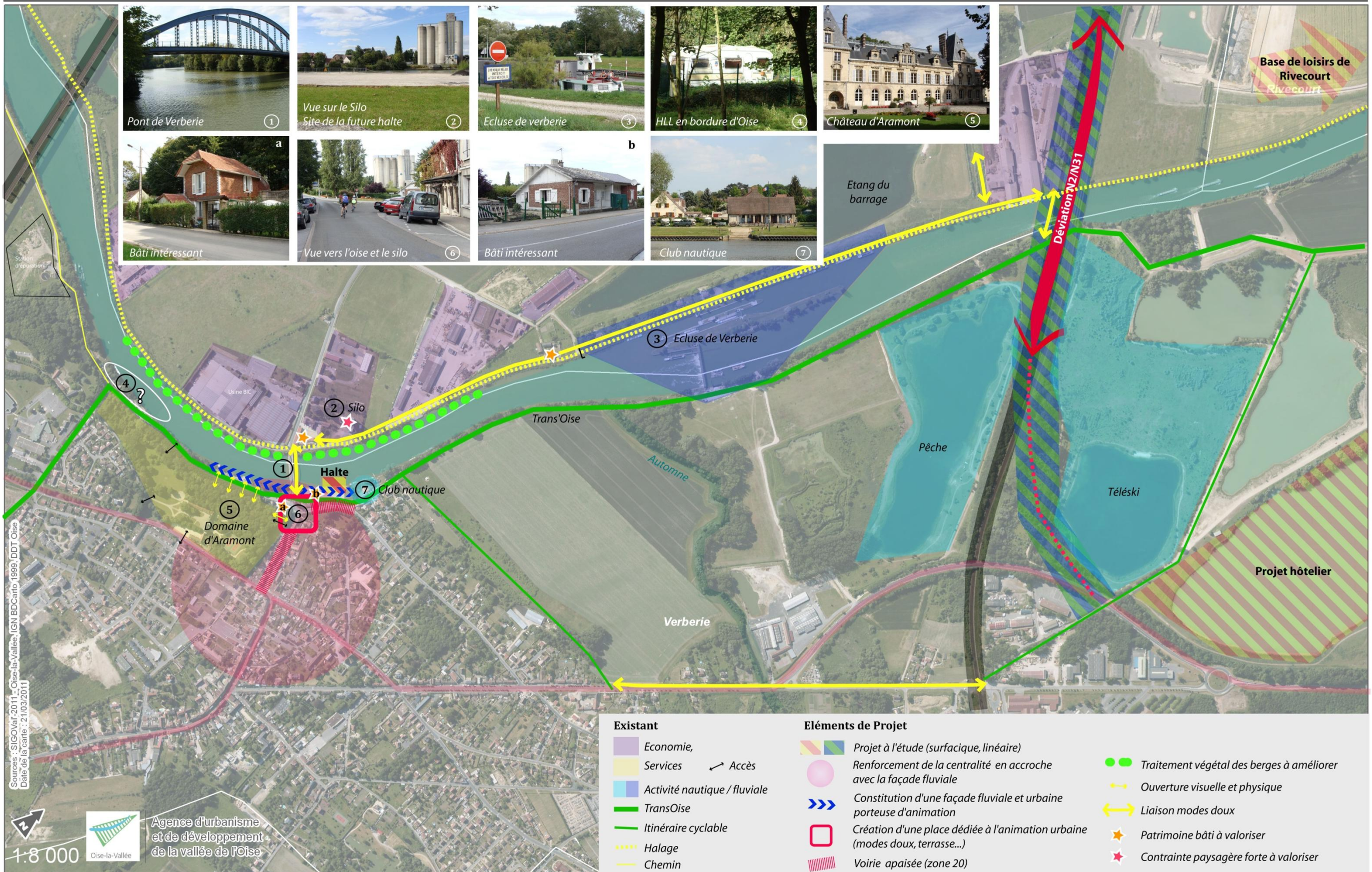
Les berges du Rhône / (Plan Bleu)

Création d'une promenade urbaine entre le parc de la Tête d'Or et celui de Gerland.

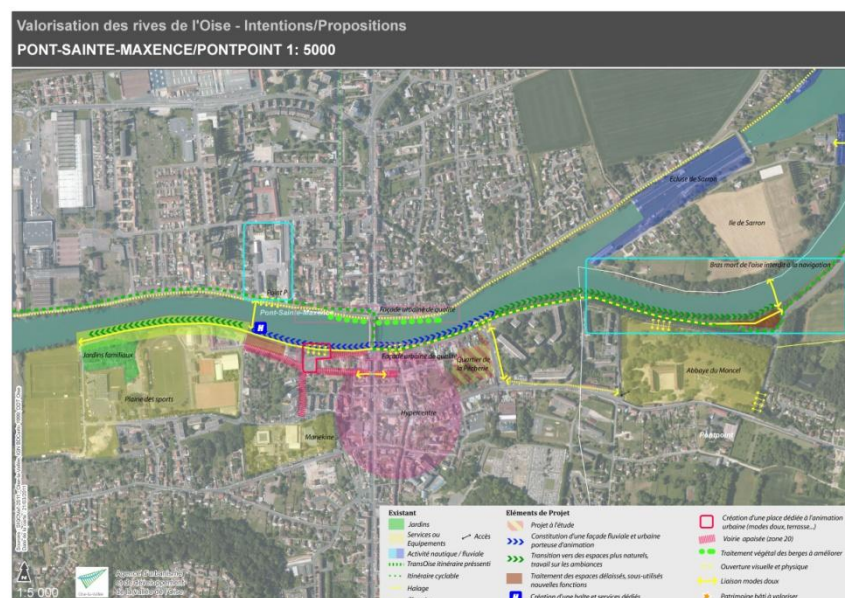
Réutilisation des bas ports pour y créer des espaces de détente, de loisirs, ou encore de promenade.

Valorisation des rives de l'Oise - Intentions/Propositions

VERBERIE 1:8000



QUALIFIER L'ESPACE URBAIN, ET FAVORISER LA PRATIQUE DES MODES DOUX POUR UN CADRE DE VIE VALORISE ET UNE MISE EN VALEUR TOURISTIQUE



LE SITE

En rive gauche, depuis l'abbaye du Moncel jusqu'aux jardins familiaux localisés à proximité de la plaine de jeux.

ENJEUX

Aménagement de L'espace

- ✗ Améliorer le cadre et la qualité de vie de Pont-Sainte-Maxence, en organisant l'accès aux rives et en créant des espaces de promenade, de détente et d'animation.
- ✗ Changer l'image de la rivière, permettre aux habitants de se l'approprier.
- ✗ Encourager la dynamique touristique en tirant parti des potentiels de la rivière.
- ✗ Requalifier les espaces délaissés ou sous-utilisés.

Cheminement-Accessibilité

- ✗ Affirmer un projet de liaisonnement doux le long de l'Oise.
- ✗ Améliorer l'accessibilité entre les rives (création de passerelles ?).

Traitement paysager-Visibilité

- ✗ Faire de l'Oise, un « spectacle », un élément à voir.

La rivière ne sera plus perçue comme un élément dissocié de l'identité de la ville. Ses rives ne seront plus uniquement assimilées à un espace de circulation automobile et/ou à un espace d'activités économiques et industrielles.



Cheminement difficile en bordure d'Oise

PRÉREQUIS

- ✗ Déplacer le trafic, notamment PL des bords de l'Oise (sur la D26), grâce à la réalisation de la déviation N2/N31 afin d'apaiser l'ambiance et sécuriser le secteur de projet.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le concept

- ✗ Étudier un projet qui combine mise en valeur du cadre de vie pour les habitants et qui favorise l'attractivité touristique en s'appuyant sur les équipements phares et le patrimoine local ainsi que sur des projets tels que la Trans'Oise, l'insectarium, le domaine de Villette...

Aménagement de L'espace : qualification urbaine et mise en valeur touristique

- ✗ Mettre en valeur le patrimoine bâti et les quais aujourd'hui dédiés à l'automobile
- ✗ Traiter les espaces délaissés et leur donner de réelles fonctions.
- ✗ Créer du lien entre l'Oise et le centre
- ✗ Proposer un parcours atypique ponctué par des ambiances paysagées (entre les services techniques et les jardins ouvriers.
- ✗ Rendre possible l'accueil de plaisanciers sur la commune, en créant une halte nautique et en développant les services de proximité (faisabilité ? zone rouge du PPRI : envisager la réutilisation de bâtiments existants ?)



Espace paysager en rive gauche mais ne permettant pas le cheminement

L'aménagement d'une halte (pontons accostages, anneaux...) comprend la création de services de proximité (commerces, équipements vie quotidienne...) mais aussi une bonne connexion avec les équipements touristiques à proximité. En créant une halte nautique, on contribue à l'arrivée de plaisanciers sur la commune, et par conséquent on favorise le développement touristique.

- L'arrivée de plaisanciers est aussi un moyen de redynamiser la commune, de créer de l'animation urbaine.
- Les équipements directement liés à l'accueil touristique peuvent aussi bénéficier à la population locale (amélioration du cadre de vie, offre d'activités récréatives plus importantes...)

- ✗ Organiser des points de restauration, guinguettes, jeux d'enfants... sur le foncier dégagé le long de l'Oise.
- ✗ Aménager des espaces récréatifs : balades et détente, autour de la halte et

Définition (VNF)

Halte nautique : Équipement d'escale de court séjour, aménagé de manière simple qui ne donne pas lieu à la délivrance de services marchands. Cet espace public peut accueillir un nombre limité de bateaux en transit (3 minimum, 8 maximum). Le stationnement est gratuit et n'est autorisé que pour une durée limitée (inférieure à 48 heures).

du ponton d'amarrage.

Cheminement-Accessibilité

- ✗ Créer une promenade urbaine qui assure des transitions entre les espaces urbains et les espaces plus naturels.
 - Mettre en relation le réseau des équipements (sportifs, culturels, historiques, touristiques...) de la commune, grâce à **des cheminements doux**.
- ✗ Proposer une articulation entre la rive et le centre par le biais d'une placette et d'une voirie apaisée (zone 20)
- ✗ Envisager la création d'une ou plusieurs passerelles
 - Ré-ouvrir la passerelle de Sarron aux piétons (faisabilité?).
 - Créer de nouvelles passerelles ?

Elles feraient la jonction entre les deux rives par un espace réservé aux modes doux et permettraient notamment la réalisation de boucles de promenades.

Traitement paysager-Visibilité

- ✗ Mettre en valeur de la correspondance architecturale d'une rive à l'autre dans le centre.
- ✗ Ouvrir la ville aux rives, en dégagant les intersections entre quais et rues perpendiculaires (rue Jean Perronet, rue Charles Lescot.) et les placettes ; jouer avec les perspectives pénétrant dans le cœur de ville.
- ✗ (La co-visibilité avec la rive droite ; diminuer l'impact paysager du front industriel en aval du pont grâce au traitement de la ripisylve. Un traitement est déjà bien avancé grâce aux récents aménagements).



Bâti à mettre en scène en bordure d'Oise

⇒ **EXEMPLES DE RÉALISATION**

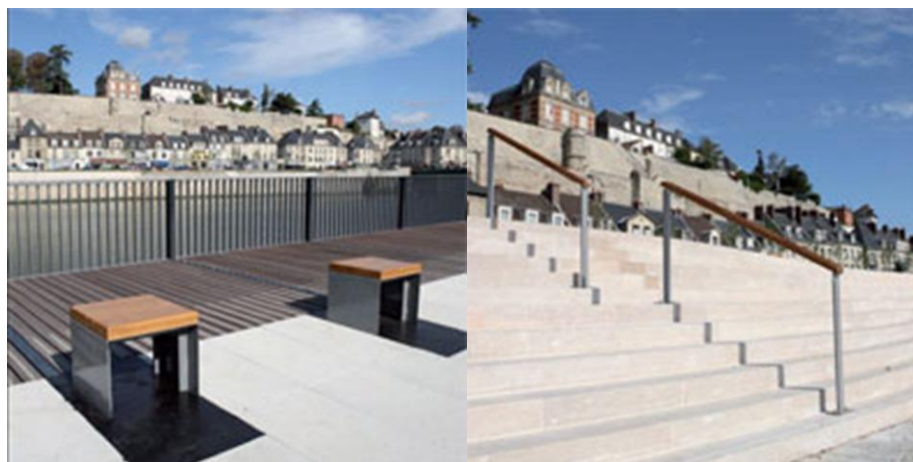


Mont de Marsan

Quai façonné comme un embarcadère, gradiné depuis le haut de la rive. Lieu de détente et de promenade, ouvert sur le centre-ville.

Quais de l'Oise, Saint-Ouen l'Aumône/Pontoise

Objectifs : Encourager les modes doux et à plus long terme favoriser l'attractivité touristique. Aménagement d'une esplanade en bois et d'escaliers permettant la vue sur l'Oise.



Halte fluviale, quais de Seine, Oissel

Volonté de développer le tourisme fluvial sur la Seine, balades de petits bateaux de tourisme ou encore activités nautiques.



Quais de l'Isère, Grenoble

Espace de promenade, mode doux, avec une trame viaire en sens unique.

Création d'animation urbaine, en créant des terrasses et en requalifiant les devantures.

Halte fluviale Lagny, (Marne)

8 anneaux équipés de bornes (eau potables et électricité). Deuxième prix des « Ancres d'Or » en termes d'équipements d'accueil.



Esplanade des quais, Oissel (vers Rouen).

Lieu de promenade (pistes cyclables, piétonnes...) et d'activités (aire de jeux, boulodrome...)

L'Isle Adam

Projet de marina sur l'Oise de 120 à 130 anneaux, accompagné d'un projet d'aménagement (330 logements, des commerces, des espaces publics...)



Port-Cergy.

70 places, équipements et services pour la plaisance : location courte et longue durée ou hivernage.

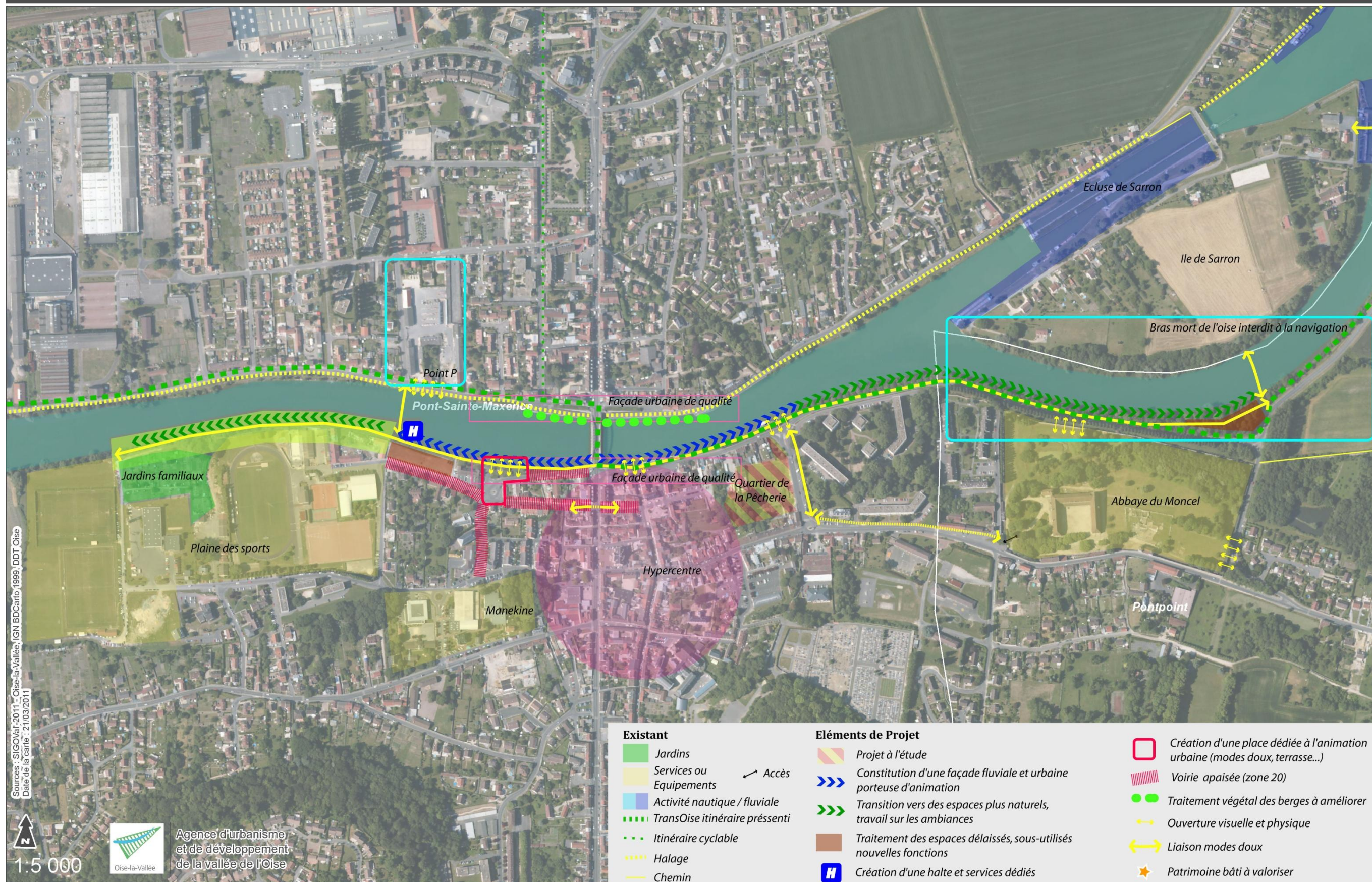


Quai de l'île de Nantes, Bordeaux.

Requalification de friches portuaires, conservation des éléments patrimoniaux (rails...), et création d'une véritable promenade sur quais, accompagnée de restaurants et terrasses.

Valorisation des rives de l'Oise - Intentions/Propositions

PONT-SAINTE-MAXENCE/PONTPOINT 1: 5000



CRÉER UN SENTIER D'INTERPRÉTATION « NATURE ET DÉCOUVERTE »



LE SITE

Depuis les jardins familiaux jusqu'au pont ferroviaire de la ligne de Chantilly/Paris : un linéaire d'environ 3 km.

ENJEUX

Préservation des milieux naturels

- ✗ Mettre en valeur le potentiel naturel de grande qualité offert en bordure d'Oise par les Coteaux de Laversine sur les communes de Creil et Saint-Maximin.
- ✗ Générer un mode de gestion pérenne de ces espaces naturels de qualité remarquable (ZNIEFF, Natura 2000, ENS).
- ✗ Concilier ouverture et préservation du site.

Aménagement de l'espace

- ✗ Améliorer la lisibilité de ce secteur proche du centre-ville et facilement accessible du plateau, tout en conservant son caractère naturel.
- ✗ Rendre possible pour un public familial ou encore scolaire, la découverte des milieux humides (faune et flore particulière), en les sensibilisant à leur fragilité.

PRÉREQUIS

- ✗ Clarifier les questions foncières et le jeu d'acteurs

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le concept

- ✗ Développer la notion d'écologie urbaine et découverte de la nature dans un contexte fortement industrialisé.
- ✗ Faire découvrir la diversité des différents milieux naturels et apprendre à les respecter.

- ✗ Permettre d'appréhender différentes thématiques en un seul lieu : naturelle, paysagère, culturelle, historique, sportive.

L'idée : Réaliser un sentier d'interprétation

- ✗ En mariant à la fois les techniques pédagogiques et les approches sensibles, l'interprétation a pour objectif de mêler le plaisir de la découverte à la satisfaction de comprendre. Un sentier d'interprétation est un outil idéal pour valoriser la richesse d'un milieu naturel. Plus qu'une simple information, il est porteur d'un message : "Que veut-on que le public retienne?".
- ✗ Un parcours adapté, ludique et accessible, peut ainsi permettre de développer l'attractivité d'un site et, par là même, sensibiliser le visiteur à sa richesse et à sa préservation.
- ✗ Il s'agit d'un parcours balisé qui permet la découverte d'un lieu, par l'installation de bornes interactives, de panneaux d'interprétation ou encore à l'aide de livrets pédagogiques.

L'aménagement du sentier d'interprétation

Cheminement

- ✗ S'appuyer sur la Trans'Oise, pour le développement d'un cheminement piétons et vélos (selon décision CG 60)? ou cheminement dédié spécifique à cette rive ? (à noter la présence d'un cheminement pédestre existant, mais peu connu et l'étroitesse du passage entre les jardins ouvriers de Creil.
- ✗ Réfléchir à un aménagement spécifique sur cet espace susceptible d'être submergé car sis en zone rouge (caillebotis...).

Équipements

- ✗ Mise en place d'une signalétique de promenade.
- ✗ Mise en place de panneaux informatifs et pédagogiques sensibilisant à la richesse et à l'histoire des lieux.
- ✗ Proposition de postes d'observation en tirant parti des aménagements ponctuels existants : haltes nautiques, quais, pontons etc.

PARCOURS PÉDAGOGIQUE

Les spécificités locales à prendre en compte :

- Sur l'écluse, son « trésor »,
- Sur les jardins ouvriers,
- Sur la faune et la flore des milieux humides,
- Sur les ZNIEFF, les zones Natura 2000, ou encore le PNR,
- Sur la rivière, son débit et ses crues,
- Sur le domaine Rothschild, le parc Laversine,
- Sur les carrières de Saint-Maximin...

La création de lieux d'accueil du public :

- ✗ Étudier l'alternative d'une création de bâtiment ou la réutilisation de l'écluse de Creil (conditions de constructions à respecter : terrain en zone inondable).
- ✗ Implantation de petits kiosques (structures légères) informatifs et pouvant servir d'abris en cas d'intempéries.

LA MAISON DES BERGES

(Maison de l'environnement, maison de la nature...)

- Un lieu d'expositions favorisant l'éveil scientifique, d'échanges, de conférences, de documentation ...
- Un lieu convivial où venir boire un verre ou prendre une collation.

Liaisons externes / Accessibilité au site :

- ✗ Mise en place de parcours d'accès depuis les différents quartiers de l'agglomération.
- ✗ Cheminement à organiser depuis la passerelle vers l'île Saint-Maurice au droit de la côte à cri-cri (passage devant l'IUT/ le gymnase Jules Uhry) et dans le prolongement de la future passerelle piétonne depuis le quai d'aval / en relation avec la gare de Creil.
- ✗ Liaison avec les secteurs ludiques, de plein air et de détente environnants existants ou à venir (jardins suspendus, jardins familiaux, plaine de jeux, île Saint-Maurice (requalification envisagée ou encore la Maison de la Pierre de Saint-Maximin.).
- ✗ Ouverture vers le site de l'arboretum du domaine de Rothschild (château de Laversine) à étudier.
- ✗ Envisager l'implantation d'un ponton permettant l'accès au site par voie fluviale (mini-croisières ou bac), ou la possibilité d'une boucle Aller par voie piétonne/cycle. Retour par voie fluviale (par exemple).

RÉUTILISATION D'ANCIENNES ÉCLUSES

Le Creusot-Montceau

La maison éclusière : construite à la fin du XVIIIe siècle comme logement de l'éclusier, elle abrite aujourd'hui une exposition permanente sur l'histoire de cet équipement qui a contribué au développement industriel de la région.



Briare

La maison des deux marines et son musée retracent l'histoire des mariniers de Loire et des canaux.

PUBLIC VISE

- ✗ Le Grand public : découverte initiation, promenade et manifestations diverses.
- ✗ Scolaires : mise en place d'un programme pédagogique avec les enseignants.
- ✗ Centres aérés.



Maison de l'écluse dans la prairie humide Creil/Saint-Maximin

⇒ EXEMPLES DE RÉALISATION

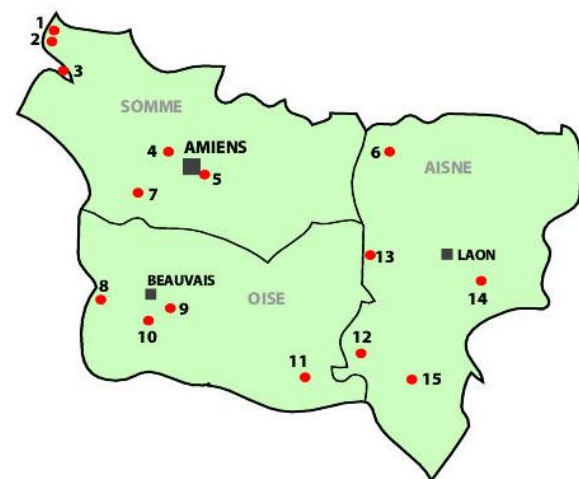
Beaucoup d'aménagements, type sentiers d'interprétations, sont réalisés sur des marais, tourbières, en bord de rivière.

En général, les aménagements en terrains humides et instables passent par la création de cheminements en caillebotis agrémentés de pontons d'observations (voire de pêche). Ils permettent l'accès à un public élargi (handicapés).

Pour des exemples locaux (Picardie) voir :

- Marais des 3 vaches, Amiens (Somme)
- Marais d'Isle, Saint-Quentin (Aisne)
- Vallée inondable (sentier découverte), Manicamp (Aisne)

<http://www.espace-nature.net/regions/picardie.htm#11>



Recensement de sites proposant un axe « découverte de la nature » par le biais d'observatoires de la faune, de visites guidées, de sentiers avec panneaux d'interprétation, de sentiers avec livret d'interprétation, d'accueil, d'expositions, de documentation...

Autres exemples



Tourbières de l'Herretana, Chartreuses



Tourbière de Hanau, Moselle



⇒ STRUCTURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LA MISE EN PLACE D'UN PROJET PÉDAGOGIQUE

Le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France (<http://www.parc-oise-paysdefrance.fr/>)

- ✗ Quelques engagements du PNR Oise-Pays de France en termes de sensibilisation à l'environnement et de propositions d'activités (Charte) :
 - Promouvoir un tourisme nature/culture maîtrisé en organisant l'accueil du public dans les espaces naturels, en contribuant à la mise en réseau des sites et des acteurs touristiques, en améliorant l'accueil du public, en incitant le développement d'un hébergement et d'une restauration de caractère.
 - Informer et sensibiliser le public à l'environnement et au patrimoine par le biais d'animations et d'équipements pédagogiques à destination du grand public et au travers de programmes d'éducation à l'environnement et au patrimoine à destination des enfants.
 - Faire du Parc un lieu de recherche et d'observation, de formation et d'expérimentation.

✗ Les programmes pédagogiques

Les petits éco-citoyens du Parc

« Sensibiliser les enfants, citoyens de demain, à l'environnement est une nécessité pour préserver durablement le territoire. C'est pourquoi le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France développe des programmes pédagogiques en direction des écoles élémentaires, en partenariat avec l'Éducation Nationale.

Le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France apporte un soutien financier et technique aux enseignants. Il les aide à définir leur projet (animation, planning d'intervention, mise en relation avec des structures relais et des acteurs du territoire), et finance 6 interventions pédagogiques, réalisées par des prestataires extérieurs, pour chaque classe inscrite dans le programme. Il met également à leur disposition un certain nombre d'outils pédagogiques destinés à les accompagner dans la conduite de leur projet. »

✗ Les outils facilitant la conduite de programmes :

- « Les livrets éco-citoyens (livrets pédagogiques sur l'eau, la forêt, le patrimoine...)
- La mallette éco-citoyenne (approfondissement d'une thématique (livres, vidéo, CD-Rom, jeux, échantillons...))
- Les fiches pour les enseignants (recueil d'activités thématiques, pratiques, ludiques ou sensorielles) »



Exemple fiches pédagogiques du PNR sur l'eau, le jardin, la forêt <http://www.parc-oise-paysdefrance.fr/1-18291-Les-outils>

Le Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement (<http://www.premiumwanadoo.com/www.cpie60.fr/education.html>)

Une des missions du CPIE est l'éducation à l'environnement. Le siège du CPIE de l'Oise est situé à Verberie.

Il propose auprès des scolaires des animations en classe ou sur le terrain, et un programme pédagogique sur différentes thématiques :

- la découverte des milieux naturels,
- les sciences de la Terre,
- la Faune,
- les gestes écocitoyens...

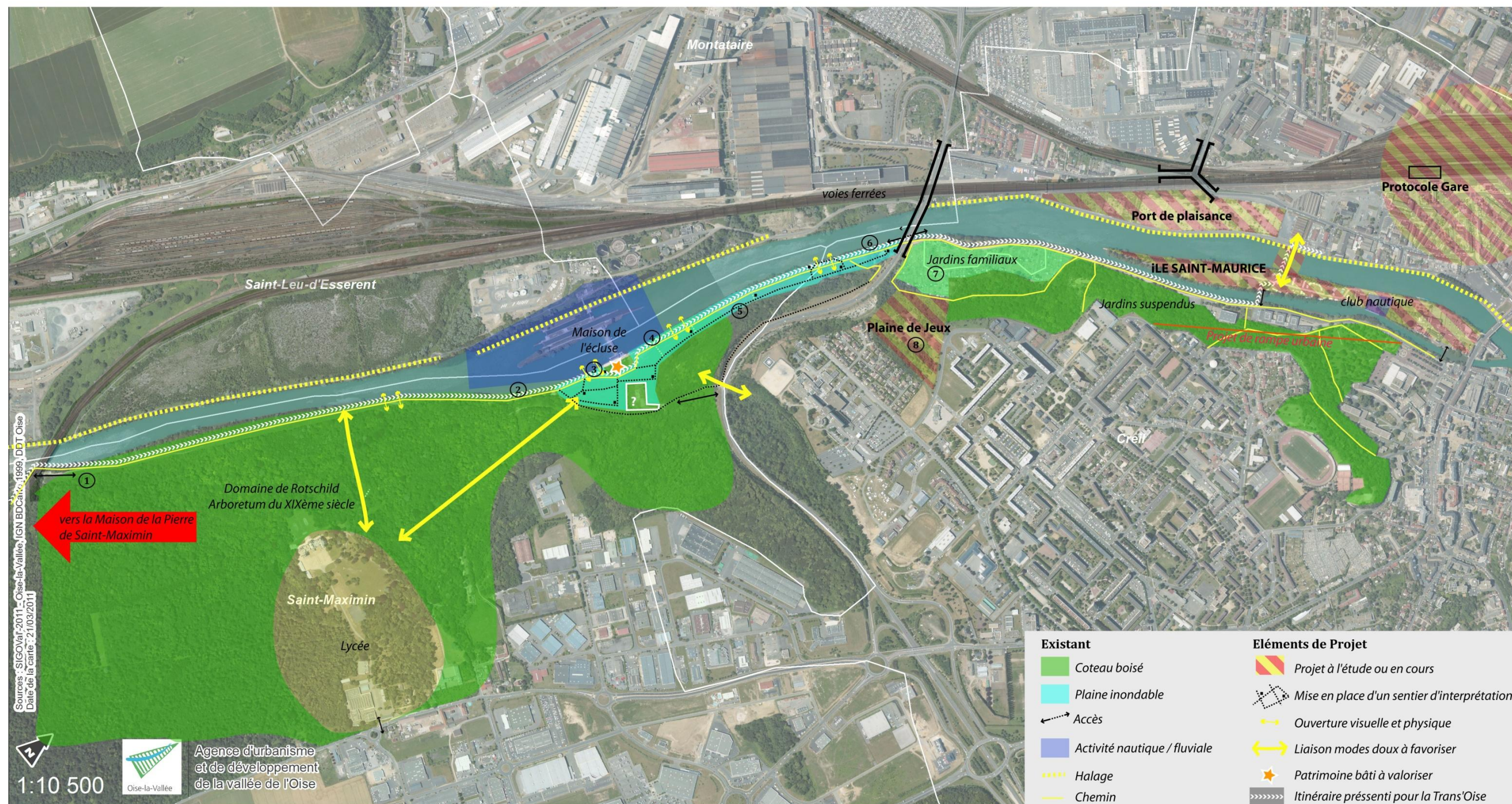
Le Conservatoire des Espaces Naturels (<http://www.enf-conservatoires.org>)

Le Conservatoire d'espaces naturels est une association à but non lucratif qui a pour mission de connaître, protéger, gérer et valoriser les espaces naturels. Le Conservatoire d'espaces naturels de Picardie à l'instar des 30 autres Conservatoires de France, protège les richesses écologiques et paysagères en association avec les acteurs locaux (collectivités territoriales, propriétaires, agriculteurs, forestiers, naturalistes etc.) des sites naturels gérés. Afin de les préserver durablement, le Conservatoire acquiert la maîtrise foncière ou d'usage de ces sites. Et toujours en collaboration avec les propriétaires et usagers, il met en œuvre une gestion écologique des sites : entretien régulier, restauration, pâturage, fauche, etc. Un Conseil scientifique valide ces actions définies dans un plan de gestion personnalisé.

Le Conservatoire édite également de nombreuses publications, organise régulièrement des animations (sorties de découverte, chantiers nature et événements régionaux).

Valorisation des rives de l'Oise - Intentions/Propositions

CREIL/SAINT-MAXIMIN 1: 10500

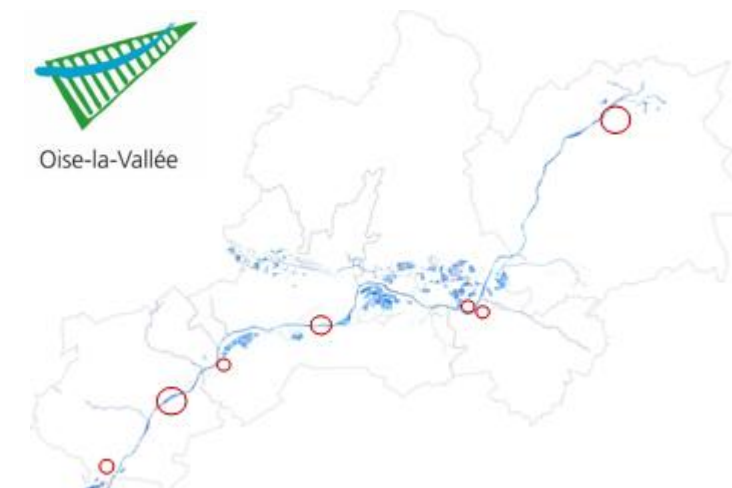


LA VALORISATION DES RIVES DE L'OISE

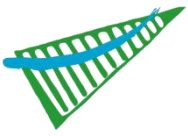
Nouvel enjeu de développement pour la vallée

Quatrième Partie

ANNEXES



1. Note sur la domanialité et l'entretien des rives.....	53
2. Synthèse des premières rencontres « Tourisme et territoires de la voie d'eau » organisées par Voies Navigables de France les 12 et 13 octobre 2011	54
3. Compte-rendu de la réunion de présentation de l'étude du 26 mai 2011(diagnostic+bilan et mise en perspective+boîte à idées).....	57
4. Compte-rendu de la réunion de présentation de l'étude du 30 septembre 2011 (rappels +propositions).....	59

 Oise-la-Vallée	OLV
	30/05/2011
Note sur la domanialité et l'entretien des rives	
<i>Etude</i>	Étude sur la valorisation des rives de l'Oise
<i>Rédacteur</i>	Maëlle SALAÛN

1.1. LA DOMANIALITÉ

En aval du Plessis-Brion jusqu'à la confluence avec la Seine à Conflans-Sainte-Honorine, l'Oise est un cours d'eau domanial navigable, ce qui induit que sa gestion incombe à Voies Navigables de France (VNF).

Les cours d'eau domaniaux appartiennent à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements selon l'article L.1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP). Leur classement est affirmé pour des motifs d'intérêt général relatif à la navigation, à l'alimentation des populations ou des voies navigables, à la protection contre les inondations, ou aux besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie. Le classement est prononcé, après enquête publique, par décision du préfet coordonnateur de bassin¹.

Le domaine public fluvial est constitué :

- ▶ du domaine public fluvial naturel : cours d'eau et lacs appartenant à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements et classés dans leur domaine public fluvial², celui qui nous intéresse ici.
- ▶ du domaine public fluvial artificiel : canaux et plans d'eau appartenant à l'État, aux collectivités territoriales (ou à leurs groupements), à un port intérieur et classés dans leur domaine public fluvial³.

Les limites des cours d'eau du **domaine public fluvial naturel** sont déterminées par la « hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder » (règle dite du « plenissimum flumen »), c'est-à-dire jusqu'au point où les plus hautes eaux peuvent s'étendre en l'absence de situations météorologiques exceptionnelles⁴.

Cette délimitation est effectuée par arrêtés du préfet de département pour le domaine de l'État et de l'autorité compétente de la collectivité propriétaire pour le domaine des collectivités territoriales et de leurs groupements⁵. A défaut d'accord des propriétaires sur la délimitation proposée, l'arrêté est pris après une enquête publique organisée dans les conditions prévues aux articles. R. 11-4 à R. 11-14 du code de l'expropriation.

1.2. L'ENTRETIEN RÉGULIER DES COURS D'EAU

La Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques du 30 décembre 2006 (LEMA) a simplifié le régime puisque désormais tous les propriétaires d'un cours d'eau sont assujettis à l'obligation d'entretien régulier⁶.

L'entretien des cours d'eau domaniaux et de leurs dépendances est à la charge de la personne publique propriétaire du domaine public fluvial⁷, tandis que l'entretien des cours d'eau non domaniaux est à la charge des propriétaires riverains.

Si l'entretien est à la charge de la personne publique propriétaire du domaine public fluvial, celle-ci peut demander une contribution⁸ :

- ▶ aux personnes qui ont rendu les travaux nécessaires ou y trouvent intérêt,
- ▶ aux propriétaires de moulins ou d'usines qui ont rendu les travaux nécessaires ou qui trouvent intérêt aux travaux d'entretien ou de réparation des ouvrages de navigation, de levées, barrages, pertuis, écluses.

Un recours à la procédure est prévu⁹ lorsqu'aucun accord amiable sur le montant de cette participation n'est trouvé.

La LEMA a également modifié la définition de l'entretien d'un cours d'eau. Le terme d'« entretien régulier » remplace la notion de « curage » (souvent mal compris et potentiellement dangereux pour le milieu aquatique).

¹ Art. L. 2111-12 du CGPPP

² Art. L. 2111-7 du CGPPP

³ Art. L. 2111-10 du CGPPP

⁴ Art. L. 2111-9 du CGPPP

⁵ Art. 8 du décret du 16 août 2005

⁶ Défini à l'article L. 215-14 du Code de l'Environnement Art. L. 2111-7 du CGPPP.

⁷ Art. L. 2124-11 du CGPPP.

⁸ Art. L. 2124-11 du CGPPP

⁹ Art. L. 211-7 du Code de l'Environnement (DIG)

L'entretien régulier a pour objet :

- ▶ de maintenir le cours d'eau dans son profil d'équilibre ;
- ▶ de permettre l'écoulement naturel des eaux ;
- ▶ de contribuer à son bon état écologique ou, le cas échéant, à son bon potentiel écologique.

Les travaux susceptibles d'être engagés pour procéder à l'entretien sont strictement encadrés et doivent impérativement correspondre à/au¹⁰ :

- ▶ l'enlèvement des embâcles, débris et atterrissements, flottants ou non, par élagage ou recépage de la végétation des rives ;
- ▶ faucardage¹¹ localisé.

L'article R. 215-2 du Code de l'Environnement ajoute à cette liste les anciens règlements et usages locaux relatifs à l'entretien des milieux aquatiques, à condition toutefois :

- que ces anciens règlements soient compatibles avec les objectifs d'entretien mentionnés notamment à l'article L. 215-14 du Code de l'Environnement
- que le déplacement ou l'enlèvement localisé de sédiments auquel il est, le cas échéant, procédé n'ait pas pour effet de modifier sensiblement le profil en long et en travers du lit mineur.

1.3. LES SERVITUDES

Les servitudes de halage et de marchepied sont sanctionnées par le refus de permis de construire (CAA Paris, 16 oct. 1997, Roelofsen, req, n° 96PA0892). Un permis de construire a pu être légalement refusé en vue de faire respecter une servitude de marchepied le long du lac d'Annecy (CE, 22 oct. 1975, Grivaz, Rec, p 526).

La Servitude de passage

L'article L. 151-37-1 du Code Rural prévoit la possibilité d'instituer une servitude de passage afin de permettre l'exécution des travaux, l'exploitation et l'entretien des ouvrages. Lorsque les travaux sont exécutés dans le cadre d'opérations groupées d'entretien ou lorsque ces travaux sont réalisés aux frais du propriétaire défaillant, les propriétaires sont obligés de laisser passer sur leurs terrains (dans la limite d'une largeur de 6 mètres) :

- ▶ les fonctionnaires et les agents chargés de la surveillance des travaux,
- ▶ les entrepreneurs ou ouvriers,
- ▶ les engins mécaniques strictement nécessaires à la réalisation de travaux.

Dans la mesure du possible, cette servitude doit s'appliquer en suivant la rive du cours d'eau et en respectant les arbres et plantations existants. Cependant, les terrains bâtis ou clos de murs à la date du 3 février 1995, ainsi que les cours et jardins attenants aux habitations sont exempts de la servitude, en ce qui concerne le passage des engins.

La servitude de marchepied¹²

La servitude de marchepied fait obligation aux propriétaires riverains d'un cours d'eau de **laisser libre sur chaque rive une bande de 3,25 mètres**. Ils ne peuvent planter des arbres et établir de clôtures qu'à une distance de 3,25 mètres. Il est tenu de laisser les terrains grevés d'une servitude de marchepied à l'usage du gestionnaire de ce cours, des pêcheurs et des piétons. Lorsque l'exercice de la pêche, le passage des piétons et les nécessités d'entretien et de surveillance du cours d'eau le permettent, la distance de 3,25 mètres prévue pour la servitude de marchepied peut être exceptionnellement réduite, sur décision de l'autorité gestionnaire, jusqu'à 1,50 mètre.

La servitude de halage¹³

Cette servitude impose aux propriétaires riverains de cours d'eau domaniaux, dans l'intérêt de la navigation et partout où il existe un chemin de halage ou d'exploitation, de laisser, sur leur propre terrain, le long de ces cours d'eau, un espace de 7,80 mètres de largeur. La servitude de halage concerne également les îles dès lors que les besoins de la navigation la rendent nécessaire. De même, il est interdit aux riverains de planter des arbres ou de clore leur propriété par des haies autrement qu'à une distance de 9,75 mètres sur les berges où il existe un chemin de halage ou d'exploitation.

Droit des pêcheurs et des piétons sur les servitudes de marchepied

Les pêcheurs et les piétons peuvent user du chemin de halage et de la portion de berge relevant du domaine public dans la mesure où l'exploitation de la navigation le permet. Ce droit peut toutefois être exceptionnellement supprimé pour des raisons d'intérêt général, soit pour des raisons de sécurité lorsque les berges sont incluses dans des établissements industriels. L'exercice du droit de pêche doit donc s'exercer autant que possible, en suivant la rive du cours d'eau et à moindre dommage.


¹⁰ Art. L. 215-14 et R. 215-2 du Code de l'Envi

¹¹ Action de couper les herbes des rivières

¹² Art. L.2131-2 du CGPPP

¹³ Art. L.2131-2 du CGPPP

NB : L'Entente Oise-Aisne réalise des travaux en rivières **domaniales non navigables** (DNN Oise Aisne) depuis sa création, en qualité de maître d'ouvrage délégué. **Elle ne peut donc agir à l'échelle de notre territoire d'étude**

 Oise-la-Vallée	OLV
	18/10/2011
	Synthèse des « 1^{ères} Rencontres Tourisme & Territoires de la voie d'eau » organisées par VNF des 12 et 13 octobre 2011 (Paris)
Etude	Étude sur la valorisation des rives de l'Oise
Rédacteur	Maëlle SALAÛN

Propos introductifs

Comité Régional du Tourisme IDF / Gérard FELDZER

"Le tourisme fluvial est une niche économique insuffisamment exploitée et les anneaux sont aujourd'hui saturés. Les voies d'eau sont d'extraordinaires réserves foncières, réservoirs écologiques, supports touristiques, et vecteurs d'animation urbaine".

Ports de Paris / Hervé MARTEL

"Mener une réflexion collective sur l'offre touristique est devenue essentielle d'où la mise en œuvre du «Plan Tourisme plus » : mieux travailler ensemble pour mieux promouvoir".

TABLE RONDE N° 1

Les marchés du tourisme fluvial : innovation et diversification

Les Canalous/ Claude CARIGNANT

Un opérateur de tourisme fluvial depuis 30 ans (construction et location de bateaux habitables).

Un Secteur en plein développement mais axé vers une clientèle assez aisée.

Une offre en concurrence entre les bassins français et avec l'étranger.

Objectif : diversifier l'offre pour l'ouvrir au plus grand nombre.

Réflexion sur une offre lowcost.

Proposition d'un nouvel hébergement insolite de courte durée

« la Toue cabanée » :

- Une version "navigante", avec 2 moteurs électriques de 4 kW,
- Une version "séjour", non motorisée mais autonome en énergie,
- Une version à aménager.



Gérer un système : le développement du tourisme dépend d'une offre fluviale, d'une offre de commerces et de services, d'une offre d'animation de loisirs, et de la mise en valeur des atouts d'un territoire (culturel, gastronomique, naturel...)

Nicols / Éric DELMAS

L'activité est en régulière croissance.

Objectifs : ouvrir l'offre à tous les portefeuilles et permettre de découvrir la voie d'eau par tous les moyens, en bateau, à vélo, à pied en profitant de ce que les territoires ont à offrir.

Cutty sark / Fabienne LEMOINE

Un intérêt croissant de s'appuyer sur le numérique et les nouvelles technologies permettant notamment un accès rapide et une géolocalisation des activités pour développer le tourisme.

Rôle majeur du Smartphone, outils nomade à l'image de la voie d'eau.

Création du site gratuit intégrant www.baladesfluviales.com :

- Un guide touristique et historique. Connaître l'histoire des voies navigables, la culture, le patrimoine, l'histoire des étapes
- Un guide pratique. Toutes les adresses et informations pour préparer des balades et trouver à proximité de sa position : locations de bateaux, balades et croisières, lieux de visite, ports de plaisance et haltes, hôtels, campings, restaurants au bord de l'eau.
- Un guide multimédia. Photos, vidéos, textes, jalonnent les parcours. Pour revivre plusieurs siècles d'histoire, ouvrages d'art, grands événements passés...



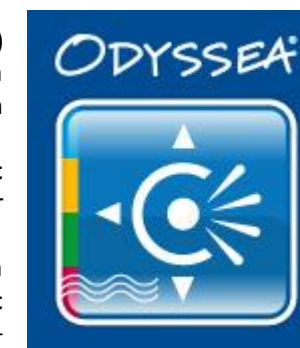
Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) / Grégory GODART

Un objectif : faire labelliser la voie d'eau comme itinéraire culturel

Odyssea (label Conseil de l'Europe, accord-cadre nov. 2010 ministère/FFPP finançable à 75%) consiste à implanter un nouveau modèle de développement territorial durable qui intègre la mer/voie d'eau, la cité portuaire/le port aux territoires ruraux. (1^{ère} expérimentation à Gruissan en méditerranée).

Associant le double intérêt de la valorisation du patrimoine touristique via les NTIC et l'amélioration de la qualité environnementale des ports, Odyssea est un projet majeur pour dynamiser l'attractivité des cités portuaires initier et développer une stratégie éco-touristique. Ces nouveaux territoires d'innovation et de projet auront en commun une marque, un sigle, la signature Odyssea qui servira de base à l'émergence d'un référentiel européen de qualité et de communication qui va donner la priorité aux projets économiques structurants éco-compatibles.

Utilisation de supports numériques interactifs (lecteurs et panneaux d'interprétations des paysages) le long des itinéraires. Proposition de services type vélos, ou segway au port.



AF3V (Véloroutes Voies Vertes)/ Éric BROUWER

Objectifs : promouvoir le réseau national de VVV, développer le tourisme à vélo, favoriser les mobilités durables.

A élaboré un schéma national actualisé régulièrement.

Constat : ¼ des VVV s'appuient sur des voies d'eau, généralement sur le chemin de halage. Ex : « Loire à Vélo »



Des difficultés liées au décret de 1932 « "Nul ne peut circuler sur les digues et chemins de halage des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, non plus que sur les chemins de halages et d'exploitation construits le long des cours d'eau domaniaux appartenant à l'État, s'il n'est porteur d'une autorisation écrite délivrée par l'autorité gestionnaire du domaine.

L'autorisation individuelle de circuler visée au premier alinéa peut être délivrée aux cyclistes, à la condition qu'elle ne soit pas susceptible d'être une cause de gêne pour la navigation et la sécurité du domaine public fluvial

La circulation se fait aux risques et périls du bénéficiaire. Si cette circulation est de nature à présenter un caractère onéreux pour l'autorité gestionnaire, l'autorisation est subordonnée au paiement d'une indemnité correspondant aux frais engagés.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa, les piétons et les autres usagers lorsque la circulation leur est ouverte dans le cadre d'une superposition d'affectation." ».

Possibilité de passer des conventions de superpositions de gestion permettant de développer d'autres usages. Elles permettent de définir les responsabilités (collectivités).

Un fort intérêt à marier fluvial et cyclable, parfaite adéquation et réelle synergie (visites, course, détente,...).

CONCLUSIONS

- ▶ Le tourisme fluvestre c'est l'« éloge de la lenteur », un« retour aux sources », un moyen de transport qui devient de plus en plus écologique à un rythme humain
- ▶ « Partager ensemble, protéger ensemble, travailler ensemble »
- ▶ Une logique globale et coordonnée est nécessaire pour porter des projets cohérents. Le développement du tourisme fluvial est indissociable d'une dynamique liée à l'offre terrestre. Développer les services à quai (vélocation, commerces de bouche mais aussi carburant, eau douce, vidange des cuves ...)
- ▶ Rechercher la variété dans les produits : gastronomie, musique, culture, patrimoine...
- ▶ Plusieurs défis pour se tourner vers une offre intégrée :
 - Mise en réseau des acteurs
 - Ressources internes (remettre l'humain en avant)
 - Numérique (excellent outil de valorisation)
- ▶ Le mariage du bateau et du vélo est nécessaire. Compléter l'offre bateau par des vélos pour nourrir les territoires et développer des services. Manque de services en accroche de la voie d'eau, les ports et haltes ne suffisent pas. Indéniable complémentarité de la voie d'eau et des chemins de halage.
- ▶ Le chemin de halage est le meilleur outil de promotion fluvestre, il est important d'essayer de les ouvrir au plus grand nombre
- ▶ 2 types de publics, orienter l'offre vers les 2 (les locaux, les extérieurs)

- ▶ Il y a de la place pour tous, pour tous les usages, il faut laisser une place aux loisirs et à la plaisance. Les transports doux, le numérique..., permettent également aux habitants de s'approprier leur patrimoine.

NB :

Forte attente autour du canal SNE et l'ouverture au grand gabarit, des bateaux-croisières pourraient alors proposer une offre nouvelle sur le secteur.

Dans l'Oise une charte a été élaborée afin de gérer les conflits d'usage entre VVV et GR.



TABLE RONDE N° 3

Se mettre en projet autour du tourisme fluvial

Atout France / Gabrielle LABESCAT

Atout France est l'opérateur unique de l'État en matière de tourisme, chargé par la loi du 22 juillet 2009 sur le développement et la modernisation des services touristiques, d'assurer le développement de ce secteur et de l'ensemble de ses acteurs. Atout France met en œuvre tous les moyens nécessaires afin de remplir les trois objectifs qui lui ont été fixés :

- Promouvoir et développer la Marque France à l'international,
- Adapter l'offre française à la demande touristique nationale et internationale,
- Accompagner chacun de nos partenaires, privés comme publics, en vue d'accroître leur compétitivité économique.

Assistance au développement

- L'appui à la définition et mise en œuvre de stratégies touristiques territoriales.
- L'expertise en montage de projets d'investissement et la recherche de partenaires exploitants ou investisseurs.
- Le pilotage d'études en ingénierie marketing ou économique, donnant lieu à de nombreuses publications et journées techniques.
- L'export de l'ingénierie publique et privée nationale sur les marchés à fort potentiel de développement.



Au fil de l'eau / Jean-Louis ACHART

Un projet associatif fondé sur des valeurs de « vivre et faire ensemble »

Au Fil de l'Eau, association loi 1901 s'est fondée en 1981 autour du concept de « Randonnée Batelière » pour développer l'autonomie des jeunes et leur apprentissage de la vie en groupe.

Des activités en lien avec nos cours d'eau, respectueuses de l'environnement et des Hommes

Favoriser une autre navigation, plus douce et pour tous, protéger les espaces naturels sensibles, faire découvrir nos cours d'eau et les enjeux qui découlent de leur utilisation.



Les activités phares d'Au Fil de l'Eau contribuent au développement d'un tourisme fluvial à caractère solidaire et durable : **les activités destinées au grand public comme la navigation douce et les passeurs de rives, reliant les territoires, les mettant en valeur, tout en les préservant par des modes de navigation respectueux de l'environnement.**

Les passeurs de rives : le coût d'une passerelle équivaut à 80 années d'exploitation par passeurs de rives (3 emplois créés et un lien social renforcé).

Toutes ces activités s'insèrent dans une **logique globale de durabilité aux niveaux :**

- **environnemental** (bateaux à taille humaine : à propulsion électrique, naviguant à vitesse réduite, ne provoquant pas de vagues ; chantiers rivières : **revégétalisation de berges**, ramassage de déchets flottants, nettoyage de berges ; **actions d'éducation à l'environnement ; liaisons douces**),

- **social** (**rapprochement de territoires aux caractéristiques sociales très différentes avec les passeurs de rives**, actions d'éducation populaire, insertion socio-économique de personnes en difficulté),
- **économique** (accessibilité des activités au plus grand nombre, développement de nouvelles filières de métiers, **insertion par l'activité économique**).

40 salariés dont 20 en insertion, 50 000 usagers, formation de batelier à l'échelle nationale

ParcourSambre /

Le secteur a bénéficié à **4 reprises de financement INTERREG** (requalification de la voie d'eau, développement et promotion du tourisme fluvial, valorisation de la Sambre transfrontalière et ParcourSambre).

Nécessité de la réalisation d'un schéma pour fédérer les « villes mouillées », identifier les complémentarités, créer des synergies entre collectivités et entre les différents usagers de la voie d'eau (mariniers, cyclistes, randonneurs, promeneurs, pêcheurs, kayakistes, camping-caristes...).

Promouvoir une image forte des territoires car la valorisation de la voie d'eau à laquelle on a longtemps tourné le dos (territoire industriel) ne peut se concevoir sans accroche avec son « hinterland ».

3 types de parcours pédestre, cyclables... :

- Petit tour 30 mn : des panneaux d'interprétations et un jalonnement ont été implantés dans chaque commune
- Moyen tour 1h >1/2 journée :
- Grand tour ½ journée >journée : pas de panneau ni de jalonnement mais des supports numériques

Un projet pour le territoire qui permet aux habitants de s'approprier la voie d'eau et ses alentours et de créer de l'activité

Dans le cadre de ParcourSambre, Jeumont offre les premiers pas à suivre (La Voix du Nord 13.06.2010)

Les premiers panneaux de Félix le douanier sont au départ de la halte nautique.

Dans certaines rues de Jeumont, si vous regardez bien vos pieds, vous tomberez peut-être sur des « pas » incrustés dans les trottoirs, gravés du nom de la Sambre. Ces pas matérialisent les chemins de promenade de la ville EscaleSambre, avec une signalisation au départ de la halte fluviale. Là, Félix le douanier vous invite à le suivre à travers la commune pour environ 1,5 km de marche. C'est le « petit tour », mais il existe aussi un moyen et un grand, de quoi offrir aux touristes une découverte des richesses de la commune et des alentours. Ainsi le grand tour les emmène jusqu'au musée de la douane d'Hestrud. Normal avec Félix comme guide ! Ce petit personnage a été choisi par un groupe de travail constitué d'acteurs locaux : l'office de tourisme, les associations...

L'idée est de susciter l'intérêt et la découverte du patrimoine autour et au départ de la Sambre. Avec ces panneaux signalétiques récemment installés, Jeumont est la première ville EscaleSambre, parmi toutes les communes mouillées par la rivière. « L'objectif est de décliner d'autres communes en EscaleSambre », explique Marie-Laure Kresec, d'Initialité, selon un cahier des charges précis.

Ce sont, selon les communes, l'Agglomération ou la communauté de communes Sambre-Avesnois qui porte le plan d'investissement, avec la participation des fonds européens, pour une échéance à 2011. En moyenne 50 000 € de marché global par commune. Si Landrecies est en cours d'aménagement, les communes de Maubeuge, Pont-sur-Sambre, Berlaimont, Hautmont... devraient bientôt avoir elles aussi leurs circuits, comme plusieurs communes belges également. À Boussois, c'est une question de semaine : le travail de recherche a déjà eu lieu (avec la municipalité et la Mémoire verrière entre autres) et le poisson a été choisi comme fil conducteur, « élément identitaire » de la promenade. Le grand tour mènera les curieux au musée de la poterie de Ferrière-la-Petite. Mais pour l'heure, seuls ces panneaux explicatifs et ces pas au sol indiquent la route. Il n'y a pas de dépliants disponibles.

Une étude décidera du meilleur moyen de communication à adopter : guidage par GPS, audios guides...

Ces promenades au départ des EscaleSambre sont l'une des actions entreprises pour redonner vie à la rivière. Initialité a également décidé d'une étude sur l'hébergement (lancée au second semestre). L'idée est d'innover : gîtes sur l'eau, maisons éclusières transformées, etc.

L'AMVS et Igretec sont maîtres d'ouvrage. Des aménagements de zones pour camping-cars d'ores et déjà prévus à Jeumont et Pont-sur-Sambre cette année, à Landrecies en 2011. De même pour les aires du vélo-route à l'image de ce qui a été fait à Aulnoye-Aymeries : elles seront reproduites à Bachant, Pentegnies. Elles sont installées fin juin aux étangs Monier à Maubeuge et à la halte de Rousies et Marpent.

Une étude est également en cours de réalisation : celle-là spécifique au transport de petit fret sur la rivière. Le but est d'imaginer comment travailler avec les industriels quand la rivière offre encore un potentiel : des bâtiments hérités de son passé industriel en bord de Sambre. L'AMVS est maître d'ouvrage sur ce point. • M. C. H.



Ville de Dunkerque / Patrick LEBELLEC

Dunkerque dispose à la fois d'un port maritime et d'un port fluvial. Cependant constat est fait que la **partie fluviale est méconnue et délaissée**. Idée de **retourner la ville vers ses canaux et sa « gare d'eau »** : image, transports, qualité de vie ou biodiversité, en utilisant l'art et le paysage comme supports.

Le projet « jardins-barges », porté par la mission "art et espace public" du département "art et médiation" de la direction des musées de Dunkerque, et coordonné par l'association de paysagistes "Atelier 710", s'inscrit directement dans le projet de ville avec l'ambition de faire **partager les enjeux de ce contexte aux habitants** en les associant tant aux diagnostics environnementaux qu'à la réflexion et la coproduction de leur espace public.

"Jardins-barges" est un projet d'exploration par les canaux des quartiers de la ville de Dunkerque, à la rencontre des habitants et du monde du vivant.

Pour cela, il sera créé un "jardin reposoir" autour de la gare d'eau de l'île Jeanty et **8 jardins flottants** par des artistes et paysagistes, **en collaboration étroite avec des habitants des quartiers concernés et des techniciens de la ville**.

Il y a 6 observatoires posés sur des endroits stratégiques du site en partie haute, en surplomb du bassin. Ils sont orientés vers des points de vue sur la ville et le port. Ces constructions sont les composantes éclatées du jardin reposoir qui va accumuler les récoltes des expéditions des Jardins-barges. Ils sont donc aussi des lieux d'un jardinage plus intensif sur des surfaces beaucoup plus réduites où l'on va essayer de classer, multiplier, nommer les plantes qui auront été découvertes dans les 4 coins de la ville. Aussi, ces observatoires sont conçus pour des représenter des milieux écologiques spécifiques que l'on peut rencontrer à travers la ville. Nous proposons de leurs donner des noms :

- 1 Le jardin de l'eau saumâtre
- 2 Le jardin que dalle !
- 3 Le jardin du jardinage
- 4 Le jardin du couvert
- 5 Le jardin du découvert
- 6 Le jardin extraterrestre

Jardin « Que dalle » réalisé à partir d'un quai béton



- des techniciens convaincus et convaincants
- la concertation et la participation des habitants

- ▶ Diversifier les usages de la voie d'eau : se promener, habiter, faire du sport, se détendre, s'appropriier, consommer, travailler...
- ▶ Lier développement touristique et aménagement urbain, le projet urbain et le développement touristique (exemple de Lyon confluence qui intègre dans son projet urbain une dimension touristique avec la réalisation d'un port de plaisance).
- ▶ Ne pas négliger signalétique et communication

CONCLUSION VNF / Philip MAUGE

L'offre de tourisme fluvial se constitue d'une part par une offre en termes de réseau (des voies d'eau navigables) et d'interfaces (ports, haltes).

Pour un développement optimum il est nécessaire de travailler sur des schémas d'aménagement portuaires à la plus grande échelle et ne pas laisser chacun œuvrer dans son coin > recherche de cohérence et de complémentarité de l'offre.

Le développement de services aux usagers et également une condition inhérente à la réussite de projets (carburant, eau, wifi, alimentation, détente, loisirs, culture, patrimoine...).

De tels projets demandent une forte mobilisation et des temps de réflexion longs mais permettent de faire émerger de réels projets de territoire.

À RETENIR

Un engouement croissant existe pour le tourisme fluvial et pour l'aménagement des voies d'eau à des fins d'animation urbaine ou de développement de territoire ruraux.

Il faut que les acteurs apprennent à travailler ensemble pour faire émerger des projets de développement. Pour cela il faut une structure porteuse/moteur quel que soit son statut.

Le terme de FLUVESTRE est plus approprié : contraction de fluvial et terrestre car les 2 sont indissociables dans le cadre de la réalisation de projet de développement. La voie d'eau n'a d'intérêt que parce qu'elle donne accès à un territoire intérieur.

Une double approche induite par cette interaction :

- **Centrifuge** : du territoire vers la voie d'eau : l'appropriation par les habitants : les loisirs de proximités.
- **Centripète** : de la voie d'eau vers le territoire : le tourisme fluvestre.

La voie d'eau doit rester ouverte à tous, habitants et visiteurs.

« Un Port de Plaisance n'est pas simplement un parking à bateaux, c'est un véritable lieu de vie, un carrefour touristique où commerces, hôtels et animations se croisent.

De par son potentiel touristique, c'est aussi un « comptoir » vers l'arrière-pays et une fenêtre ouverte sur la France et ses régions pour les étrangers en escale ». (FFPP)

Aviron France /


Volontés : être reconnu comme utilisateurs historiques de la voie d'eau, faire reconnaître les spécificités et la réglementation particulière de l'aviron, pérenniser et améliorer les accès à la voie d'eau

Au-delà de la pratique sportive et quotidienne, la fédération propose un concept de randonnée en aviron sur plusieurs jours avec des haltes. Mise en place de points Randon'aviron proposant la location de bateau et des informations sur les itinéraires.

Difficultés : cohabiter avec les autres usagers et notamment les péniches de fret. Le passage aux écluses n'est pas toujours permis.

DÉBAT/CONCLUSIONS

- ▶ La voie d'eau, un linéaire, une somme d'acteurs
Pas de cohérence d'ensemble et un manque de maillage évident
La coordination des acteurs est primordiale dans une réflexion linéaire
- ▶ Une structure porteuse essentielle dès le démarrage du projet « un commandant de bord » qui peut prendre des formes variées :
 - **Associations** : « au fil de l'eau », « Espaces », ...
 - **Collectivités** : villes, intercommunalités, départements, régions
 - **SEM** : « Initialité » première SEM transfrontalière
 - **Autres** : « Atout France », « Agence de Développement Touristique », Agence d'Urbanisme « AUDES0 » : Promenade de Seine,...
- ▶ Dépassement et dépolitiser les débats autour de la voie d'eau
- ▶ Un partenaire incontournable : VNF qui porte de plus en plus le développement du tourisme fluvial comme le montre l'organisation de ces rencontres
- ▶ 3 conditions pour réussir un projet :
 - des élus porteurs (le temps politique ne correspond pas au temps du projet)

 Oise-la-Vallée	30/05/2011
	Compte rendu de réunion du 26 mai 2011 Rappel du diagnostic- bilan et intentions – Projets sur les zoom
Etude	315-Valorisation des rives de l'Oise (Maëlle SALAÛN)
Lieu	Oise-la-Vallée

	Nom	Organisme
Présents	HUET Xavier	ARC
	TRIBOUT Emmanuelle	CCBA et SMBAPE
	DELMAS Michel	CCPOH-Verneuil-en-Halatte
	WARLOUZET Eric	CCPOH
	LAHAYE Robert	CCPOH
	LAMY Christophe	CCPOH
	JERUSALEM Capucine	CAC
	MONGLOY Laurent	CCPSO
	LAPOINTE Elodie	CCPSO
	PARENT Laurent	CCPSO-Saint-Maximin
	D'HALLUIN Pierre	Conseil Régional de Picardie
	POUPINOT Pascale	Oise-la-Vallée
	LASTERNAS Isabelle	Oise-la-Vallée
	SALAÛN Maëlle	Oise-la-Vallée
	POURMARIN Aurélie	Oise-la-Vallée
Excusé/Absents	BRYGO	VNF
	FOUBERT Michel	ARC
	BAVARD	ARC-Lacroix-Saint-Ouen
	OLY Richard	CCBA
	BERNARD-LUNEAU Serge	CAC
	BESSET Frédéric	CCPSO -Saint-Leu-d'Esserent

Ordre du jour :

- Présentation du diagnostic
- Présentation des intentions d'aménagement à l'échelle de la Vallée
- Présentation de la « boîte à idées », propositions de sites d'études sur chaque territoire de SCoT
- Débat et choix d'un site d'étude par territoire de SCoT par les élus et techniciens

1. Remarques suite à la présentation du diagnostic.

- ✓ **Rappel sur les raisons des disparités, sur les formes urbaines rive droite/rive gauche et sur l'articulation de la vallée autour des trois grands pôles :**

Les raisons historiques de la concentration en rive gauche et du « délaissement » de l'Oise, sont évoquées par M. Foubert (ARC) :

Limite entre la Picardie et l'Île-de-France. Les « villes portes » font face au cours d'eau au lieu d'enjamber la rivière. L'Oise est à la fois rupture naturelle, rempart de protection et frontière administrative.

Si les limites administratives changent au cours des siècles, la rupture physique est renforcée à partir du 19^{ème} siècle, par le développement industriel. Emprise ferroviaire, routière etc...

Compiègne : est une ville qui a longtemps tourné le dos à la rivière : pas de percée permettant de mettre la rivière en valeur. Fonction longtemps seulement utilitaire : marchandises, entrepôts / transport (19^{ème} siècle). Porter attention à la coexistence des fonctions.

Conséquence : perception et image > L'Oise n'est pas associée dans les esprits à un lieu de vie. Elle reste :

- une limite naturelle,
- un axe de circulation favorable au commerce et aux échanges,
- un secteur propice aux installations industrielles.

Aujourd'hui, la rivière est encore perçue comme un obstacle. Le tourisme fluvial et la fréquentation des bateaux de plaisance restent limités (> 1000 plaisanciers dénombrés selon VNF en 1995. 600 seulement ces dernières années.). Cependant, l'ARC reconnaît que son port de plaisance est toujours encombré, surtout en été.

A **Pont-Sainte-Maxence**, d'après MM. Warlouzet et Lamy, l'Oise représente une gêne : elle réduit et contraint la circulation automobile. Pont trop petit, franchissements trop rares, encombrement systématique de l'espace public aux heures de pointe.

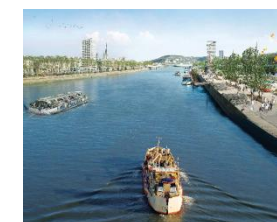
Cependant, le cours d'eau semble être un élément important pour favoriser l'amélioration du cadre de vie, ainsi que le futur tracé de la Trans'Oise (constituant l'épine dorsale du développement des rives, selon la CCPOH).

- ✓ **Intérêt de renforcer l'étude sur les zones inondables et à risques (M. Foubert) > condition de la faisabilité et de la pérennité des aménagements ;** il s'agit de mieux articuler mise en valeur touristique et lutte contre les inondations. Valorisation des zones rouges.

Vallée de l'Oise compiégnnoise > certains étangs (anciennes gravières reconverties) sont partiellement vidés en hiver pour éviter l'engorgement des terrains, la stagnation des eaux et à terme la multiplication de zones marécageuses et inondables. Cette pratique ne pose pas de problème économique puisque les étangs sont moins fréquentés en cette période de l'année. OLV mentionne qu'une étude spécifique sur la valorisation des zones rouges est menée en parallèle par l'agence (Romain Baptiste).

2. Remarques générales sur la valorisation des berges de l'Oise.

- ✓ **Une valorisation qui passe avant tout perception visuelle**
- ✓ **Intérêt des belvédères et points de vue.** paysagère. Belvédère de Pontpoint et cavalière » depuis la rocade vers Compiègne et ses monuments.
- ✓ **Intérêt des haltes nautiques, élément d'une mise en valeur sur l'ensemble du linéaire.** Elles représentent des jalons qui permettraient de renouveler l'intermodalité (train, halte ferroviaire et gare, voiture, vélo, bateaux..) et d'établir des connexions avec les réseaux de randonnées et de découvertes existants (GR, Trans'Oise etc.). Séries de boucles, longues ou courtes, dont les points d'accroche seraient l'Oise, et qui rentreraient ensuite dans les terres.



par la

>Analyse « vue

essentiel

- ✓ **Des références en la matière :** cf. aménagement Port-Cergy à Cergy-Pontoise, L'Isle-Adam, Lyon. Vie autour de la Marne (Château-Thierry). Et plus localement : Jaux.

3. Rappel d'Initiatives et des projets en cours.

- ✓ **ARC /Compiègne** s'est déjà largement tournée sur ses rives. Depuis les années 90, elle tente d'en améliorer l'accès. La reconquête des berges fait partie des directives du PLU. Projet de reconversion des entrepôts de Margny, du nouveau pont urbain, de la ZAC des deux rives, etc...

Une étude sur la valorisation des bords de la rivière en rive gauche a déjà été réalisée par l'Atelier 15.

- ✓ **CAC / Creil :** des rénovations urbaines successives qui ont pour objectif de restituer le cours d'eau aux activités touristiques et de loisirs. La circulation douce est privilégiée. Pour les itinéraires : détermination de boucles qui permettraient de rattacher les rives à des réseaux de découvertes et de jouer sur l'intermodalité. La ville de Creil commence à réfléchir à l'aménagement du quartier Michelet.

Rappel des projets et études en cours :

- Création d'une nouvelle passerelle qui permettra de reconnecter rive gauche et rive droite en aval du pont routier actuel (prévu pour fin 2013) > Projet lancé, équipe d'architectes désignée etc.

Ce projet participera également à une meilleure intégration de l'île Saint-Maurice en tant que noyau culturel et récréatif.

- Le port de plaisance sur la friche Vieille Montagne.
- Délocalisation du port économique de Creil sur le port de Nogent-sur-Oise
- Une étude sur la solidité des berges vient d'être lancée.

- Dans le cadre du SCoT du Grand Creillois, projet de cheminement continu entre Villers-Saint-Paul et Saint-Leu-d'Esserent, sur l'une ou l'autre des rives.
- ✓ **CCPOH** : idée de s'appuyer sur la Trans'Oise et autour de points forts. Elle lance une étude sur la qualité des berges dans le cadre de l'arrivée de canal Seine Nord-Europe.
- ✓ **Verberie** : Très mauvaise accessibilité au centre-ville malgré un beau potentiel architectural (château).
Rappel des projets et études en cours :
 - Intention : Aménagement d'une halte nautique ou d'un port de plaisance rentrant dans les terres, avec pour objectif de faire venir les touristes dans la ville.
 - Projet de délocalisation des activités du port de Verberie sur la nouvelle plateforme de Longueil-Sainte-Marie.
 - Projets validés. Futur parc hôtelier et de loisirs.
- ✓ **PSO : Projet de passerelle piétonne à Saint Leu**. Le choix n'est pas encore fixé, deux possibilités :
 - En parallèle au pont routier de Saint Leu,
 - ou près du restaurant « la flottille » (rive droite).

4. Limites: conflits d'intérêts privés et publics.

Des conflits d'usages, des objectifs et intérêts divergents ?

- ✓ **Grand Creillois / Creil** encore dans le flou en ce qui concerne le SCoT pour réaffirmer la servitude de marchepied et de halage sur les deux rives.
Un passage problématique : le parc à cendres et le chemin de halage bordant la propriété privée d'EDF (rive droite). Souhait de faire passer la Trans'Oise en rive gauche.
- ✓ **CCPOH** : un aménagement stratégique non utilisé sur l'écluse et qui pourrait permettre le passage piéton entre la promenade de Sarron et l'Abbaye du Moncel. L'accès est interdit par VNF qui gère et entretient l'écluse.
- ✓ **Verberie**. Depuis 1995, privatisation illégale de la halte nautique sur terrain municipal (clôtures et alarme).

Entente et choix d'usage du cours d'eau. Objectifs convergents.

- ✓ **ARC / Compiègne** : Au niveau de Novance, interruption de la piste cyclable car circulation pour piétons et cyclistes jugées trop dangereuses. L'interdiction d'accéder aux berges est un accord entre la commune qui met à disposition les terrains aux industriels qui s'y installent.
- ✓ **Pont Sainte Maxence** : difficile d'envisager un cheminement doux en rive droite du fait de l'activité industrielle (site Seveso). Circulation piétonne trop dangereuse. Privilégier la rive gauche.

5. Remarques à propos des sites étudiables.

- ✓ **ARC** : base de loisirs de Choisy au bac. (Non figurée dans la liste car elle ne se situe pas directement en bord d'Oise, mais à la confluence entre l'Aisne et l'Oise.
- ✓ **CCPOH** : - halte fluviale ?
 - Friches Salpa et Penox à vocation industrielle.
 - Passerelle et traversée de l'Oise.
 - Valorisation de l'Oise urbaine et interconnexion entre les équipements sportifs, culturels et touristiques, voire une halte nautique (?).
 - La création d'une halte nautique au niveau de l'ancien quai Lafarge avait déjà été envisagée.
- ✓ **Verberie** : traitement des haltes nautiques publiques.
- ✓ **Saint-Leu-d'Esserent** : Pour l'ancienne sucrerie vérifier si les entrepôts sont toujours occupés.
- ✓ **Creil** : redonner accès à la pointe Nord de l'île Saint-Maurice et remettre en valeur « le temple d'amour », monument historique.

6. Sites d'études retenus pour les intentions d'aménagement.

- ✓ **ARC / Compiègne : Site Roses de Picardie sur la commune de Margny-lès-Compiègne (rive droite).**
 - **Potentiel** : Un site complémentaire aux études déjà menées pour la requalification de la rive gauche (commune de Compiègne). Cette requalification prévoit :
 - Réaménagement du site de l'école de l'État-Major de Compiègne sur ce secteur / Création d'un centre de congrès et d'un hôtel quatre étoiles.
 - Réflexion sur la revalorisation des rives, Atelier 15 (étude ARC).

Souhait de faciliter l'accès de ce nouveau quartier par la création d'une passerelle pour circulations douces en amont du pont urbain.

L'aménagement des Roses de Picardie se trouve englobé dans une problématique élargie et permet de penser un développement commun des deux berges.

- **A retenir** :
 - **Élargir le périmètre à la gare.**
 - **Toujours avoir à l'esprit l'idée de la complémentarité des deux berges.** Comment peuvent-elles s'enrichir l'une et l'autre, ce qu'il faut éviter pour qu'elles deviennent concurrentes.
 - **Foncier à mobiliser**

✓ **CCPOH : Des terrains de sport à l'abbaye du Moncel. Une promenade urbaine. Rive gauche.**


- **Potentiel** : L'abbaye du Moncel est un nœud d'articulation important à traiter :
 - C'est une entrée de ville avec un grand intérêt paysager (allée de platanes ; arbres remarquables etc.).
 - Point de raccordement GR et Trans'Oise. Une étude a été réalisée par le PNR pour améliorer les abords de l'abbaye (nouvelle entrée, nouvelle aire de stationnement...)
 - Suffisamment d'espace pour faire cohabiter plusieurs types de déplacements.
 - Sur le plan paysager : un espace significatif de la transition entre vallée bocagère et vallée post-industrielle et ses sites d'extraction reconvertis en étangs.
- **A retenir** :
 - Souhait d'une halte fluviale et de création d'un secteur de vie et d'animations avec des liaisons vers les espaces culturels (conservatoire de musique) et sportifs alentours.

✓ **Verberie : réhabilitation des haltes fluviales. Favoriser la connexion avec le centre-ville.**

- **Potentiel** : Cette requalification encouragerait l'inversion de l'image très industrielle de la rivière et la recherche d'une vocation récréative.
 - Penser aux chemins qui bordent le long de l'Oise à l'arrière du château ; communication entre parc, centre-ville et rive.

✓ **Grand Creillois / Creil** : réflexion sur un **parcours découverte** en bordure d'Oise. Rive gauche entre Creil et Saint-Maximin. Possible réutilisation de la maison de l'écluse.

NB : Document distribué en séance : **Powerpoint de présentation.**

 Oise-la-Vallée	04/10/2011
	Compte rendu de réunion du 30 septembre 2011 Rappel du diagnostic-Bilan et intentions-Projets sur les zooms
Etude	315-Valorisation des rives de l'Oise (Maëlle SALAÛN)
Lieu	Oise-la-Vallée

	Nom	Organisme
Présents	HUET Xavier	ARC
	TRIBOUT Emmanuelle	CCBA et SMBAPE
	DELMAS Michel	CCPOH
	WARLOUZET Eric	CCPOH
	LAHAYE Robert	CCPOH-Verneuil-en-Halatte
	LAMY Christophe	CCPOH
	JERUSALEM Capucine	CAC
	MONGLOY Laurent	CCPSO
	LAPOINTE Elodie	CCPSO
	PARENT Laurent	CCPSO-Saint-Maximin
	D'HALLUIN Pierre	Conseil Régional de Picardie
	POUPINOT Pascale	Oise-la-Vallée
	LASTERNAS Isabelle	Oise-la-Vallée
	SALAÛN Maëlle	Oise-la-Vallée
POURMARIN Aurélie	Oise-la-Vallée	
Excusés/Absents	BRYGO Yves	VNF
	FOUBERT Michel	ARC
	BAVARD Jeanne	ARC-Lacroix-Saint-Ouen
	OLY Richard	CCBA
	BARTHELEMY Stanislas	CCPE-Longueil-Sainte-Marie
	BERNARD-LUNEAU Serge	CAC
	BESSET Frédéric	CCPSO -Saint-Leu-d'Esserent

Ordre du jour

- Rappel du diagnostic
Présentation du Bilan et de la mise en perspectives à l'échelle de la vallée de l'Oise
 - Débats
- Présentation des projets sur les 4 sites d'études retenus à la précédente séance
 - Débats

1. Débats suite à la présentation du diagnostic + Bilan et mise en perspectives

OCCUPATION, USAGES, RÈGLES...

M. LAHAYE-CCPOH

Le puisage et les rejets des eaux des industries et collectivités-stations d'épuration dans l'Oise contribuent à la mauvaise qualité des eaux. Concilier les usages et améliorer la qualité de l'eau sont deux enjeux importants. Des contraintes SEVESO sont présentes à Pont-Sainte-Maxence mais aussi à Villers-Saint-Paul.

M. DELMAS-CCPOH

La réglementation des berges et l'adossement de sites industriels à l'Oise sont des freins au développement de projets. Le halage peut être un support d'activités lorsque VNF est propriétaire par le biais de conventions. Lorsque la berge est privée cela complexifie considérablement la mise en œuvre de projets, le passage n'étant autorisé que pour les pêcheurs à pied (le passage des cycles et des engins motorisés étant interdit sauf ceux de VNF qui ont un droit d'accès pour l'entretien et la sécurité fluviale).

Exemple : PAPREC propriétaire des berges et sites industriels n'autorisera pas le passage de la Trans'Oise. Idem à Villers-Saint-Paul au niveau d'ARKEMA.

M. HUET-ARC

Il y a de nombreux conflits d'usages induits par la présence d'activités et de pratiques diversifiées sur les rives de l'Oise. Ce sont des espaces très contraints soumis à une réglementation stricte (PPRT, PPRI, Domanialité,...). Il y a de nombreuses difficultés à gérer des enjeux liés aux usages, souvent contradictoires et c'est bien également l'enjeu du travail mené par Oise-la-Vallée.

M. D'HALLUIN

Région Picardie

La question de la cohabitation des usages est effectivement centrale lorsque l'on aborde la problématique de la valorisation des rives et du cours d'eau. La Région travaille également sur ces questions par le biais de la DRA « Vallées » et aboutit à la conclusion de l'utilité de la définition d'une charte avant d'engager une concertation avec les partenaires privés.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE-CANAL SNE

M. HUET-ARC

La perte de compétitivité du routier va profiter au fluvial. Une réflexion sur les espaces économiques apparaît primordiale. Le transport fluvial est en plein développement pour 3 raisons :

- le canal SNE va booster le potentiel de développement de la logistique fluviale et des activités liées,
- l'amélioration des techniques de transport : apparition des containers en plus du transport en vrac,
- le coût du transport routier ne peut que profiter au fluvial.

M. DELMAS-CCPOH

SODA a conseillé à la CCPOH de bien réfléchir à l'avenir des sites (inactifs aujourd'hui) tournés vers l'Oise car il y a de vrais potentiels. (Exemple : la société PAPREC s'est installée car recherchait un site avec accès à l'eau pour développer la logistique fluviale).

M. LAHAYE-CCPOH

Le SMVO songe à compléter la logistique ferroviaire par la logistique fluviale pour le transport des déchets à partir du port de Nogent-sur-Oise.

M. LAMY-CCPOH

Friche SALPA - De nombreuses entreprises sont intéressées par l'accès à l'Oise, il y a un intérêt croissant à se tourner vers le fret fluvial.

CONTINUITÉ DES PARCOURS ET DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

M. WARLOUZET-CCPOH

La question d'un itinéraire continu le long de l'Oise en lien avec la Trans'Oise et aménagements liés est à creuser.

M. HUET-ARC

Sur l'ARC la Trans'Oise est réalisée en rive gauche excepté sur un tronçon entre Lacroix-Saint-Ouen et Verberie mais un autre itinéraire existe aussi en rive droite permettant de relier Rivecourt et la CCBA.

Sur la question du patrimoine, contrairement à de nombreuses autres vallées, le « beau » patrimoine ne se situe pas dans l'Oise aux abords des cours d'eau.

M. LAMY-CCPOH

Le tourisme est le support d'un développement économique. La vallée de l'Oise peut devenir un axe touristique mais doit pour cela être ponctuée de points d'appels intéressants et développer des aménagements en lien avec le bien-être : apaisants, conviviaux, animés. Une destination « vallée de l'Oise » pourrait être développée.

M. DELMAS-CCPOH

Il faut reconnaître que l'Oise constitue déjà un point d'arrêt même si les structures d'accueil manquent sur le territoire.

EXEMPLE DE LA « PROMENADE DE SEINE »

La démarche « promenade de Seine » a été engagée en 2004 par l'agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (AUDES) avec pour ambition de fédérer les 16 communes (6 intercommunalités) riveraines de la Seine dans sa traversée du département de l'Essonne entre Athis-Mons / Vigneux-sur-Seine au nord et Le Coudray-Montceaux / Morsang-sur-Seine au sud (25 km, soit 50 km de berges).

Aux objectifs initiaux de création d'une continuité piétonne ont été progressivement associées les continuités cyclable et écologique. Sur la base d'un inventaire et d'un diagnostic précis, les 33 acteurs de la Seine en Essonne ont signé une charte en 2009 permettant d'engager la mise en œuvre officielle du projet, avec pour objectifs affichés :

- Assurer à court terme une continuité piétonne et garantir l'entretien du cheminement,
- Créer une identité graphique à la Promenade de Seine et implanter une signalétique directionnelle et de découverte,
- Mettre en œuvre progressivement une promenade qui accueille les cycles, adaptée aux sites traversés et connectée à son environnement naturel et urbain,
- S'engager pour la création de l'Eurovéloroute n°3 des Pèlerins,
- Conduire des études et actions de renaturation des berges.

Des comités pré-opérationnels et décisionnels ont été mis en place (conseil de Seine, comité Techni-Seine, et groupes de travail thématiques ou géographique) afin d'élaborer le Plan d'actions pour 2010-2015 établissant des principes d'aménagement et d'hypothèses de tracé section par section.

Le territoire de la Seine en Essonne n'étant doté d'aucune structure de type associatif ou syndical, une des premières actions visées est de définir un mode de gouvernance commun et de mettre les moyens en place pour installer une structure porteuse susceptible, grâce à une ingénierie et des financements partagés, d'assurer une maîtrise d'ouvrage unique du projet Promenade de Seine.

UNE STRUCTURE PORTEUSE ?

- M. DELMAS-CCPOH** Ce n'est pas dans l'air du temps de créer un nouveau syndicat.
- M. LAHAYE-CCPOH** A l'échelle de la vallée il existe déjà le SMVO mais qui n'a vocation que de transport et de traitement des déchets.
- M. DELMAS-CCPOH** Le SMVO est certes un atout mais aussi une charge financière considérable.
- M. HUET-ARC** L'exemple de structure donné sur le Val-d'Oise est basé sur une structure antérieure. Avant de créer une structure il faut travailler à l'émergence d'une culture commune. La première thématique qui apparaît commune aux territoires de la vallée de l'Oise est l'entretien des berges, qui pourrait être géré par une structure de type associatif.
- Mme JÉRUSALEM** Il serait intéressant qu'Oise-la-vallée contribue à la DRA « Vallées » de concert avec Grand Creillois l'ADUGA. Oise-la-Vallée peut-elle aller plus loin ? En termes d'études, en termes de portage et d'animation, d'élaboration d'une charte...

2. Remarques suite à la présentation des projets sur 4 sites

ARC - Rive droite - Secteur des Roses de Picardie élargi à la gare et à la rive opposée

M. HUET : l'Arc mène une politique de préemption foncière sur le secteur. Le projet s'inscrit bien dans le projet de revitalisation du cœur d'agglomération. Il existe de vrais enjeux en termes d'animation, d'attractivité et de dynamisme. La gare étant génératrice de nombreux flux, il faut pouvoir proposer beaucoup de stationnement, ce qui coûte cher et/ou consomme beaucoup d'espace. Il faut pouvoir gérer la sécurité aux abords de la gare et l'intermodalité (intégrer les TC).

L'ARC s'orienter vers un projet résidentiel **et économique** (bureaux) à proximité de la gare.

Mettre le projet en lien avec les réflexions en cours sur l'école d'État-Major (fermeture prévue à l'été 2012, 5 hectares, bâtiments des XVII-XIX^{ème} siècles en secteur ZPPAUP, une valeur patrimoniale, un imaginaire collectif).

2 études sont en cours :

- Capacité de reconversion du site (livrée d'ici 2 à 3 mois)
- Réflexion sur la faisabilité d'un centre des congrès

Son positionnement est très intéressant, proche du centre (théâtre impérial, château...) et de la gare. Il existe une combinaison d'éléments favorables à son développement.

Sur la question des parkings en rive gauche, il faut effectivement réfléchir à une remise en perspective de ces espaces (dont la demande est amenée à croître en lien avec les différents projets portés sur le secteur) tout en les préservant.

Il faut à la fois maintenir et améliorer le cheminement en bordure d'Oise et travailler sur les aspects paysagers.

Un concours de maîtrise d'œuvre va être lancé sur l'intégration du projet sur l'École d'État-Major + le club nautique + le port de plaisance + la coulée verte + les berges et leur intégration dans la ville. L'idée est d'ouvrir le site sur la ville et le centre. En effet, entre l'école et la Mairie, c'est une partie ancienne du centre-ville qui a été préservée de la guerre et qui détient un intérêt architectural (hôtels particuliers).

L'aménagement du secteur des Roses de Picardie est effectivement conditionné au départ de « Districhrono » qui génère des flux de camions aux abords de la gare. L'activité est inappropriée au site. Cependant l'entreprise doit pouvoir trouver un autre site de 400 à 700 mètres de quai ferroviaire.

Se pose également le problème d'un quartier en impasse auquel il faut pouvoir accéder notamment si on y crée des bureaux.

M. HUET signale également le lancement d'une étude sur la filière touristique liée à l'Oise et la valorisation de l'offre en bateaux de tourisme.

GRAND CREILLOIS - Rive gauche - Des jardins familiaux de Creil au pont ferré de Saint-Maximin

Mme JÉRUSALEM trouve le projet très intéressant et propose d'en référer aux élus prochainement. Elle demande d'ajouter sur la cartographie le projet de rampe urbaine entre le quartier Rouher et la vallée et aimerait que l'on creuse la question de la faisabilité.

Elle alerte également sur l'intensification du transport de matières inertes.

MM. MONGLOY et PARENT souhaitent que soit intégrée la Maison de la Pierre de Saint-Maximin dans le projet et demande d'étendre le projet sur la rive opposée à Saint-Leu d'Esserent où les réflexions Trans'Oise et de passerelle avancent.

M. DELMAS trouverait intéressant de mener un travail avec les communes afin d'avoir une vision globale des projets de parcours le long de l'Oise.

SMBAPE – Rive gauche - Des étangs au chemin de la ferme Sainte Corneille et rive opposée

M. HUET mentionne que l'ARC et la CCBA ont mandaté une étude sur la recherche de solutions pour le tracé de la jonction RN2/RN31 et qui devra en mesurer les dimensions environnementales.

M. LAMY précise que l'ouverture du parc du château d'Aramont sur l'Oise est importante pour le site. Beaucoup d'espaces intéressants dans le parc mais qui restent confidentiels, il faut les ouvrir sur la ville.

Il faudrait également regarder s'il est possible d'ouvrir au public la passerelle de l'écluse de Verberie.

CCPOH - Rive gauche - De l'Abbaye du Moncel aux jardins familiaux et rive opposée

M DELMAS précise qu'il faut conserver le parking en bord d'Oise pour gérer le stationnement en centre-ville et y permettre l'accueil de camping-cars. De plus, il existe un potentiel énorme sur le bras mort de l'Oise à Pontpoint pour développer des activités nautiques à l'abri de toute navigation. Cependant le projet de Trans'Oise ne permettra pas en l'état des réflexions une valorisation des berges de l'Oise (puisque il est actuellement prévu qu'elle longe le mur de l'Abbaye).

Piste > utiliser le bras mort de l'Oise notamment pour mettre en valeur le rapport entre l'Abbaye du Moncel et l'Oise.

Par ailleurs, il existe un important potentiel en rive droite où la population a pris des habitudes de promenade pique-nique.

Mlle SALAÛN demande si la halte nautique ne pourrait pas plutôt être implantée dans le secteur. Pour M. LAMY l'intérêt réside dans le fait de créer une animation et de donner un côté sympathique au centre-ville, le bras mort étant assez éloigné du centre-ville et pas visible depuis le Pont, il n'est peut-être pas le secteur le plus approprié pour la halte.

Sur la possibilité de réutiliser le passage de l'écluse pour le passage du public, M. Huet explique que cela a été réalisé à Venette avec certaines réserves (accès PMR).

La Trans'Oise devrait passer le long du mur de l'Abbaye du Moncel. Mlle SALAÛN demande s'il ne faudrait pas réfléchir à la réorganisation de la circulation au niveau de l'Abbaye du Moncel, voire libérer une voie de circulation automobile pour favoriser l'interrelation liaisons douces /rivière.

M. DELMAS précise que certaines difficultés ont été identifiées au niveau de la traversée des carrefours dans ce secteur entre le pont et l'Abbaye.

3. CONCLUSIONS

1- Mme. POUPINOT demande aux participants ce qu'il faut inscrire dans le Programme de travail 2012 de l'agence.

ARC

Il serait intéressant de travailler sur les questions juridiques, voir ce que l'on peut faire sur les rives au regard des droits privé, public, des servitudes, de la domanialité, les superpositions de conventions.... Des échanges sont nécessaires avec VNF.

Hors réunion M. HUET souligne l'intérêt de poursuivre par des études de programmation.

SмбаPE

RAS aucun élu n'étant présent.

CCPOH

M. DELMAS propose de faire un travail complémentaire avec la commune (groupe de travail) dans le cadre de la révision du PLU) et trouverait intéressant de travailler sur une promenade urbaine en rive droite entre le pont et la zone industrielle.

M. LAMY pense que la suite devrait être vue au niveau du SCOT/ intercommunalité. Il y a un réel besoin de connecter via un réseau de circulations douces les équipements et lieux d'animations phares du territoire, voire existants et à venir. L'idée de création de boucles est à retenir et à travailler dans le cadre de cette mise en réseau. Intérêt de la grande (vallée) comme de la petite échelle (intercommunalité, communes).

M. LAHAYE rappelle l'intérêt de prendre en compte les contraintes technologiques et réglementaires (PPRI, PPRT).

GRAND CREILLOIS

Mme JÉRUSALEM

Un retour doit être fait aux élus en amont de la poursuite de ces réflexions.

Il serait intéressant de :

- Regarder comment d'autres territoires ont pu régler les questions de conflits d'usage.
- Monter un groupe de travail à l'échelle de la vallée afin d'avoir plus de poids dans le débat sur canal Seine-Nord Europe.

Il serait intéressant de produire des cahiers d'acteurs en vue du débat public sur canal SNE afin de pouvoir faire valoir des retombées de manière collégiale (à l'échelle de la vallée). L'idée est de pouvoir défendre les territoires de manière collective (plus forts à plusieurs que chacun seul).

MM. MONGLOY et PARENT demandent d'intégrer le potentiel de développement des carrières dans le développement touristique (Maison de la Pierre).

Conseil Régional de Picardie

Le Hainaut belge, territoire non impacté par le projet de canal à grand gabarit a mené ce type d'action lors d'un colloque à Tournai récemment. L'idée était de débattre de la manière de pouvoir détourner certains flux sur leur territoire.

Hors réunion, M. D'HALLUIN propose qu'Oise-la-Vallée et la région Picardie se rencontrent pour échanger sur la DRA « Vallées ».

2- Pistes envisagées pour la suite de l'étude

Il est demandé à chaque participant de faire remonter les informations échangées lors de cette réunion auprès des élus communautaires.

- **Rencontrer VNF pour éclaircir un certains nombres de points.**
- **Demander une contribution à chaque territoire sur la manière dont ils entendent la question de la valorisation des rives, type cahier d'acteurs (la vision globale à l'échelle de la vallée, la vision locale : les projets, les stratégies de développement, les études en cours).**
- **Revoir chaque territoire SCOT/EPCI ainsi que certaines communes afin de débattre sur cette question ?**
- **Re-présenter les projets aux différents partenaires ?**
- **Créer des groupes de travail pour préciser les propositions ?**

Un envoi des documents est programmé prochainement et vous sera adressé par Maëlle SALAÜN référente de l'étude.