



LA VALORISATION DES RIVES DE L'OISE ET DE SES AFFLUENTS



Bertrand Boniface – juin 2014

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
I - LE TOURISME.....	5
A- Le contexte.....	5
1-La France 1 ^{ère} destination touristique au monde.....	5
2- Le tourisme dans la vallée de l'Oise.....	5
B- Les enjeux – développer le tourisme vert.....	7
C- Zoom sur les usagers et les pratiques.....	7
1- Fluvial.....	7
2- Cycliste.....	9
3- Pédestre.....	9
4- Rollers.....	9
5- PMR (personne à mobilité réduite).....	9
D- Les aménagements et les services.....	13
1- Fluviaux.....	13
2- Déplacements doux.....	13
II- LE DIAGNOSTIC.....	16
A - Le périmètre de l'étude.....	16
B- L'existant.....	17
1 - L'Oise.....	17
2 - L'Aisne.....	17
3 - Les équipements.....	17
4 - Les PPRI / PPRT.....	22
5 - Le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France.....	24
6 - Les voies douces.....	24
B- Les projets.....	25
1 - Le Canal Seine Nord et le projet MAGEO (Mise Au Gabarit Européen de l'Oise)...	25
2 - Les projets de l'agglomération de Creil.....	26
3 - Les projets de l'agglomération de Compiègne.....	27
4 - Projet d'aménagement du quartier gare de la ville de Pont-Sainte-Maxence.....	28
5 - Projet de mise à 2x2 voies de la RD200.....	28
C- Les intentions.....	28
1 - Projet fluvestre - Saint-Leu-d'Esserent.....	28

2 - Reconversion de l'usine Fichet - Creil.....	28
3 - Prolongement du Parc de la brèche – Villers-Saint-Paul.....	29
4 - ZAC de loisirs et Insectarium – Pont-Sainte-Maxence.....	29
5 - Requalification des abords de l'Abbaye du Moncel - Pont-Sainte-Maxence	29
6 - Maison de l'environnement - Les marais de Sacy le grand	29
7 - Halte nautique - Verberie.....	29
8 - Ensemble hôtelier - Verberie	29
9 - Base de Loisirs - Rivecourt.....	30
10 - Réaménagement des maisons forestières de la forêt de Compiègne	30
11 - Aménagement du bassin des Muids - Choisy au Bac	30
12 - Sport Nautique Compiégnois (SNC) - Choisy au bac	30
13 - Camping - Choisy au bac	30
14 - Port de plaisance - Janville	30
15 - Site d'Haineau - Attichy	31
III- Les propositions d'aménagement	32
A- Un aménagement continu sur l'ensemble des vallées.....	32
B- ... ponctuées par des pôles d'attractivité.....	42
1 - Les critères de sélection	42
2 - Les pôles d'attractivité.....	46
C - Une étude de marché est nécessaire	76
D – Tarif de ports de plaisance.....	77
Port de Cergy Pontoise.....	77
Port de Charleville Mézières	77
Port de Decize	78
Port de Briennon sur Armançon.....	78
Port de Compiègne	78
Port de Jaux	79
Comparaison de tarifs pour un bateau de 9m de long (taille moyenne).....	79
CONCLUSION	82
GLOSSAIRE.....	83
BIBLIOGRAPHIE ET SITES INTERNET	85
A- Bibliographie.....	85
B- Sites internet.....	85

INTRODUCTION

Cette étude intervient dans le cadre du projet de mise au gabarit européen de l'Oise (projet MAGEO) et de la volonté des collectivités locales à développer l'activité touristique sur leur territoire. L'objectif est d'étudier des aménagements sur les rives de l'Oise et de ses affluents pour répondre à une demande de développement du tourisme fluvial, pédestre et le cyclotourisme.. Cette question est présente dans les quatre SCOT qui composent la vallée de l'Oise et dans le SCOT de la vallée de l'Aisne.

Dans un premier temps, un travail d'identification des aménagements existants a été mené. A ce recensement ont été intégrés les projets en cours et au stade de la simple "intention". Une base de données suivie de cartographies ont permis d'obtenir une base de travail pour définir les secteurs à enjeux. Enfin une phase d'étude sur les aménagements envisageables a précédé le document de synthèse des propositions d'aménagements des rives de l'Oise. Ces propositions se composent d'une part d'aménagements continus le long des rives par la réalisation de voies douces et d'autre part d'aménagements de pôles d'attractivité qui invitent les touristes à s'arrêter pour profiter des services et du paysage présents.

L'attractivité de l'eau est la pièce maîtresse de la vocation touristique des rivières. Les rives ouvrent le tourisme fluvial à la randonnée, **l'écotourisme** et la découverte culturelle.

I - LE TOURISME

A- Le contexte

1-La France 1^{ère} destination touristique au monde

Avec 83 millions de visiteurs en 2012, la France est la première destination touristique au monde. Pourtant, elle n'arrive qu'en troisième position en termes de recettes (35,8 milliards d'euros) (source : direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services). Son potentiel touristique est immense mais n'a pas encore été totalement exploité.

Le secteur touristique représente 7,4% du PIB et représente plus de 2 millions d'emplois directs et indirects (1,2 million d'emplois directs). C'est de plus un secteur en constante croissance (source : assises du tourisme - 2014).

La voie d'eau est à la fois une infrastructure de transport pour les marchandises et un itinéraire de découverte des territoires qu'elle traverse. A ce titre elle représente un incomparable atout pour le développement local. Dans toutes les grandes villes fluviales, on enregistre un regain d'intérêt pour la rivière, en réponse aux mutations des sites d'activités riverains. De nombreuses villes ont réinvesti ces nouveaux lieux (Paris, Lyon, Angers...).

Les touristes dépensent localement et les investissements réalisés dans les transports et les équipements publics bénéficient en premier lieu aux habitants. Or aujourd'hui, 20 % du territoire français accueille 80 % des flux de touristes. A côté des grandes destinations emblématiques comme Paris ou la Côte d'Azur, il faut mettre en valeur la diversité du territoire français avec notamment l'**écotourisme** ou les circuits à vélo.

Pour cela, il est indispensable d'impliquer l'ensemble des acteurs du secteur public et privé. "Le tourisme est l'affaire de tous" a déclaré Sylvia Pinel, ancienne ministre de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme.

2- Le tourisme dans la vallée de l'Oise

Situation du département de l'Oise

A seulement 45 km au nord de Paris et positionné au cœur d'un triangle formé par trois capitales européennes – Paris - Bruxelles – Londres, le département de l'Oise (60) bénéficie d'une position stratégique en se situant à moins de 2 heures de transport (tous types de transports confondus) d'un bassin de population de près de 45 millions d'habitants.

Le tourisme dans l'Oise

Le tourisme représente 8% du PIB **Isarien** (contre 7% pour la France). Plus de 10 000 personnes, dont une majorité d'**Isariens**, occupent un emploi lié au tourisme dans l'Oise, soit 3,5 % de la population active – source Insee. Les 3 principaux domaines d'emplois sont l'hôtellerie, la restauration et les loisirs.

Plus de 3,4 millions de personnes visitent les parcs d'attractions, les musées, les châteaux (fréquentation cumulée dans les sites à billetterie) – Source Oise Tourisme 2012.

L'Oise en quelques chiffres

Le département de l'Oise, d'une superficie de 5860 km², compte :

- En espaces naturels (source Direction Départementale du Territoire) :
 - ✓ 128 000 ha de forêts dont près de 35 000 ha en forêt domaniale de renom (Ermenonville, Compiègne, Halatte...).
 - ✓ Parc naturel régional Oise Pays de France.
 - ✓ 158 ZNIEFF.
 - ✓ 1500 km de rivières.
- En sports de nature terrestres (source Oise tourisme) :
 - ✓ 2000 km de sentiers pédestres & 16 sentiers de grande randonnée.
 - ✓ 800 km de sentiers équestres.
 - ✓ 25 circuits cyclo touristiques.
 - ✓ 9 sites de pratique de sports nautiques motorisés.
 - ✓ 5 sites de canoë-kayak.
 - ✓ 6 bases de loisirs et plans d'eau.
 - ✓ 5 sites pour la voile.
 - ✓ 2 sites de pratique de l'Aviron.
- En loisirs et découverte culturelle (source Oise Tourisme) :
 - ✓ 3 parcs d'attractions (le Parc Astérix, la Mer de Sable et le Parc Saint-Paul).
 - ✓ 3 cathédrales gothiques (Beauvais, Noyon et Senlis).
 - ✓ 47 châteaux et musées ouverts au public.
 - ✓ 33 parcs et jardins.
 - ✓ 10 golfs 18 trous.

La vision du territoire en lien avec le tourisme suivant les schémas de cohérence territoriale (SCOT).

La rivière Oise traverse quatre SCOT élaborés avec la contribution de l'agence d'urbanisme Oise-la-Vallée.

- SCOT du Grand Creillois : « Les **berges** des rivières doivent être accessibles pour devenir des lieux de promenade et de circulation favorisant la pratique de la marche à pied et du vélo ».
- SCOT de l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) : « donner à l'Oise son rôle d'épine dorsale ».
- SCOT du Syndicat Mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées (SMBAPE) : « Profiter de la mise en place de réseaux européens (**Trans'Oise**, véloroute européenne, canal à grand gabarit) pour promouvoir les pôles de loisirs et les sites d'intérêt du territoire ».
- SCOT de la Communauté de Commune des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH) : « Le SCOT affirme la volonté de développer une offre touristique et de loisirs en lien avec son environnement et ses ressources patrimoniales ».

La rivière Aisne traverse la communauté de communes du canton d'Attichy qui est devenue adhérente de l'agence d'urbanisme depuis le 1^{er} janvier 2014. Elle dispose d'un SCOT qui concerne également la communauté de communes du canton de Vic-sur-Aisne dans l'Aisne. Ce SCOT indique clairement dans son document d'orientation et d'objectifs la volonté de « développer le tourisme vert le tourisme fluvial sur la rivière Aisne ».

Au sein de ces cinq SCOT on retrouve une volonté commune de développer le tourisme autour des rivières Oise et Aisne.

B- Les enjeux – développer le tourisme vert

Les modes de vie actuels, de plus en plus citadins, amplifient les besoins de nature, d'espace, de découverte de la faune et de la flore, comme le désir de pouvoir respirer et se retrouver dans un environnement préservé. Les attentes des clientèles touristiques montrent à quel point une offre à partir des voies vertes est capable de répondre aux tendances actuelles de la consommation touristique, pour peu qu'elle soit organisée et attractive.

Les grandes agglomérations de l'Oise (Creil, Pont-Sainte-Maxence et Compiègne), desservies par des gares d'importance, sont situées sur un axe fluvial majeur. Une structuration de l'offre de circulations douces le long des rivières pourrait viser à proposer aux touristes un ensemble d'itinéraires de randonnées pédestres, cyclables, ou nautiques au départ de ces pôles économiques dotés par ailleurs, d'atouts touristiques.

Depuis huit ans en France, le tourisme fluvial est une activité en croissance structurelle de 4% par an. En 2008, le secteur du tourisme fluvial génère 409 M€ de chiffre d'affaires réalisé par 4 257 emplois (source : VNF, *Voies Navigables de France*, février 2011).



23 à 25 millions de Français de plus de 4 ans pratiquent aujourd'hui le vélo (source : *Atout France, spécial économie du vélo*, 2009). En France, le vélo représente 3% à 4% du nombre de déplacements (contre 10% en Allemagne et 28% aux Pays Bas). La France demeure le quatrième pays consommateur de cycles par habitant avec 5,4 vélos pour 100 habitants, derrière le Japon, les Pays-Bas et les Etats-Unis et devant l'Allemagne et la Grande Bretagne. « Le vélo est un secteur à fort potentiel qui génère chaque année en France 4,5 milliards d'euros de retombées économiques et représente 35000 emplois » (source : ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie).

S'ils avaient le choix, 13% des français utiliseraient le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Dans toutes les enquêtes et sondages, les mesures comme « faciliter la circulation des vélos » ou « développer des pistes cyclables » recueillent 90% d'opinions favorables (source : *Enquête SOFRES*, 2003).

C- Zoom sur les usagers et les pratiques

1- Fluvial

Outre l'itinérance, le tourisme fluvial recouvre des activités variées. On distingue généralement :

- La plaisance fluviale privée qui se pratique soit à bord de bateaux habitables, soit à bord de petites unités de promenade. ATOUT France a réalisé une étude sur la plaisance privée pour VNF (Voies Navigables de France) en 2007.



Les principales conclusions de cette étude sont:

Utilisation du bateau	95% pour le loisir et 5% comme résidence principale
Sexe du pilote	96% d'hommes
Age moyen	56 ans
Catégorie socio-professionnelle	41% de retraités et 16% de cadres moyens
Nationalité	67% de Français, 12% Allemands et 6% de Néerlandais
Ancienneté du bateau	24 ans
Ancienneté de possession du bateau	6 ans
Capacité moyenne	6 places dont 4 couchettes
Habitable	Oui pour 63%
Taille moyenne du bateau	9 m de long, 3 m de large
Nombre moyen d'années de navigation	13 ans
Durée moyenne de navigation par an	56 jours
Activités les plus pratiquées aux escales	1. visites, 2.détente, 3. restauration
Nombre moyen de personnes à bord	2,7 adultes et 0,7 enfant
Voies d'eau les plus empruntées	1. Saône, 2.Seine, 3.Rhône, 4.Marne, 5.Oise
Durée moyenne de l'escale	5,3 nuits
Budget moyen par jour	39 Euros
Budget moyen par an	2170 Euros
Estimation de la consommation touristique total sur le réseau VNF	31 millions d'Euros.

- *Les promenades courtes*, de une à quelques heures, voire pour la journée, à bord de bateaux promenade.



- *Les croisières fluviales* de plusieurs jours à bord de bateaux de croisière (paquebots fluviaux ou péniches-hôtel type **Freycinet**).



- *La location de bateaux de plaisance* généralement pour un week-end ou une semaine pour 3 à 12 personnes.
- *Le nautisme de proximité* avec le canotage, la pêche en barque, l'aviron, le canoë-kayak (activités réglementées sur l'Oise par VNF).

2- Cycliste

Cinq catégories d'usagers aux pratiques diversifiées sont identifiables :

- Les pratiquants itinérants : la majorité de ces usagers parcourt des distances moyennes de 45 km par jour. Ils utilisent le vélo comme moyen de transport pour voyager et changent d'hébergement chaque soir.
- La pratique utilitaire est faible mais ponctuellement élevée en agglomération. Le vélo est utilisé comme moyen de transport avec pour motifs les déplacements domicile-travail, domicile-école, vers les lieux d'achats ou de loisirs. Les distances parcourues sont de l'ordre de 5 km.
- La pratique sportive ne représente que 10 à 20% des pratiques cyclables. Le sportif utilise le vélo dans le but de réaliser des efforts tant sur route qu'en chemin. Il pratique régulièrement en groupe, à des vitesses élevées (25/30 km/h) sur de longues distances (70/100 km).
- La pratique cyclo touristique représentée par les adhérents de la FFCT est plus assimilable à la pratique sportive qu'à la pratique de loisirs du fait de vitesses et de distances nettement plus élevées.
- La pratique tout terrain est marginale puisque 90% des VTT sont en fait utilisés sur route, en ville ou sur chemin.

3- Pédestre

Trois grandes catégories de piétons sont identifiables, dont les pratiques diffèrent :

- Les promeneurs représentent l'essentiel des piétons et ont une fréquence de pratique élevée. Marchant souvent en famille aux abords des agglomérations ou des sites touristiques, ils parcourent des distances assez faibles (5 km/10km maximum) et préfèrent les aménagements « confortables » parce qu'ils peuvent être accompagnés de jeunes enfants et de poussettes.
- Les randonneurs parcourent des distances beaucoup plus importantes, préfèrent généralement les sentiers en pleine nature et sont souvent affiliés à des clubs locaux. Ils pratiquent de façon assez fréquente, principalement le week-end et en vacances, sur des sites variés.
- Les coureurs à pied sont les plus nombreux aux abords des villes et parcourent une distance de 5 à 20 km à chaque sortie à une vitesse de 10 km/h environ.

4- Rollers

La pratique du roller augmente depuis quelques années. L'Insee dénombre 3 millions de pratiquants du roller dont 1,3 million affirment pratiquer fréquemment le roller comme mode de déplacement. Le code de la route actuelle assimile les rollers à des piétons qui ont interdiction de circuler sur route.

5- PMR (personne à mobilité réduite)

Parmi tous ces usagers, il faut intégrer la notion de PMR qui inclut à la fois les personnes gênées dans leurs déplacements momentanément (personnes malades ou accidentées, enceintes, accompagnées d'enfants, chargées...), les personnes gênées durablement (les personnes handicapées (aveugles, malvoyantes, dans un fauteuil roulant, sourdes, avec des déficiences intellectuelles ou psychiques...) et les personnes âgées.

La loi Handicap du 11 Février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose aux communes d'élaborer un Plan de

mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PMAVEP). A ce titre, les aménagements d'itinéraires de circulations douces en agglomération sont concernés.

Concernant les ports de plaisance et les obligations légales relatives à l'accueil des personnes handicapées, il faut distinguer trois éléments :

- Les Etablissements Recevant du Public (ERP), il s'agit de tous bâtiments, locaux dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution quelconque. Les ERP sont classés par type (selon l'activité qui se déroule) et par catégorie selon l'effectif des personnes susceptibles d'être accueillies simultanément. Les normes d'accessibilité des personnes handicapées sont différentes selon le type d'ERP. Les parties bâties des ports de plaisance (capitainerie, sanitaires, douches...) relèvent de la 5^e catégorie qui est la moins contraignante. Une capitainerie est classée dans la catégorie W, l'effectif maximum autorisé est de 100 personnes en sous-sol et 100 personnes dans les étages soit un total de 200 personnes. Les établissements flottants, bateaux stationnaires et bateaux recevant du public (effectif > 12 personnes) sont classés comme ERP de type EF. Il n'existe pas de 5^e catégorie pour ce type d'ERP, La plus petite catégorie est la 4^e pour un effectif entre 13 et 300 personnes.
- Les Installations Ouvertes au Public (IOP), il s'agit des parties non flottantes des ports de plaisance (voies de circulation, aires de stockage...). Les IOP sont soumises à la loi Handicap.
- Les parties flottantes des installations portuaires ne sont ni des ERP, ni des IOP. Pourtant la loi précise que le handicap ne peut être invoqué pour refuser l'embarquement de personnes handicapées dans les ports pour autant que le transporteur en ait été averti à la réservation. L'accès aux bateaux à passagers fait donc partie de la chaîne d'accessibilité. Ces dispositions s'appliquent également aux passagers des navires de croisières.

La mise aux normes doit être réalisée au plus tard au 1^{er} janvier 2015. L'arrêt du 1^{er} août 2006 relatif à l'accessibilité des ERP et des IOP traduit les prescriptions techniques suivantes :

A- LA CIRCULATION :

1- Horizontale:

1-1-1 Le cheminement praticable doit être le cheminement usuel ou l'un des cheminements usuels. Il doit conduire le plus directement possible et sans discontinuité jusqu'aux installations ouvertes au public.

1-1-2 Les sols doivent être non meubles, non glissants et sans obstacle. Les tapis de sols épais engendrent des situations de handicap, voire de danger.

1-1-3 Toute dénivellation doit être franchie par un plan incliné. La disposition d'un garde-corps ne s'applique pas aux quais.

1-1-4 Il faut porter attention aux grilles, fentes et trous qui sont des obstacles aux roues et aux cannes.

1-1-5 Les personnes malvoyantes qui se déplacent doivent pouvoir détecter avec leur canne les différents obstacles. Ces derniers seront de couleur contrastée par rapport à l'environnement immédiat pour favoriser leur détection.

1-1-6 Les ressauts sont arrondis ou chanfreinés, entre 2 ressauts la distance minimale est de 2m50.

1-1-7 La signalisation a pour but de repérer les bâtiments ou entrées, elle doit permettre à une personne en situation de handicap d'identifier aisément le bâtiment vers lequel elle veut se diriger.

1-1-8 les revêtements du cheminement doivent présenter un contraste visuel ou tactile par rapport à l'environnement.

Il est recommandé de prévoir la mise en place d'une signalétique en relief, en braille ou sonore. (Il s'agit là, d'une recommandation et non d'une obligation réglementaire).

2- Verticale:

2-1) Ascenseur obligatoire et praticable si

2-1-1 L'établissement doit accueillir 50 personnes simultanément en étage ou en sous-sol.

2-1-2 L'établissement reçoit moins de 50 personnes simultanément mais que les prestations ne peuvent être offertes au rez-de-chaussée ou au niveau accès.

2-2) Escaliers :

2-2-1 Les escaliers doivent être utilisables par des personnes à mobilité réduite ayant des difficultés pour se déplacer.

2-2-2 la nouvelle réglementation impose une largeur de 1,2 m entre mains courantes (qu'il y ait 0, 1 ou 2 murs).

2-2-3 La hauteur des marches est de 16 cm maximum avec une largeur du giron de 28 cm.

2-2-4 Les nez de marches doivent être bien visibles et contrastés.

2-2-5 Les escaliers de plus de 3 marches doivent comporter des mains courantes préhensibles de part et d'autre.

2-2-6 La main courante doit dépasser les premières et dernières marches de chaque volée.

2-2-7 Des bandes d'éveil de vigilance (BEV) doivent être homogènes au sein de l'établissement.

3 Les places de stationnement :

3-1 Les places de stationnement doivent être accessibles à toutes les personnes à mobilité réduite, et notamment aux personnes circulant en fauteuil roulant. Les emplacements doivent être adaptés et réservés aux personnes titulaires de la carte européenne de stationnement.

3-2 Un emplacement doit être adapté par tranche de 50 places pour les parcs jusqu'à 500 places. Au-delà, 10 emplacements sont nécessaires.

3-3 L'arrêté du 1er août 2006 impose des places d'une largeur minimale de 3,3 m.

3-4 Une double signalisation au sol et au mur est obligatoire.

B- LES EQUIPEMENTS :

1 Les Sanitaires:

1-1 Chaque niveau accessible, lorsque des sanitaires y sont prévus pour le public, doit comporter au moins un WC aménagé pour les personnes en fauteuil roulant.

1-2 Les WC aménagés doivent être installés au même emplacement que les autres cabinets d'aisance.

- 1-3 Lorsque les WC sont séparés par sexe, un WC accessible doit être aménagé par sexe.
- 1-4 L'espace d'accès latéral à la cuvette, hors tout obstacle, a pour dimension 1m30 x 0,80 cm.
- 1-5 La hauteur de la cuvette doit être comprise entre 0,45 et 0,50 m, la barre d'appui doit comporter une barre horizontale située entre 0,70 et 0,80 m de hauteur.
- 1-7 Un lavabo au moins par groupe de lavabos doit être accessible ainsi que les divers aménagements tels que miroir, sèche-mains, distributeur de savon.
- 1-8 Prévoir un espace de manœuvre situé à l'intérieur, ou à défaut à l'extérieur des toilettes pour faciliter le déplacement d'un fauteuil roulant.

Il est recommandé de rendre accessible et facile à manœuvrer la commande de la chasse d'eau pour les personnes ayant des problèmes de préhension.

2 – Guichet, banque d'accueil :

- 2-1: La hauteur d'au moins un des guichets doit être accessible aux personnes à mobilité réduite hauteur maximum de 0,80 m, vide en partie inférieure d'au moins 0.30m de profondeur, 0,60 m de largeur et 0,70 m de hauteur, permettant le passage des pieds et des genoux d'une personne en fauteuil roulant.
- 2-2 : Un emplacement aux dimensions minimales de 1,30 m x 0,80 m est prévu devant ou à côté de chaque table ou guichet accessibles.

C - LES PORTES & LES SAS :

- 1-1-1 L'effort nécessaire pour ouvrir une porte se mesure au niveau de la poignée et doit être praticable par toute personne en situation de handicap. Effort d'ouverture maximal toléré = 50 Newton.
- 1-1-2 Des éléments contrastés sont à coller ou à peindre sur les vitrages.
- 1-1-3 Les dispositifs sont à installer à l'intérieur avec au moins 2 bandes de 5 cm situées respectivement à 1m10 et 1m 60 de hauteur. Il est recommandé une largeur de passage de 1m60 permettant le croisement de 2 personnes en fauteuil, surtout pour les axes d'entrées. L'ouverture à 90° des portes battantes est recommandée, de cette manière la largeur utile est rendue maximale et le passage des personnes handicapées facilité. Les poignées boutons sont à éviter. Pour les portes extérieures, il est particulièrement important d'éviter les effets d'éblouissement dus au soleil ou à l'éclairage.

D- Les aménagements et les services

1- Fluviaux

Ils se détaillent comme suit :

Le port de plaisance

Il permet l'accueil des bateaux pour un stationnement de plusieurs jours ou en permanence.

Services indispensables	Services souhaitables	Autres services envisageables
Capitainerie Débarcadère bateau promenade Equipements de raccordement en eau et électricité Récupération des eaux grises Tri des déchets Sanitaires / Douches Laverie Internet/Wifi Accastillage Rampe de mise à l'eau Parking Signalétique	Carburant Location de vélos Location de bateaux Aire de camping-cars Hébergement de plein air	Entretien / réparation Hivernage Grutage

La halte nautique

Elle permet le mouillage de plusieurs bateaux, plusieurs jours au même endroit.

Services indispensables	Services souhaitables	Autres services envisageables
Equipements de raccordement en eau et électricité Tri des déchets Sanitaires / Douches Internet/Wifi Aire de pique-nique Signalétique	Rampe de mise à l'eau Parking	Location de vélos Location de bateaux Capitainerie

Le quai ou l'appontement:

Il permet l'amarrage d'un ou plusieurs bateaux, pendant quelques heures, à proximité de centres urbains ou de sites intéressants à visiter.



2- Déplacements doux

Ce terme correspond aux déplacements sans apport d'énergie autre qu'humaine, tels que la marche, le vélo ou le roller. L'objectif essentiel pour développer ce type de déplacement est de réaliser des aménagements garantissant un maximum de sécurité. Les circulations douces peuvent se pratiquer sur un large panel d'aménagements. Les solutions choisies diffèrent selon le contexte environnant :

- En espace urbain, un certain nombre d'aires réglementées de circulation favorisent et sécurisent les déplacements doux :

- ✓ La zone 30 est une zone à vitesse de circulation limitée à 30 km/h. Le régime de priorité est le même que celui des axes à 50 km/h. Des doubles sens cyclables doivent être aménagés sur l'ensemble des rues à sens unique de la zone. En apaisant ainsi les vitesses de trafic motorisé, les déplacements urbains en modes doux s'en trouvent facilités.



- ✓ La zone de rencontre a pour objectif de rendre plus sûrs, plus attractifs et plus conviviaux certains espaces urbains en privilégiant la circulation des modes doux. Dans une zone de rencontre, la priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs et la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h.



- ✓ Le couloir mixte bus – vélos : voie réservée aux bus et ouverte aux cycles à deux ou trois roues.



- ✓ Le double-sens cyclable : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles à deux ou trois roues.



- Une bande cyclable est une voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée à plusieurs voies.



- Une piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles.



- En espace naturel un aménagement indépendant du réseau routier est possible, il prend le nom de « voie verte ». Les voies vertes sont souvent aménagées sur d'anciennes voies ferrées ou des berges de canaux, lorsqu'elles ne sont pas créées de toutes pièces.



La politique des voies vertes : la politique nationale de développement des voies vertes a été officialisée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1998. 80 % du réseau géré par VNF sont concernés par les grands itinéraires nationaux et parfois européens. VNF met à la disposition des collectivités qui

souhaitent réaliser ces itinéraires cyclables les chemins de halage qui offrent un cadre de qualité.

Sur le plan juridique, l'accès des 2 roues sur le domaine public fluvial est strictement interdit. Décret de 1932, article 62 : "Nul ne peut, si ce n'est à pied, circuler sur les digues et chemins de halage".

Sur le plan technique, VNF assure un niveau d'entretien et de consolidation des **berges** qui est suffisant pour la navigation mais souvent insuffisant pour garantir la sécurité des cyclistes. La solution proposée par VNF est la mise en superposition de gestion du chemin de halage. Cet acte administratif confie la responsabilité des usagers aux collectivités (communes, départements, régions) qui réalisent les véloroutes et voies vertes. Il permet également de définir le "qui fait quoi" en matière de travaux et d'entretien.

En plus des voies de déplacement doux, des aménagements ponctuels (des aires d'arrêt) sont nécessaires afin de permettre aux usagers de faire des pauses. Il peut s'agir de simples haltes aménagées où l'on trouve du mobilier urbain (bancs, poubelles, tables pique-nique, stationnements des vélos, panneaux d'information).

II- LE DIAGNOSTIC

A - Le périmètre de l'étude

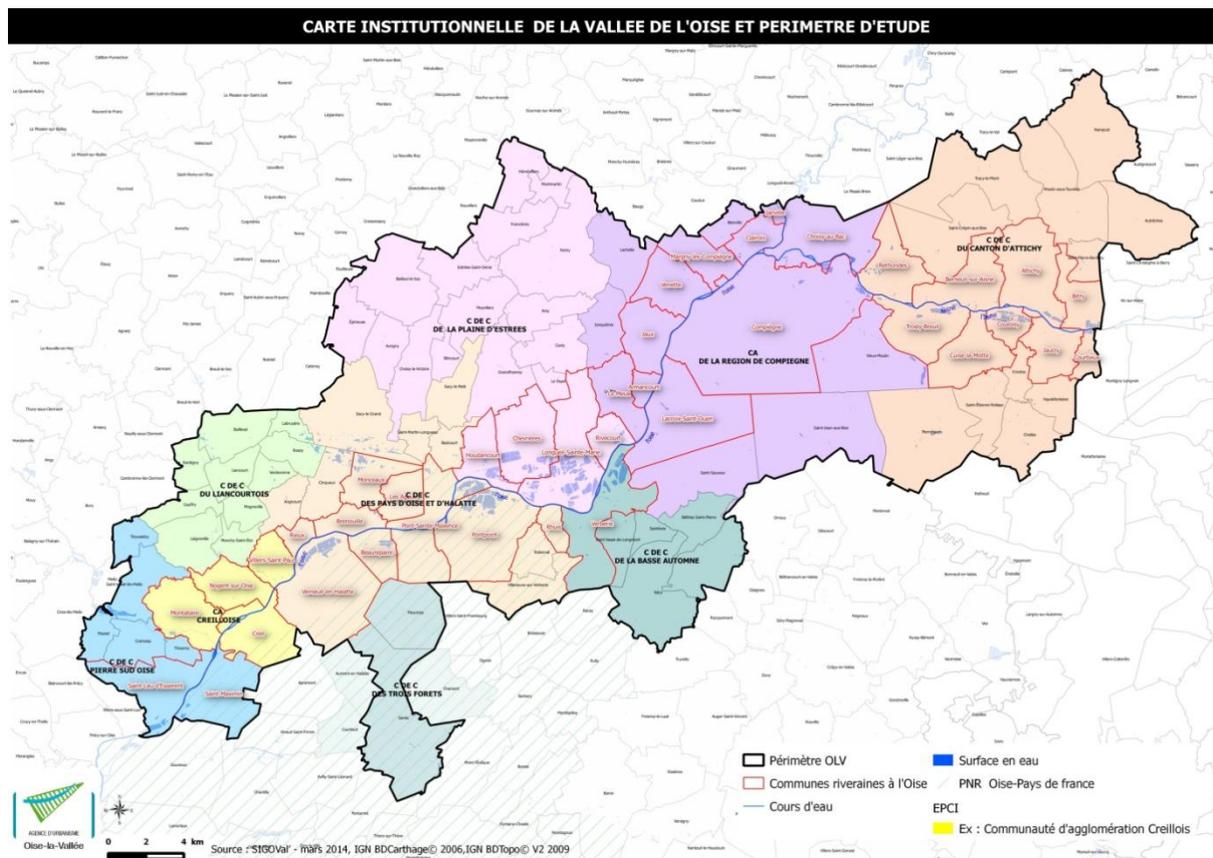
Le périmètre de l'étude (voir annexe n°4) :

La vallée de l'Oise : le périmètre s'étend d'amont en aval de Janville jusqu'à Saint-Leu-d'Esserent en rive droite et de Choisy-au-Bac à Saint-Maximin en rive gauche, correspondant à 110 km de linéaire de rives de l'Oise.

La vallée de l'Aisne : le périmètre s'étend d'amont en aval de Bitry à Choisy-au-Bac en rive droite et de Courtieux à Compiègne en rive gauche correspondant à 50 km de linéaires de rives.

L'ensemble du périmètre représente 39 communes riveraines, 7 intercommunalités et 5 SCOT. L'étude a volontairement été limitée aux communes riveraines de l'Oise et de l'Aisne. Cependant la zone d'impact est beaucoup plus large. Quatre zones sont identifiées :

- 1km de part et d'autre de la voie d'eau correspondant à une distance réalisable à pied.
- 5km & 10km de part et d'autre de la voie d'eau correspondant à une distance réalisable à vélo.
- 15km de part et d'autre de la voie d'eau correspondant à une distance à partir de laquelle le déplacement est réalisable en véhicule motorisé (taxi, bus, deux roues motorisés...)



B- L'existant

1 - L'Oise

L'Oise est une rivière dans le nord du bassin parisien, le principal affluent de la Seine. Elle prend sa source en Belgique, à 309 mètres d'altitude à Chimay. Cette rivière au cours avoisinant 330 kilomètres est presque entièrement navigable et bordée de canaux sur 104 kilomètres. Elle baigne notamment la ville de Compiègne en amont de laquelle elle reçoit un gros contributeur, l'Aisne, et la ville de Creil, puis longe la forêt de Chantilly avant d'atteindre Pontoise. L'Oise se jette dans la Seine, en rive droite à Conflans-Sainte-Honorine.

L'Oise, rivière navigable, fait communiquer le bassin de la Seine avec le réseau de canaux du nord de l'Europe et de l'est de la France. L'essor de la navigation sur l'Oise au XIXe siècle permet l'essor industriel des villes riveraines, principalement Creil. L'Oise, troisième axe fluvial français avec 7 millions de tonnes de fret annuel au début des années 1990, possède une navigation encore active.

2 - L'Aisne

L'Aisne est une rivière du nord de la France, traversant les cinq départements Aisne, Ardennes, Marne, Meuse et Oise. Elle prend sa source près de la limite entre les départements de la Meuse et de la Marne, et se jette dans l'Oise à Compiègne, après un parcours de 360 kilomètres. L'Aisne est une rivière navigable sur 57 km de Celles-sur-Aisne à Compiègne. La partie amont de la rivière, non navigable, est appelée l'« Aisne sauvage ».

3 - Les équipements

Un important travail de recensement des équipements existants est nécessaire. L'ensemble des éléments en relation avec le tourisme au niveau des vallées de l'Oise et de l'Aisne est listé et regroupé en trois grands domaines essentiels à l'activité touristique. Un touriste a besoin de se déplacer, de manger et dormir, et de s'occuper (visites, activités ludiques).

- L'accessibilité

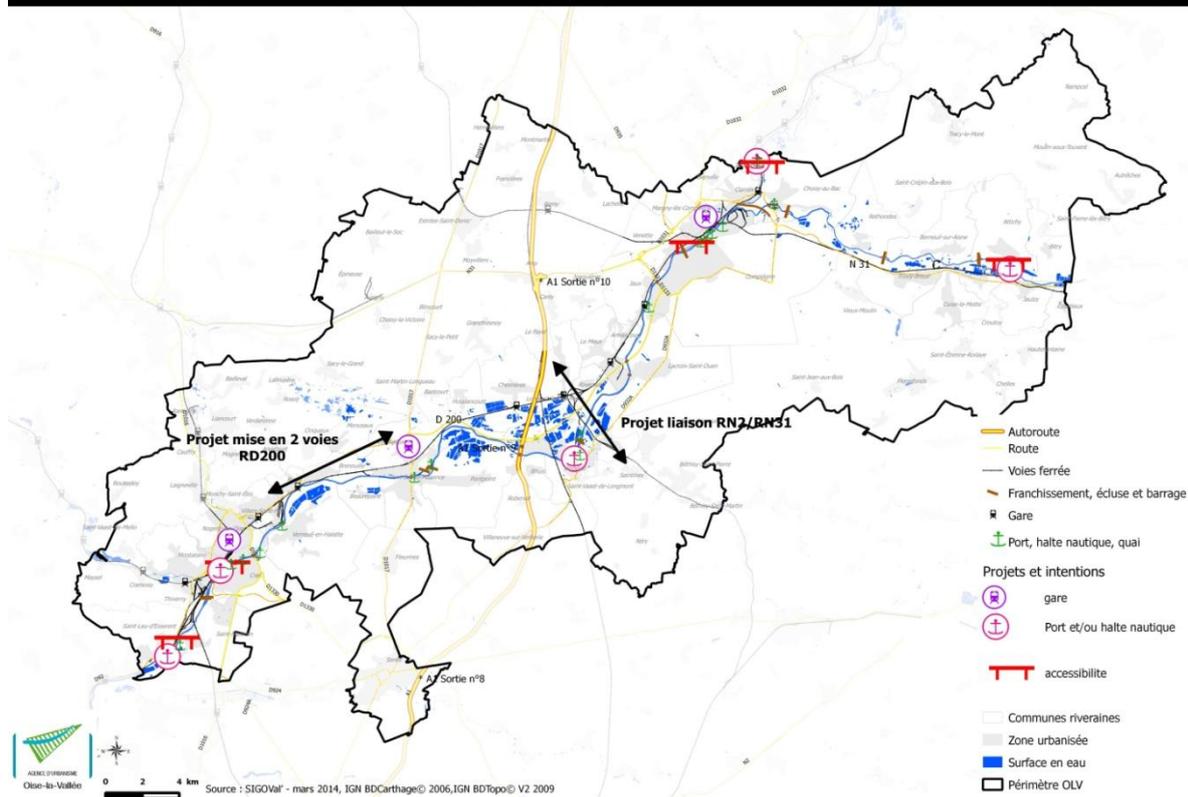
Les Aménagements fluviaux :

- ✓ Les ports de plaisance.
- ✓ Les haltes nautiques.
- ✓ Les quais de stationnement.
- ✓ Les écluses & barrages.

Les infrastructures linéaires :

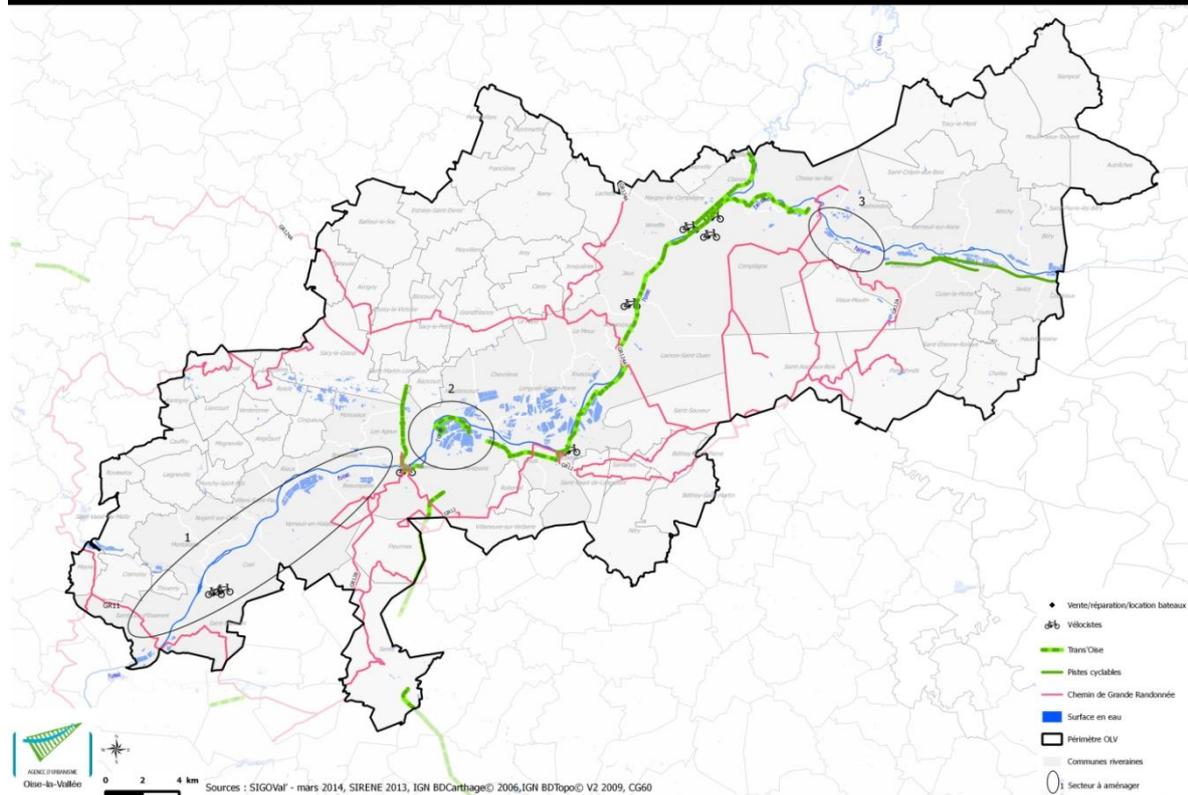
- ✓ Les réseaux ferrés, les gares.
- ✓ Les routes, les autoroutes.

ACCESSIBILITE LE LONG DE L'OISE ET DE L' AISNE

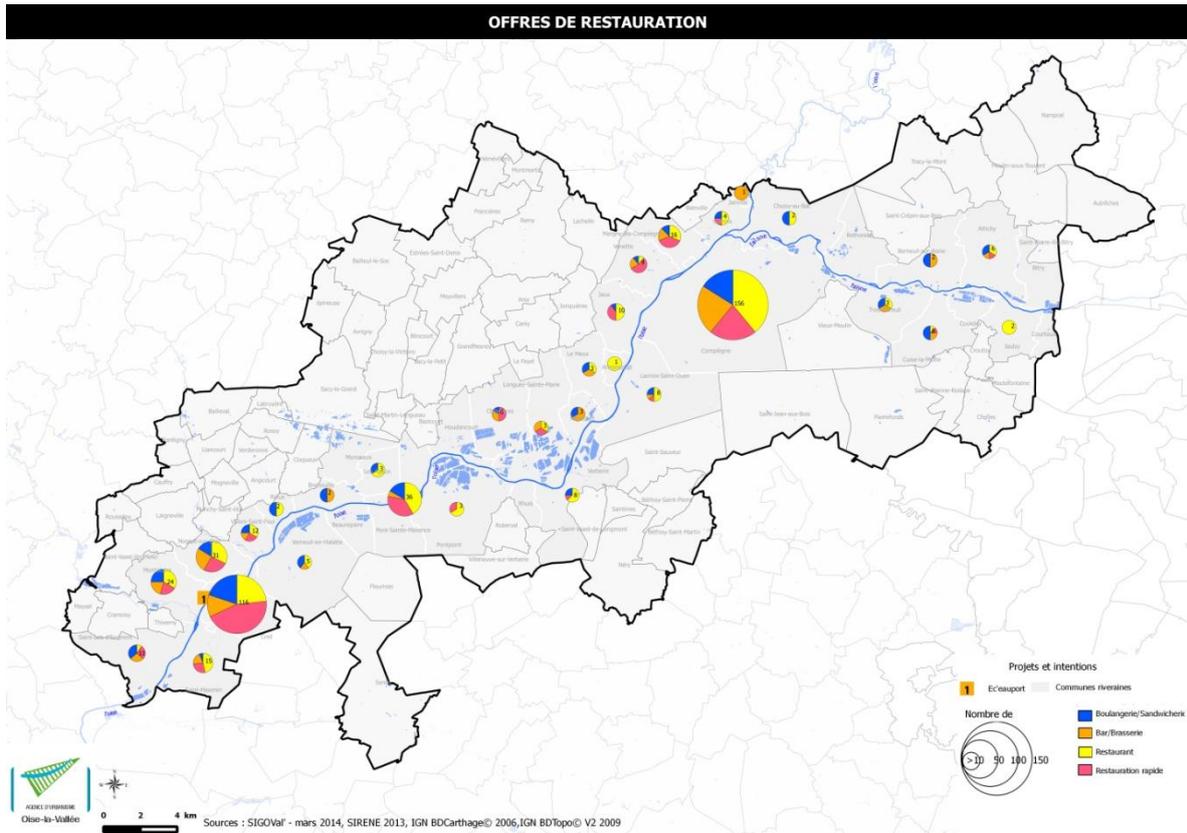


✓ Les liaisons douces.

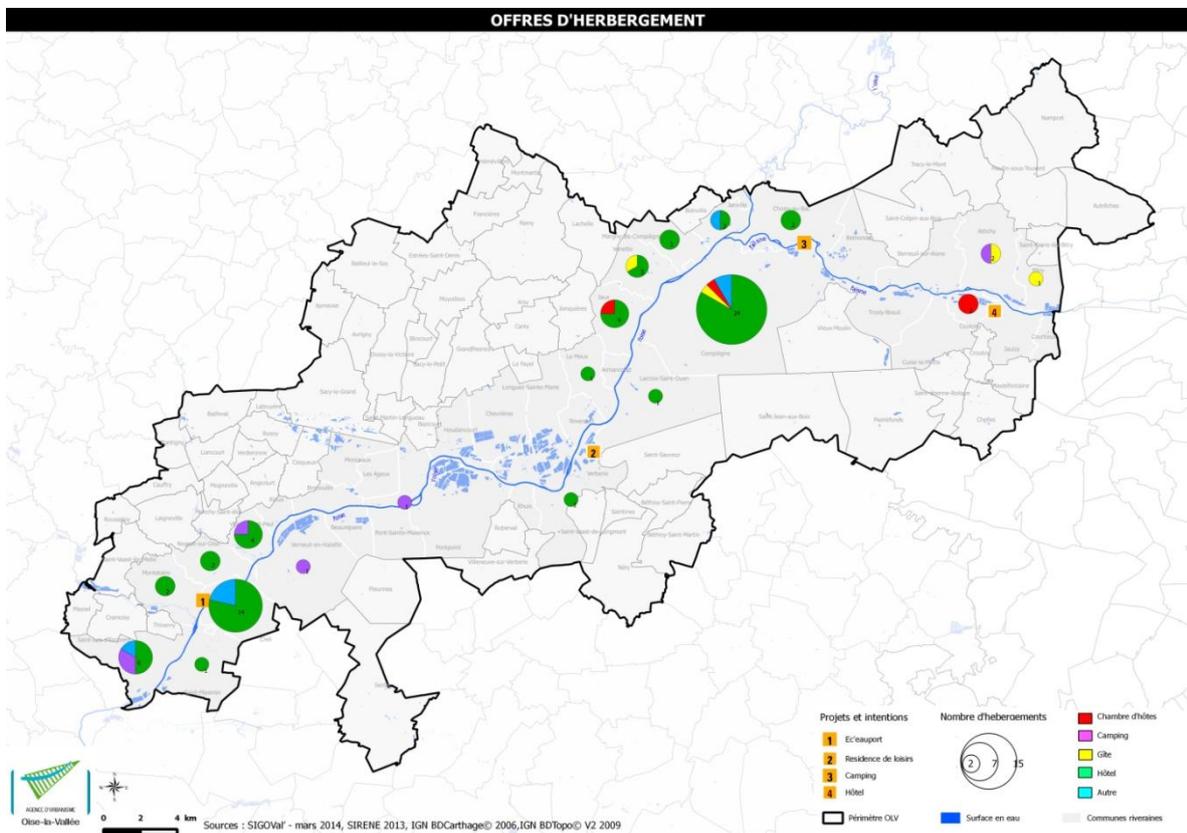
Circulations douces principales



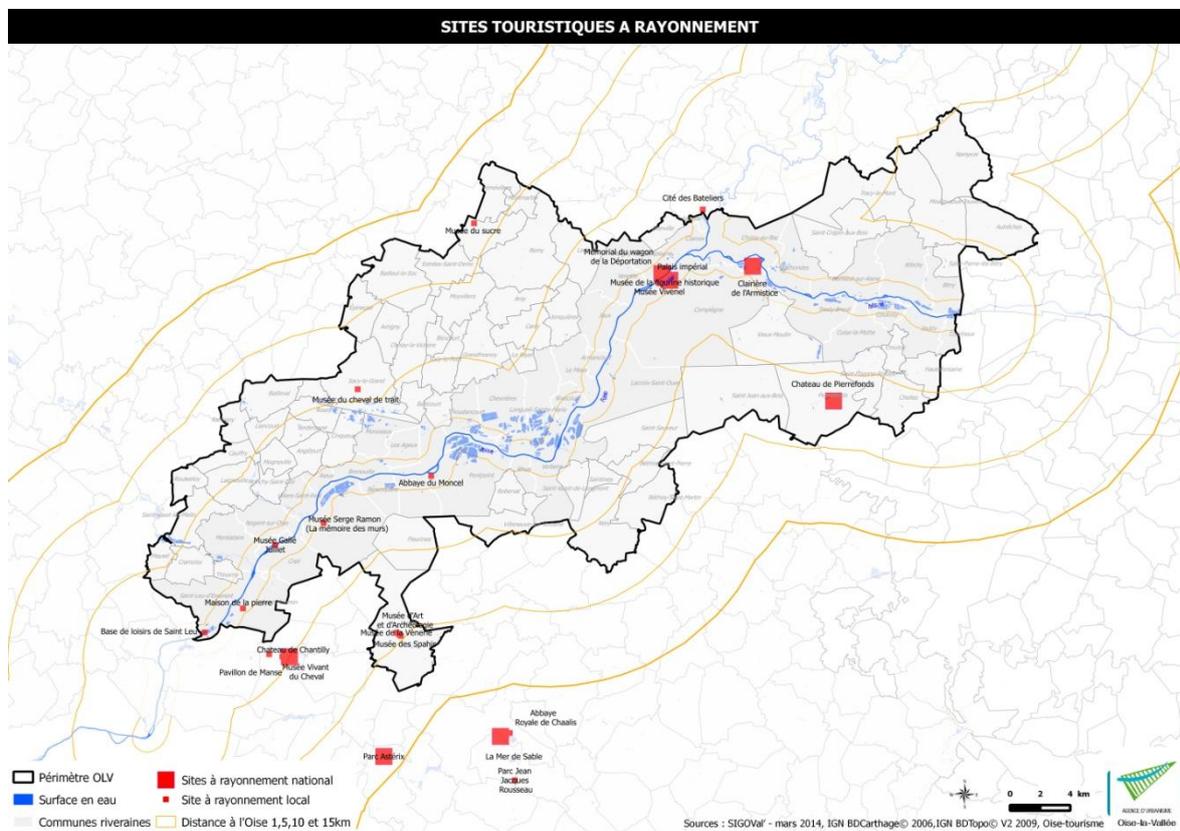
- Les offres de services,
 - ✓ Les restaurants (restauration traditionnelle, restauration rapide, brasseries).

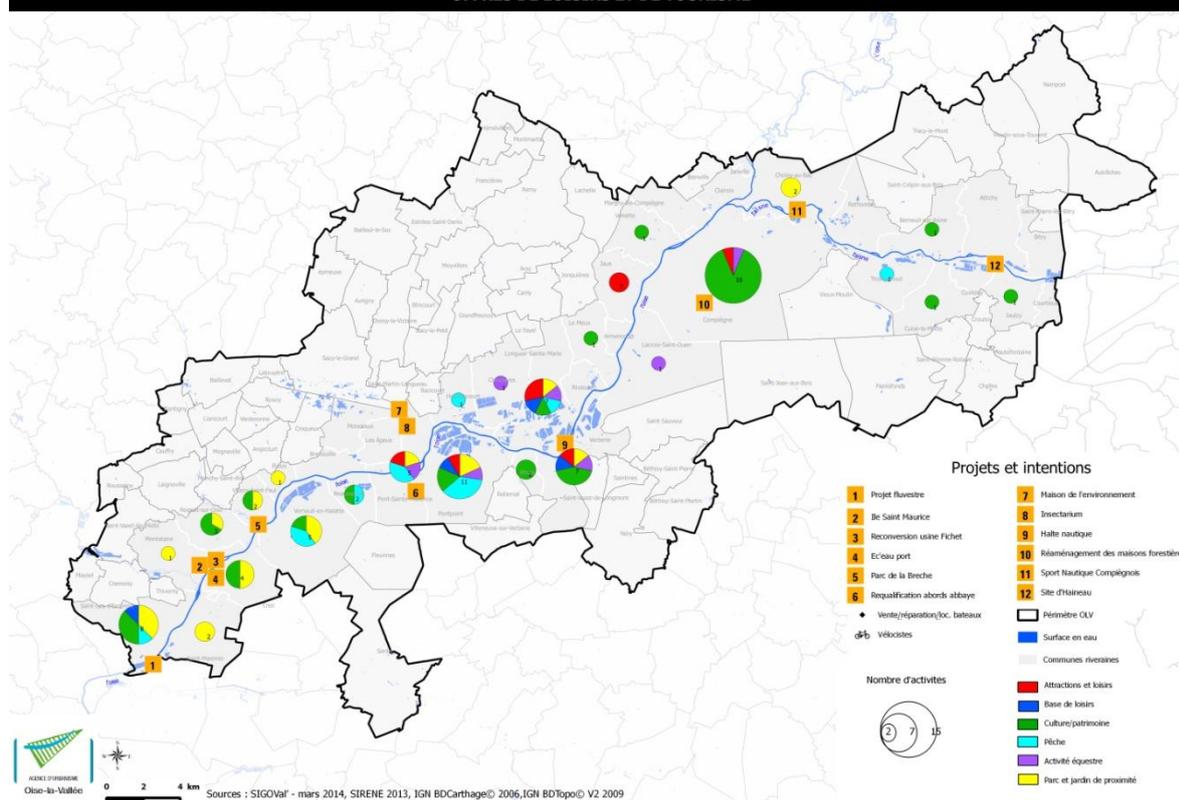


- ✓ Les hébergements (hôtels, gîtes, chambres d'hôtes et campings).



- Les activités touristiques et de loisirs
 - ✓ Les musées, patrimoine bâti et monuments.
 - ✓ Les parcs, les squares.
 - ✓ Les bases de loisirs.
 - ✓ Les locations vélo, bateaux.
 - ✓ Les parcs d'attraction et parcs à thème.





Ce premier travail de recensement et de cartographie permet d'établir un premier constat. Le territoire dispose d'un environnement riche et diversifié au niveau des activités touristiques et de loisirs. Son accessibilité est aisée (autoroute, 2x2 voies, multitude de gares). Les offres de restauration et d'hébergement touristiques sont inégalement réparties. Par exemple dans les environs de Creil, cinq campings sont présents pour un total de six campings sur l'ensemble du périmètre de l'étude. Aucun camping n'est présent dans l'agglomération de Compiègne, pourtant très touristique.

Rappelons que la résidence de plein air constitue la première offre d'hébergement touristique en France et au niveau européen. Un tel succès s'explique par l'attrait touristique de la destination France mais surtout par la nature de ce mode d'hébergement proche de la nature. Il constitue un mode de vacances familial particulièrement apprécié des consommateurs français et étrangers.

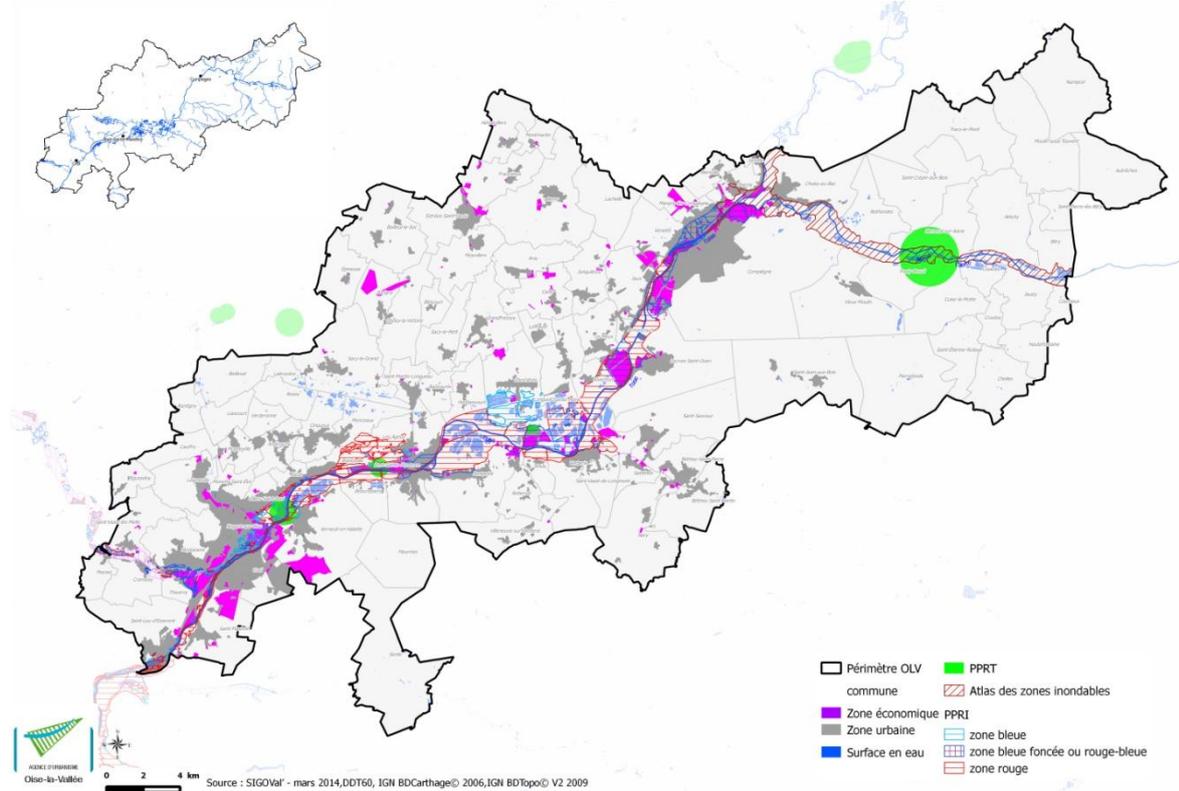
A l'inverse de Compiègne, la ville de Pont Sainte-Maxence ne dispose pas d'hôtels, de chambres d'hôtes ou de gîtes, mais uniquement d'un camping.

On constate également l'absence totale de plaisance locative et de bateaux promenade sur le territoire. De même l'offre de location de vélos est faible. Deux loueurs sont présents : l'agence "Picardie forêt verte" loue des vélos toute l'année à l'orée de la forêt de Compiègne et la commune de Compiègne commence depuis peu à proposer une telle offre au niveau de la gare.

Enfin, sur l'ensemble des 80 km de rivières ne se trouve aucune activité qui communique avec la rivière, mise à part la base de loisirs associative de Verberie. Aucun hôtel, restaurant, bar, commerce, profite de la présence de la rivière pour en faire un atout. De même aucune péniche n'est utilisée comme espace insolite pour recevoir du public.

4 - Les PPRI / PPRT

PLANS DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION ET TECHNOLOGIQUE



Les Plans de Prévention des risques d'Inondation (PPRI) (cf. annexe n° 11) sont des outils de l'Etat visant à préserver les vies humaines et à réduire le coût des dommages qu'entraînerait une inondation. Ces documents figurent en servitude d'utilité publique dans les documents d'urbanisme locaux (POS/PLU).

Ils ont pour but notamment de :

- Ne pas augmenter les populations et les biens exposés.
- Ne pas créer d'obstacles à la libre circulation des eaux (Loi sur l'eau du 3 janvier 1992).
- Préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques en amont et en aval.

La vallée de l'Oise compte quatre PPRI dont certains sont en cours. La vallée de l'Aisne compte un atlas des zones inondables qui permet de porter à la connaissance des collectivités locales les éléments d'information concernant les risques d'inondation et qui devrait être transformé en PPRI.

PPRI	Date d'approbation	Zones	Communes concernées
Compiègne/ Pont Sainte Maxence	29/11/1996	3 Rouge-rouge/bleu-bleu	15
Brenouille / Boran	14/12/2000	3 Rouge-bleu foncé-bleu	17
Longueil-Ste-Marie	14/12/2001	Rouge-rouge/bleue-bleue	1

Chevrières	05/03/2007	Urbaine bleu foncé-naturelle bleu clair	1
Atlas des Zones Inondables	1997		10

En zone inondable les aménagements possibles sont très restreints. Cependant, il est possible de créer des ouvrages portuaires dans la bande des 50m le long des **berges** et des équipements publics de plein air :

- Squares, aires de jeux, jardins publics, tables de pique-nique.
- Parcours de santé avec agrès.
- Modélisme et création de pistes réservées à la pratique de cette activité.
- Création de pontons facilitant la pêche.
- Skate/rollers/bmx parcs.

Les pistes cyclables et les zones piétonnes le long de la rivière (stabilisé ou enrobé) sont des aménagements autorisés en zone rouge.

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) sont des documents élaborés par l'Etat qui doivent permettre de faciliter la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels à hauts risques (appelés également SEVESO seuil haut). Ils permettent également de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans ces installations et pouvant entraîner des effets sur la sécurité publique. Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques et des mesures de prévention mises en œuvre.

Le PPRT vaut servitude d'utilité publique dès son approbation. Cela peut affecter directement l'utilisation des sols. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'occupation des sols (POS) doivent respecter les servitudes. Ce document est annexé au PLU.

Quatre PPRT sont présents le long des rives de l'Oise et de l'Aisne.

Il est essentiel de prendre en compte ces plans de prévention qui peuvent interdire les activités de tourisme/loisir dans le périmètre de protection afin de réduire le risque pour les personnes.

Par exemple, concernant le PPRT de la société Hüttenes-Albertus dans la zone industrielle de Pont-Brenouille, approuvé le 14 octobre 2013, lors de l'enquête publique, la question de réalisation d'une voie douce sur le **chemin de halage** a été posée. Le PPRT permet la création de liaisons douces dans le périmètre d'exposition au risque tout en incitant à trouver des circuits alternatifs dans un objectif de protection des personnes. Le commissaire enquêteur pensait qu'il fallait aller jusqu'à l'interdiction afin de réduire les risques pour les personnes. Finalement dans le règlement, le PPRT demande la mise en place d'une signalisation de danger à destination du public sur le chemin de halage, mais n'interdit pas la circulation des piétons et des cyclistes.

Les périmètres des PPRT et plus largement les zones économiques le long de l'Oise ont un réel impact en termes d'aménagement touristique et de loisir. Si la mixité des usages se manifeste souvent dans l'espace (différentes activités se côtoyant sur une même zone), elle peut également être organisée dans le temps (par exemple, ouverture aux activités de loisirs en dehors des heures ouvrées sur un secteur à vocation industrielle ou commerciale), moyennant la mise en place d'aménagements propres à garantir la sécurité des personnes et des biens.

5 - Le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France

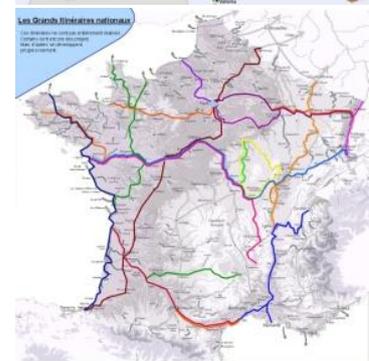
Créé en 2004, le Parc naturel régional Oise-Pays de France est l'un des 48 membres de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France. Le Parc est géré par un syndicat mixte, collectivité territoriale au même titre que les communes ou les communautés de communes. Ce syndicat mixte a pour membres les 59 communes du Parc, les deux Régions Picardie et Ile-de-France et les deux Départements de l'Oise et du Val d'Oise. Le rôle de ce syndicat mixte est de veiller au respect de la charte, notamment par ses avis et par les conseils qu'il délivre aux communes et aux différents porteurs de projet.

La charte fixe plusieurs objectifs essentiellement en lien avec la nature, l'environnement à préserver et à restaurer, la culture et le patrimoine à mettre en valeur. Le PNR promeut le tourisme vert (nature/culture) en accueillant le public dans des espaces naturels.

6 - Les voies douces.

Le schéma national des véloroutes et voies vertes (adopté en 1998) retient un certain nombre d'itinéraires cyclables à grande distance. Parmi ces itinéraires, deux traversent le département de l'Oise :

- Eurovélo n°3 (inscrit au réseau européen de véloroutes), la Route des Pèlerins reliant Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle.
- L'avenue verte Paris-Londres, réalisée pour les Jeux Olympiques de Londres de 2012. Elle emprunte de petites routes balisées et des voies vertes, même si certains tronçons sont encore des itinéraires provisoires pour cyclistes avertis.

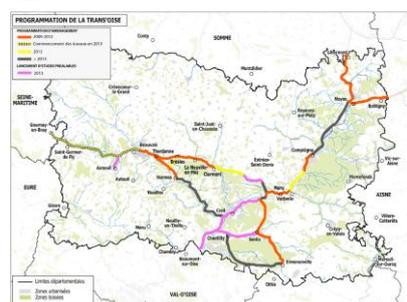


Le schéma régional des véloroutes et voies vertes (adopté en 2006) dont l'objectif est de compléter le maillage national au niveau de la région en reliant les principales villes et les principaux sites touristiques.



Le schéma départemental des circulations douces.

Le Département a adopté en 2006 le principe de réalisation d'une voie verte départementale, la **Trans'Oise**. Aménagée principalement en site propre, cette voie de circulation douce, dont l'ensemble du tracé devrait être réalisé à l'horizon



2018/2020, offrira 240 km de nouvelles pistes aux vélos, aux piétons, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et à tout autre mode de déplacement non motorisé. Le tracé de la **Trans'Oise** permettra de rallier 70 communes dont les principales villes du département (Beauvais, Clermont, Creil, Chantilly, Senlis, Compiègne, Noyon). L'objectif est d'offrir aux **Isariens** un mode de circulation alternatif à la voiture et de favoriser le développement d'une offre touristique plus respectueuse de l'environnement.

Le Conseil Général est maître d'ouvrage pour les aménagements hors zone urbaine, les communes ou intercommunalités étant maîtres d'ouvrage dans leur zone urbaine.

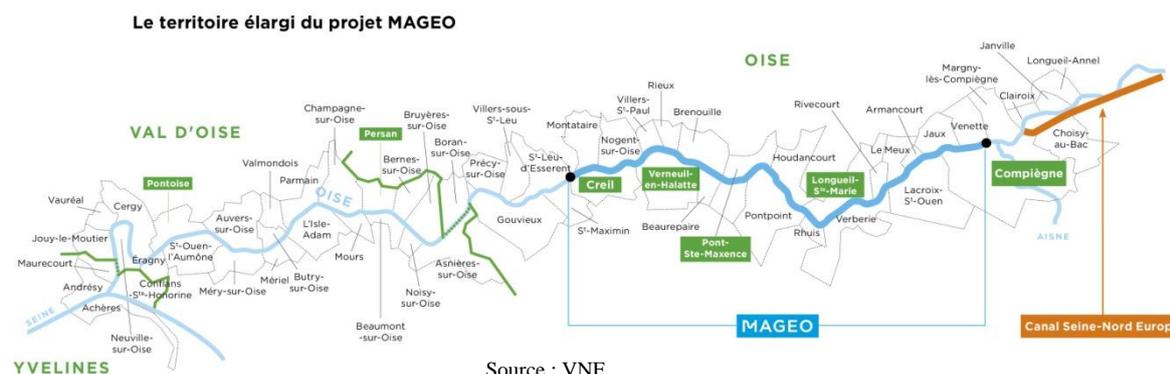
Le plan de déplacements urbains (PDU). Depuis décembre 1996, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie oblige les grandes agglomérations (> 100.000 habitants) à se doter d'un PDU, prévoyant notamment « un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ». La loi précise également, à travers son article 20, la nécessité de prise en considération du vélo à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines. Les agglomérations de Creil et Compiègne, non soumises à l'élaboration d'un PDU, ont démarche volontaire en matière de déplacement doux.

B- Les projets

1 - Le Canal Seine Nord et le projet MAGEO (Mise Au Gabarit Européen de l'Oise)

Le projet de création du canal Seine Nord de mise à grand gabarit entre Compiègne et le Cambrésis vise à désenclaver le bassin de la Seine et à ouvrir la France sur le réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe. Actuellement en cours de finalisation de la phase APS (avant-projet-sommaire) la mise en service est prévue dans le meilleur cas en 2021.

Porté par le maître d'ouvrage Voies navigables de France, le projet MAGEO désigne la mise au gabarit européen de la rivière Oise entre Creil et Compiègne. MAGEO constitue le débouché Sud du Canal Seine-Nord Europe, maillon de la liaison Seine-Escaut.



Le projet consiste à approfondir la rivière Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui) et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large). La mise au gabarit européen de l'Oise entre l'écluse de Creil et Conflans-Sainte-Honorine s'est déroulée dans les années 70. Elle s'est interrompue en 1975 à l'écluse de Creil et n'a donc pas été poursuivie sur la partie amont de l'Oise. Le projet s'accompagne également d'aménagements complémentaires : une aire de stationnement, des aires d'amarrage au niveau des zones d'alternat, l'aménagement de certaines berges et la mise en place d'un site

d'écroulement des crues au niveau de Verneuil-en-Halatte assurant la neutralité hydraulique du projet au niveau de Conflans-Sainte-Honorine.

2 - Les projets de l'agglomération de Creil

Le projet *Ec'eau port fluvial* (en rapport avec le principe d'éco quartier) est un projet multi-usages de grande envergure qui est né d'un constat : «il y a un manque d'anneaux au nord de Paris ».



Source : Etude de faisabilité ville de CREIL

Il s'agit de la construction d'un quartier avec :

- Un port qui comprend :
 - ✓ Une capitainerie de 400m².
 - ✓ Une **darse** de 60 anneaux.
 - ✓ Une halte fluviale de 20 places extension possible jusqu'à 80 places.
 - ✓ Un embarcadère pour les croisières fluviales.
 - ✓ Un port à sec de 120 places.
 - ✓ Une aire de lavage.
 - ✓ Une mise à l'eau.
 - ✓ Une zone de carburant.
 - ✓ Un parking avec possibilité d'accueil de camping-cars.
- 267 logements dont 20% de logements sociaux.
- 1200m² de surface de commerces.
- Un hôtel d'environ 80 chambres.
- Des espaces publics.

La *liaison Roissy-Picardie* est un grand projet ferroviaire qui s'inscrit dans la réalisation des objectifs fixés par la loi de Grenelle de l'environnement, l'objectif étant de mieux raccorder la Picardie au réseau grande vitesse et faciliter l'accès au pôle de Roissy depuis le nord. La liaison améliorera les voyages à destination des principales métropoles régionales (Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes...) grâce à la mise en place de nouveaux services TGV directs depuis Amiens, Creil et la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV. Qu'il s'agisse d'aller travailler comme de prendre l'avion ou le TGV, les trajets vers Roissy en TER seront rapides pour les habitants du nord-est du Val-d'Oise et de la Picardie (20 minutes).

L'agglomération prépare l'arrivée du TGV avec le projet *Gare cœur d'agglomération*, confié à l'Agence Nicolas Michelin et Associés (Anma) dont le **plan guide** est présent en *annexe n°13*. Le projet couvre la gare elle-même et un quartier de 220 hectares. Il prévoit la transformation de la gare avec la réalisation d'une passerelle pour s'ouvrir sur Nogent-sur-Oise. Cette gare double face facilitera l'accès au nord à de nombreux usagers. Un **pôle d'échange multimodal** regroupera les moyens de transports permettant aux usagers SNCF de se rendre dans différents points du territoire. Le quartier de la gare est également repensé en privilégiant l'offre de commerces et de logements, la circulation et le stationnement ainsi que le développement du tourisme. Un vaste programme de rénovation urbaine est également prévu au sein d'anciens quartiers ouvriers, notamment le quartier Gournay-les-usines, constitués en majorité de friches industrielles et de bâtiments vétustes. Le projet prévoit un réaménagement total avec la création de circulations douces, d'espace végétalisé, 750 nouveaux logements, 13 750m² de SHON réservés à l'activité tertiaire et 4 400m² aux espaces publics.

Le projet en cours de réalisation, concerne la passerelle piétonne sur l'Oise qui relie l'île Saint Maurice au quai d'aval. L'objectif est de créer une liaison entre le quartier Rouher, la descente piétonne derrière l'IUT, le parc de l'île Saint-Maurice, le quai d'Aval et le quartier Gournay. Dans la continuité de cette réalisation, la ville de Creil prévoit également la création de liaisons douces (piétonnes et cyclables) par une rampe piétonne à flanc de coteau qui permet de relier le quartier Rouher au centre-ville.



Source : Ville de Creil

Le projet de réaménagement de l'île saint Maurice en lien avec l'ensemble des projets présentés ci-dessus a pour objectif :

- Restaurer les **berges** et les espaces verts.
- Installer des bancs, tables de pique-nique, aires de jeu.
- Permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.
- Rénover les équipements sportifs présents.
- Améliorer la capacité d'accueil de manifestations.
- Préparer les liaisons douces en lien avec la passerelle sur l'Oise du quai d'Aval et la future rampe urbaine.



Source : Google Earth

3 - Les projets de l'agglomération de Compiègne

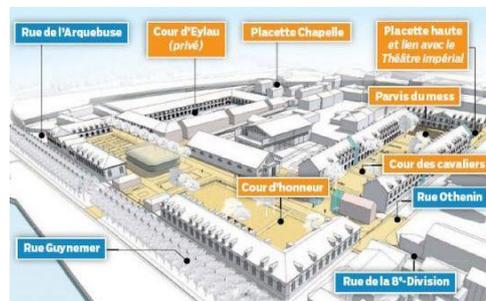
La ZAC des deux rives est un projet dont l'élément principal est la construction du Pont neuf entre Compiègne et Margny-lès-Compiègne. Ce projet comprend le réaménagement des **berges** de l'Oise, un plan de circulation, des logements, des bureaux et des commerces.



Source : Ville de Compiègne

L'armée a quitté l'école d'Etat-major de Compiègne en 2012 laissant alors à l'agglomération des bâtiments remarquables sur une surface de près de 5 hectares en plein centre-ville. Le projet prévoit un réaménagement du site en 5 étapes :

- Réhabilitation des gymnases.
- Aménagement des espaces publics (voirie, réseau, espaces verts, stationnement).
- Création d'une centaine de logements.
- Création de locaux à vocation économique.
- Création d'un pôle culturel et d'innovation.



Source : Ville de Compiègne

Le projet gare cœur d'agglomération de Compiègne a des objectifs semblables au projet de Creil. Il prévoit de renforcer l'offre résidentielle et économique autour de la gare, d'accompagner le développement touristique et d'améliorer la circulation, les liaisons, le stationnement avec notamment la création d'un **pôle d'échange multimodal**. Le projet gare

se situe face au projet de l'école d'Etat-major sur l'autre rive, un projet de passerelle au-dessus de l'Oise est envisagé entre ces deux sites, facilitant l'accès en mode doux de la gare depuis le centre-ville de Compiègne.

4 - Projet d'aménagement du quartier gare de la ville de Pont-Sainte-Maxence

Situé à 700 mètres environ au nord de l'hôtel de ville, en rive droite de l'Oise, le quartier de la gare est adossé au faisceau ferroviaire Paris Nord-Compiègne, en limite communale avec la commune des Ageux. Dans sa configuration actuelle, le secteur est fortement contraint par son organisation en cul-de-sac et perçu comme tel par les habitants et les usagers. Le bâti est de qualité médiocre et disparate et le stationnement est omniprésent. Des opportunités foncières sont présentes (garage Renault, Brico Leclerc) permettant la recomposition du tissu urbain et répondant aux mêmes enjeux que les projets gare cœur d'agglomération (offre résidentielle, commerces, circulation, stationnement, et la création d'un **pôle d'échange multimodal**).

5 - Projet de mise à 2x2 voies de la RD200

Le projet s'inscrit dans la continuité de l'aménagement de la RD 200 (plus de 20 000 véhicules/jour) entre Creil et Compiègne en finalisant le dernier tronçon qui relie le RD1017 (Pont-Sainte-Maxence) à la RD1016 (Creil). Il s'étend sur une longueur d'environ 10,5 km. Il permet ainsi de proposer un linéaire à 2x2 voies entre les trois plus grosses agglomérations du département de l'Oise (Beauvais, Compiègne et Creil). L'enquête publique est en cours.



Source : Google Earth

C- Les intentions

1 - Projet fluvestre - Saint-Leu-d'Esserent

La ville réfléchit à un projet d'aménagement des bords de l'Oise. Ce projet concerne plusieurs actions en lien avec la rivière :

- Aménagement d'un espace de promenade (20 hectares) au bord de l'Oise.
- Reconversion d'une friche orientée vers l'activité fluviale (port à sec).
- Création d'une passerelle piétonne.
- Création d'une halte fluviale.

Pour marquer la vocation **fluvestre** de son territoire, la commune prévoit la construction d'une besogne (bateau ancien à fond plat de transport de pierre) qui pourra servir d'office de tourisme, de capitainerie pour la halte fluviale et de point relais pour les cyclistes.

Ces aménagements ne sont encore qu'au stade de réflexion et ne sont pas encore lancés.

2 - Reconversion de l'usine Fichet - Creil

La ville de Creil envisage de profiter du patrimoine architectural de l'ancienne usine de coffres-forts Fichet pour en faire un centre culturel. L'enjeu est important, le bâtiment étant au cœur de l'actuelle rénovation urbaine du quartier de Gournay-les-usines et face au débouché de la nouvelle passerelle. Avec ses poutrelles métalliques et ses murs en brique, le site s'annonce en tout cas propice au développement de manifestations culturelles.

3 - Prolongement du Parc de la Brèche – Villers-Saint-Paul

La commune envisage à long terme d'acheter une large bande de terrain pour permettre le prolongement du parc urbain jusque l'Oise. Ce parc très fréquenté pour la détente et les espaces de jeux, parcours santé, est valorisé par l'association « les amis de la vapeur » qui propose des promenades en petits trains.



Source : Google Earth et ville de Villers-Saint-Paul

Ce parc est également valorisé par la proximité d'hôtels, de restaurants et de la gare.

4 - ZAC de loisirs et Insectarium – Pont-Sainte-Maxence

Le projet est piloté par la CCPOH et se situe sur le domaine du château de Villette de Pont-Sainte-Maxence. Le site de 28 hectares dispose de bâtis existants de caractère au cœur d'un site naturel. L'insectarium est un espace muséologique pour la découverte du monde des insectes. Un restaurant et de l'hébergement seraient éventuellement intégrés au projet.

5 - Requalification des abords de l'Abbaye du Moncel - Pont-Sainte-Maxence

Entouré d'un mur d'enceinte, les 6 hectares du site de l'abbaye du Moncel offrent un cadre exceptionnel. Le site comprend 5 000 m² de salles couvertes, les vestiges du château de Philippe IV le Bel, le parc et ses différentes pièces d'eau. Actuellement la seule entrée du site ne répond pas aux enjeux et à la valorisation du site. Des réflexions permettraient de créer deux nouveaux accès depuis la rive en se raccordant sur le réseau **Trans'Oise** mais nécessitant de percer le mur d'enceinte.

6 - Maison de l'environnement - Les marais de Sacy-le-Grand

Les marais de Sacy constituent sur environ 1360 hectares une vaste zone humide et tourbeuse d'un très grand intérêt écologique et patrimonial en raison de leur diversité faunistique et floristique. L'ensemble du marais est classé en site Natura 2000 depuis 1999 et en Espace Naturel Sensible d'intérêt départemental. Le Conseil Général veut sensibiliser le public à l'existence de ce milieu mal connu, et même ignoré, puisque inaccessible pour le plus grand nombre. Un projet de construction d'une Maison Départementale de l'Environnement est semble-t-il bien engagé. La possibilité de mettre en place un parcours de visites balisé et respectant le milieu (type Parc du Marquenterre) est également à l'étude.

7 - Halte nautique - Verberie.

Le projet consiste à aménager l'ancien quai commercial en halte nautique en repensant l'ensemble du secteur (espaces publics, circulations). Le site se situe à l'entrée de la commune, accolé à une base de loisirs associative, directement en lien avec la **Trans'Oise**.

8 - Ensemble hôtelier - Verberie

Il s'agit d'un ensemble hôtelier d'une centaine de suites sur pilotis sur le plan d'eau d'une ancienne gravière de la vallée de l'Oise à Verberie.

D'une superficie d'environ 54 hectares, le plan d'eau est à proximité de la rivière Oise et en lisière de la Forêt Domaniale de Compiègne

9 - Base de Loisirs - Rivecourt

Rivecourt est concernée par de nombreux sites d'exploitation de granulats en bordure de l'Oise. La remise en état des carrières est une obligation. Trois plans d'eau sont concernés :

- Le premier en observatoire ornithologique.
- Le second pour les activités pêche, sports et loisirs nautiques (non motorisés).
- Le troisième pour la promenade.

10 - Réaménagement des maisons forestières de la forêt de Compiègne

L'agglomération de la région de Compiègne avec l'office national des forêts ont missionné un bureau d'étude sur une étude de faisabilité de valoriser des maisons forestières parmi cinq sites retenus. Le but est de profiter de ces maisons à caractère patrimonial au sein d'une « forêt d'exception » pour développer l'activité touristique des lieux (hébergement, activités...) Néanmoins l'accès à ces maisons forestières est souvent difficile.



Source : ARC & ONF

11 - Aménagement du bassin des Muids – Choisy-au-Bac

Actuellement, les travaux sont en cours pour réaliser un parcours autour du bassin, les accès, parking, pontons d'observation et de pêche. L'inauguration est prévue pour le mois de juin 2014. Pas de baignade autorisée, car il s'agit d'un bassin d'écrêtement des crues. La suite des travaux : accueil, bâtiments, modélisme nautique, petites embarcations, est prévue pour 2015.

12 - Sport Nautique Compiégnois (SNC) – Choisy-au-Bac

En lien avec la réalisation de MAGEO, Compiègne envisage de relocaliser son club d'aviron sur l'Aisne à Choisy-au-Bac. Si le projet SNC se concentre sur la pratique de l'aviron, l'Office des sports compiégnois voudrait créer un pôle « sport nature » en y associant plusieurs clubs compiégnois. A terme, ce projet regrouperait cinq sports d'eau: aviron, natation, canoë-kayak, triathlon et planche à voile et cinq sports terrestres: roller, cyclisme, VTT, escalade, course d'orientation.

13 - Camping - Choisy au bac

Depuis plusieurs années, l'implantation d'un centre d'hébergement de loisirs la rive gauche est envisagée sur la rive gauche, incluant éventuellement un camping. La comptabilité de ce centre avec le projet sportif est au cœur de l'enjeu de localisation du SNC.

14 - Port de plaisance - Janville

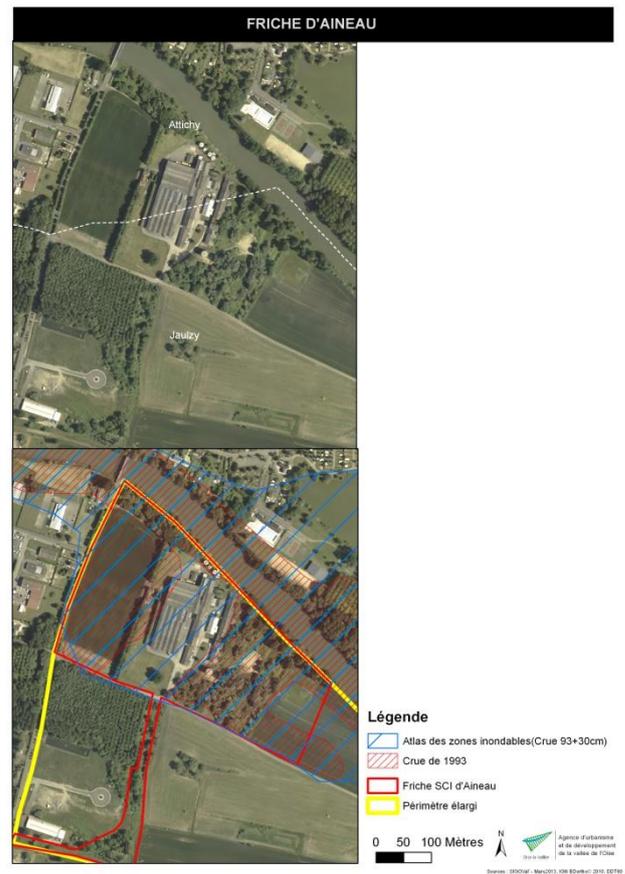
Janville figure parmi les communes envisagées pour la mise en place d'un port de plaisance destiné à accueillir le report des plaisanciers franciliens dû au Canal Seine Nord Europe. Située en amont de la jonction de l'Oise avec le canal, la ville échappe au trafic des bateaux de gros gabarit, ce qui contribue à préserver l'harmonie et la sécurité tant des voies navigables que des berges. La commune offre également un cadre paysager à caractère rural, typique et préservé, à 5 minutes du centre-ville compiégnois.



Source : Etude préalable de l'ARC

15 - Site d'Haineau - Attichy

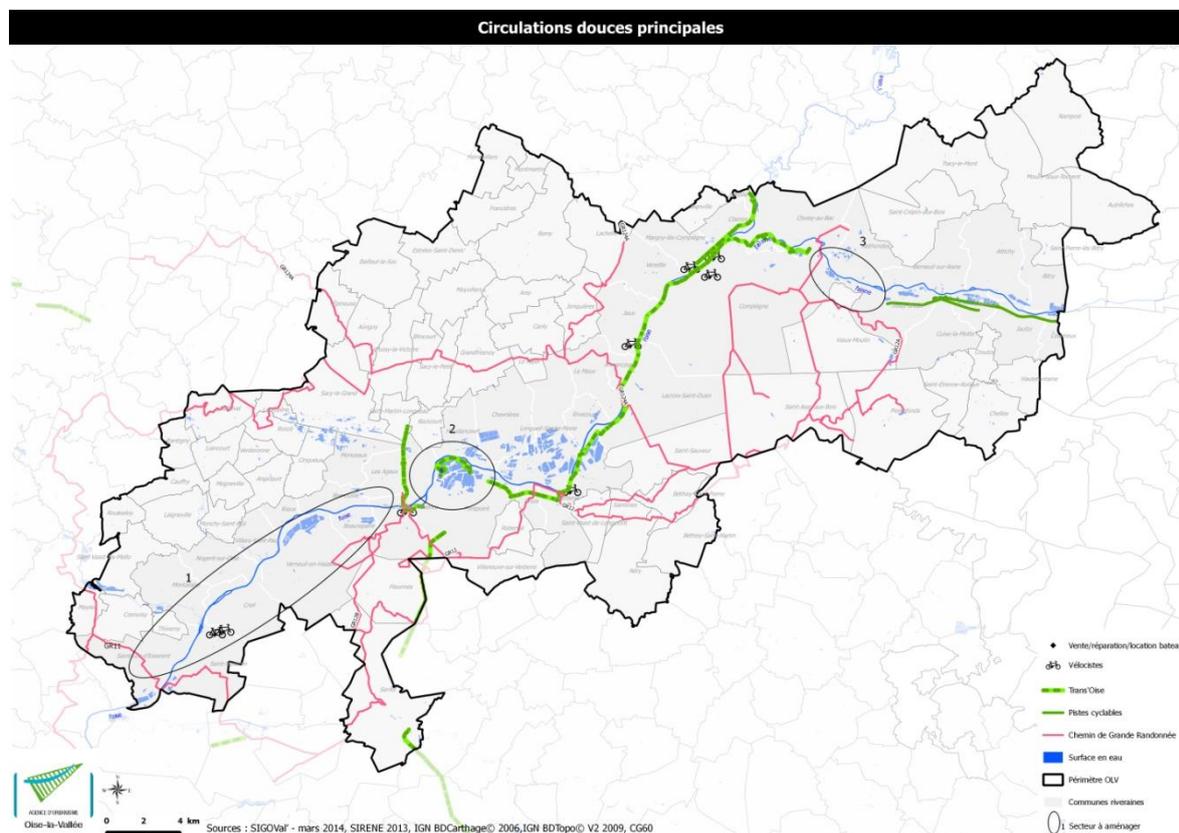
La Communauté de Communes du canton d'Attichy a acquis un terrain idéalement localisé en entrée de ville et en bord de l'Aisne. Ce terrain de 14 hectares est composé d'anciens bâtiments industriels. La présence de l'Aisne rend possible la réalisation d'un équipement permettant l'accostage de bateaux et le développement du tourisme fluvial.



III- Les propositions d'aménagement

A- Un aménagement continu sur l'ensemble des vallées...

L'aménagement de voies douces le long des rivières Oise et Aisne est l'élément majeur du tourisme terrestre dans les vallées en lien avec le tourisme fluvial.



La carte des voies douces sur les vallées permet d'observer la présence de pistes à proximité des rivières, notamment sur l'ARC, la CCCA et le SMBAPE. L'intérêt de longer la rivière est d'une part le cadre naturel qu'elle offre et d'autre part l'absence de relief qui permet l'accessibilité aux PMR. Ces aménagements sont pauvres, voire absents au niveau de la CCPOH et sur le grand Creillois. La présence de zones industrielles le long de l'Oise semble être un frein. La carte présente également le manque d'itinéraire permettant de réaliser des boucles, ce qui oblige les promeneurs à opérer des allers retours.

La carte des voies douces permet d'identifier trois secteurs restant à aménager :

- Zone 1 : tronçon de Saint-Leu d'Esserent à Pont-Sainte-Maxence.
- Zone 2 : tronçon de Pont-Sainte-Maxence à Moru.
- Zone 3 : tronçon de Choisy au Bac à La Motte.

Les propositions de tronçons.

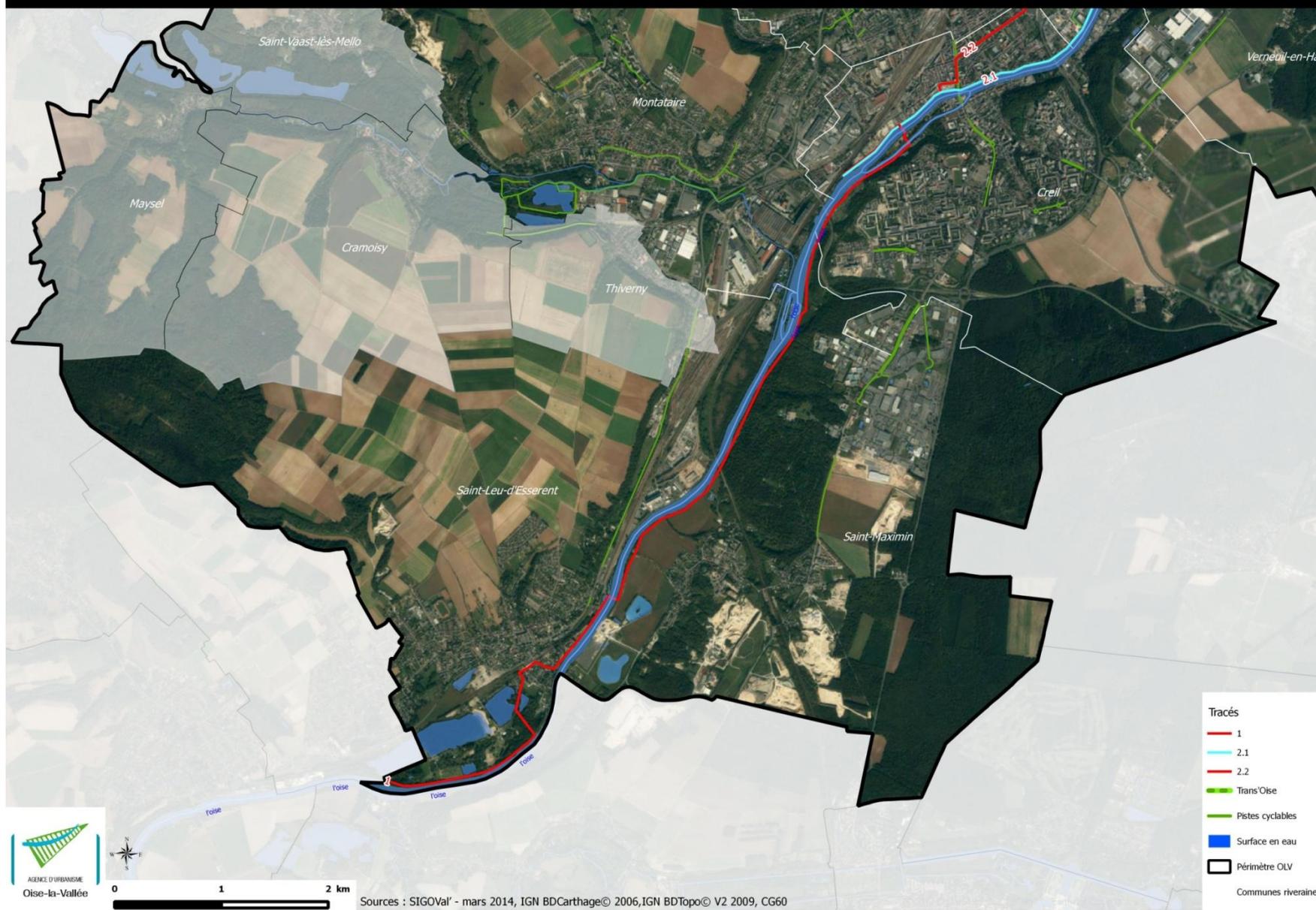
Pour une meilleure lisibilité, le tronçon entre Saint-Leu d'Esserent et Pont-Sainte-Maxence est divisé en deux. La nouvelle passerelle de Creil est le point de raccordement.

Tronçon n°1 de Saint-Leu-D'Esserent à la passerelle de Creil

Le tracé est plus favorable sur la rive gauche en raison de l'environnement naturel qu'il présente et des chemins d'accès déjà existants. Au niveau de l'entrée de la commune de Saint-Leu d'Esserent la piste change de rive. La rive droite offre plus de services et permet d'éviter la petite zone économique avec son quai de chargement/déchargement.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Traversée du futur parc urbain de Saint-Leu d'Esserent en projet.	Financement d'une passerelle à Saint-Leu-D'esserent. Le pont de Saint Leu d'Esserent n'étant pas adapté à un franchissement en mode doux, l'intérêt d'une passerelle piétonne peut se justifier.
Passage devant la gare de Saint-Leu-d'Esserent.	
Passage en rive droite à Saint-Leu-d'Esserent, présence des services (office du tourisme, quai de stationnement fluvial, base de loisirs, campings, projet fluestre , abbatale, musée).	
Raccordement avec la piste cyclable existante le long de la RD92 qui permet la jonction avec les territoires voisins et avec le Thérain (affluent de l'Oise).	
Raccordement avec le sentier de grande randonnée n°11 (boucle de 675 km autour de Paris).	
Passage en zone naturelle le long de l'Oise.	
Accès à l'écluse de Creil.	
Passage par la nouvelle passerelle piétonne de Creil et par l'île saint Maurice qui offre un espace de détente et de loisirs.	
Jonction avec le projet Ec'eau port de Creil.	

Proposition de tracés entre Saint-Leu d'Esserent et Creil



Tronçon n°2 Creil / Pont Sainte Maxence

Le tracé sur ce secteur est compliqué et rencontre plusieurs contraintes ce qui m'amène à proposer plusieurs scénarios.

Scénario n°2.1: Passage sur le **chemin de halage** en rive droite entre Creil et Pont-Sainte-Maxence.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage sur le chemin de halage, avantage foncier et économique.	Traversée de plusieurs zones économiques à risque (quai de chargement & Seveso).
Accès aux gares de Creil, Villers-Saint-Paul, Rieux, Pont-Sainte-Maxence.	Cadre industriel peu attractif, nécessité de valoriser le paysage industriel.
Liaison avec la passerelle de Verneuil-en-Halatte permettant de rejoindre la forêt d'Halatte (PNR)	
Distance la plus courte entre Creil et Pont-Sainte-Maxence	

Proposition n°2.2: Entre la passerelle de Creil et la passerelle de Verneuil.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Réutilisation de certaines pistes cyclables existantes dans l'agglomération de Creil et Pont-Sainte-Maxence.	Hors site propre et sans lien avec la rivière.
Passage par les gares de Creil & Villers-Saint-Paul.	
Passage devant le parc de la Brèche et possibilité d'intégration au projet d'agrandissement du parc.	
Passage devant des hôtels et des restaurants (Villers-Saint-Paul).	

Proposition n°2.3: Passage le long de la future RD200 entre la gare de Villers-Saint-Paul et Pont-Sainte-Maxence.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Economique, intérêt du projet de doublement à 2x2 voies de la RD200 pour intégrer une piste cyclable indépendante et sécurisée.	Hors site propre et sans lien avec la rivière.
Passage par les gares de Villers-Saint-Paul, Rieux et Pont-Sainte-Maxence.	Circulation le long d'un tronçon en 2x2 voies nuisibles au confort des usagers.
Passage devant le parc de la Brèche.	Relief du tracé nécessitant le passage sur le haut de Brenouille qui représente un dénivelé d'environ 50 mètres.

Passage devant des hôtels et restaurants (Villers-Saint-Paul)	
Réutilisation de pistes cyclables existantes et jonction avec la liaison Paris-Londres	

Proposition 2.4 : Passage en rive gauche de la passerelle de Verneuil-en-Halatte jusqu'à Pont-Sainte-Maxence.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage par les étangs de Verneuil- en-Halatte en site propre	Foncier privé à acquérir.
Passage à proximité du Château de Beaurepaire	Distance rallongée avec des contournements, et passage le long de chemins agricoles à aménager, engendrant un surcoût.
Evitement de la zone économique de Pont-Sainte-Maxence	
Jonction avec la liaison Paris-Londres.	

Proposition 2.5 : Passage en forêt d'Halatte entre la passerelle de Verneuil en Halatte et Pont sainte Maxence.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage dans le PNR en zone naturelle et en site propre.	Passage sur le haut des coteaux, dénivelé important.
Contournement de la zone économique de Pont Sainte Maxence.	Aménagement des chemins forestiers soumis à l'autorisation de l'ONF.
Passage à proximité du musée Serge Ramond.	Traversée d'une zone de tranquillité en forêt d'Halatte.
Jonction avec la liaison Paris-Londres.	

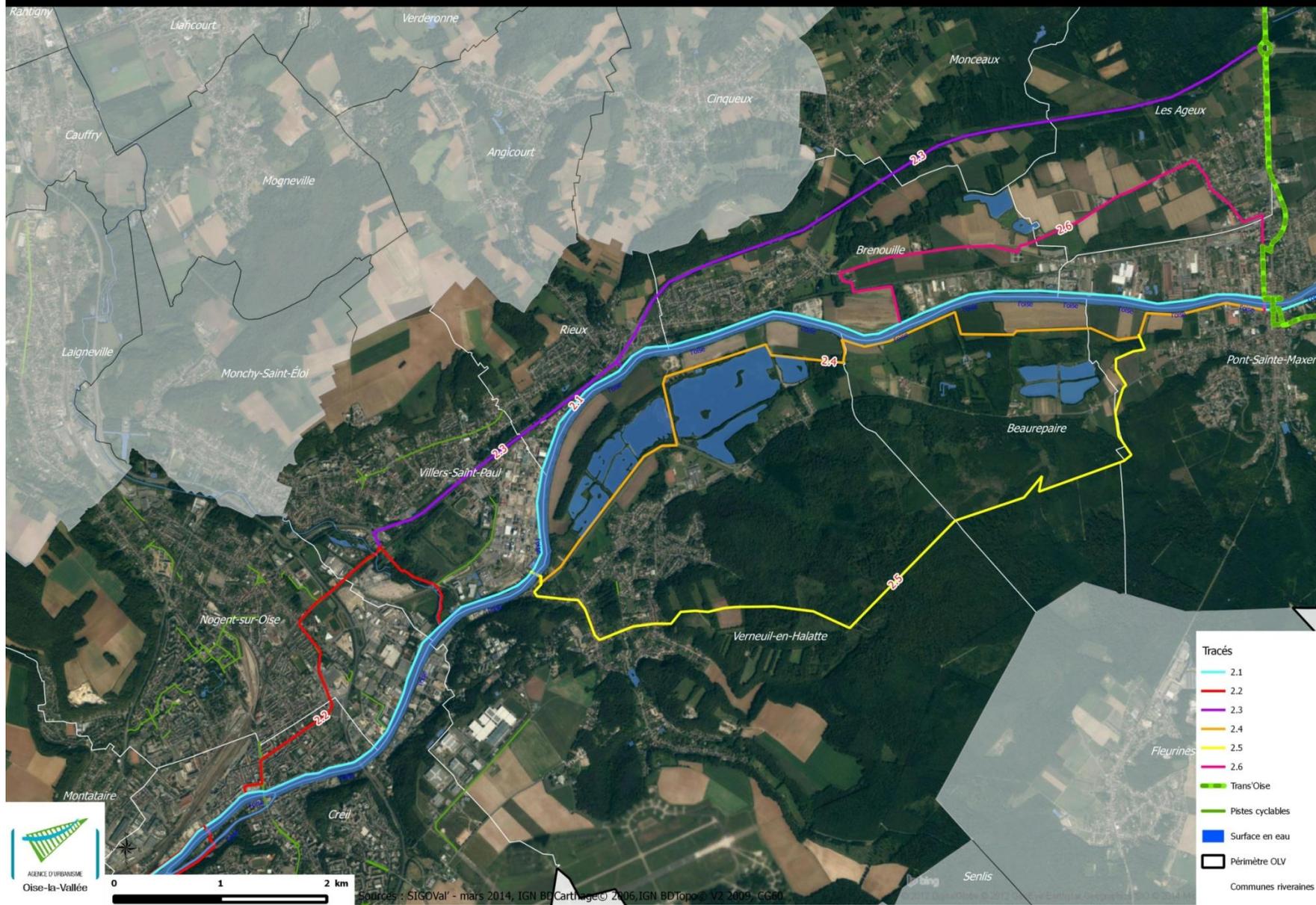
Proposition 2.6 : Passage entre Brenouille et Pont-Painte-Maxence.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Evitement de la zone économique et le site Seveso de Pont-Sainte-Maxence.	Traversée de la RD29 qui présente un danger
Utilisation du pont existant pour passer sous la voie ferrée.	
Passage par la gare de Pont-Sainte-Maxence.	
Jonction avec la liaison Paris-Londres.	

Remarque.

Ces différents scénarios peuvent être mixés, laissant ainsi le choix aux usagers de leur itinéraire. C'est également la possibilité de réaliser des boucles et éviter les allers retours.

Proposition de tracés entre Creil et Pont-Sainte-Maxence



Tronçon n°3 Pont Sainte Maxence / Moru

Proposition 3.1 : Passage le long de la route

Réalisation d'une piste cyclable le long du chemin de l'Evêché, Chemin vert, Rue du pont dans la continuité de la piste existante rue des Cerisiers.

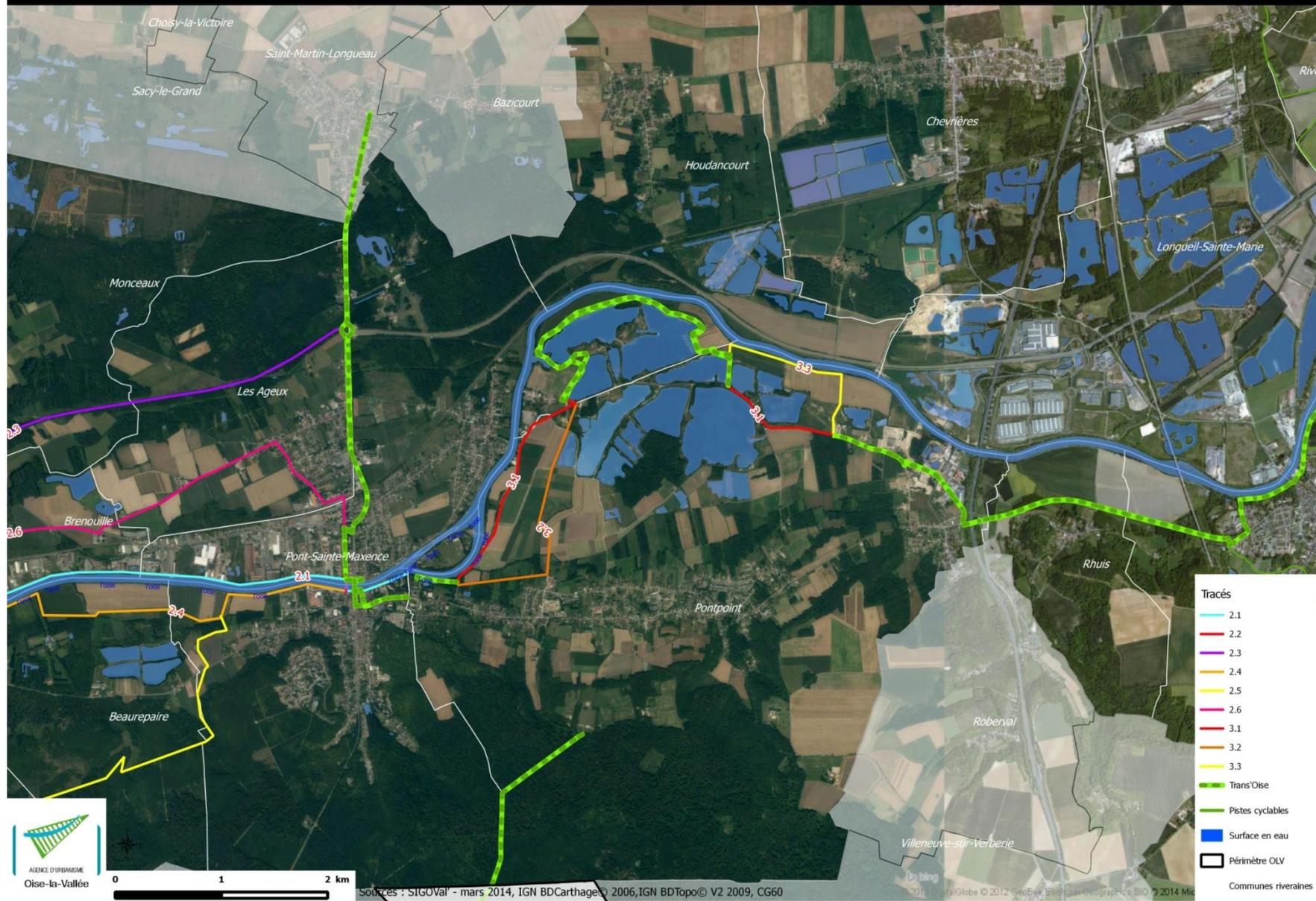
Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Economique.	Hors site propre, confort d'usage dégradé pour du tourisme.
Foncier.	Trafic routier important sur cette route qui dévie la commune de Pontpoint, nécessitant des aménagements sécurisés.

Propositions 3.2 et 3.3 : passage en site propre

Réalisation d'une piste cyclable sur les chemins agricoles.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage en site propre.	Passage le long de chemins agricoles à aménager ce qui engendre un surcoût.
	Acquisition foncière.

Proposition de tracés entre Pont-Sainte-Maxence et Moru



Tronçon n°4 Choisy-au-Bac / Trosly-Breuil

Proposition 4.1 : passage en site propre

Réalisation d'une piste cyclable sur les chemins forestiers et le chemin de halage. Nécessité de revenir sur la piste cyclable existante de la RN31 afin de contourner le port industriel et le site SEVESO. La RN31 est l'axe qui relie Compiègne à Soissons et qui supporte un important trafic.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage en site propre	Aménagement des chemins forestiers soumis à l'autorisation de l'ONF.
Passage devant l'écluse de Rethondes avec la présence de tables de pique-nique.	
Passage le long des étangs	

Proposition 4.2 :

Variante du scénario 1 au niveau du raccordement entre le **chemin de halage** et la RN31.

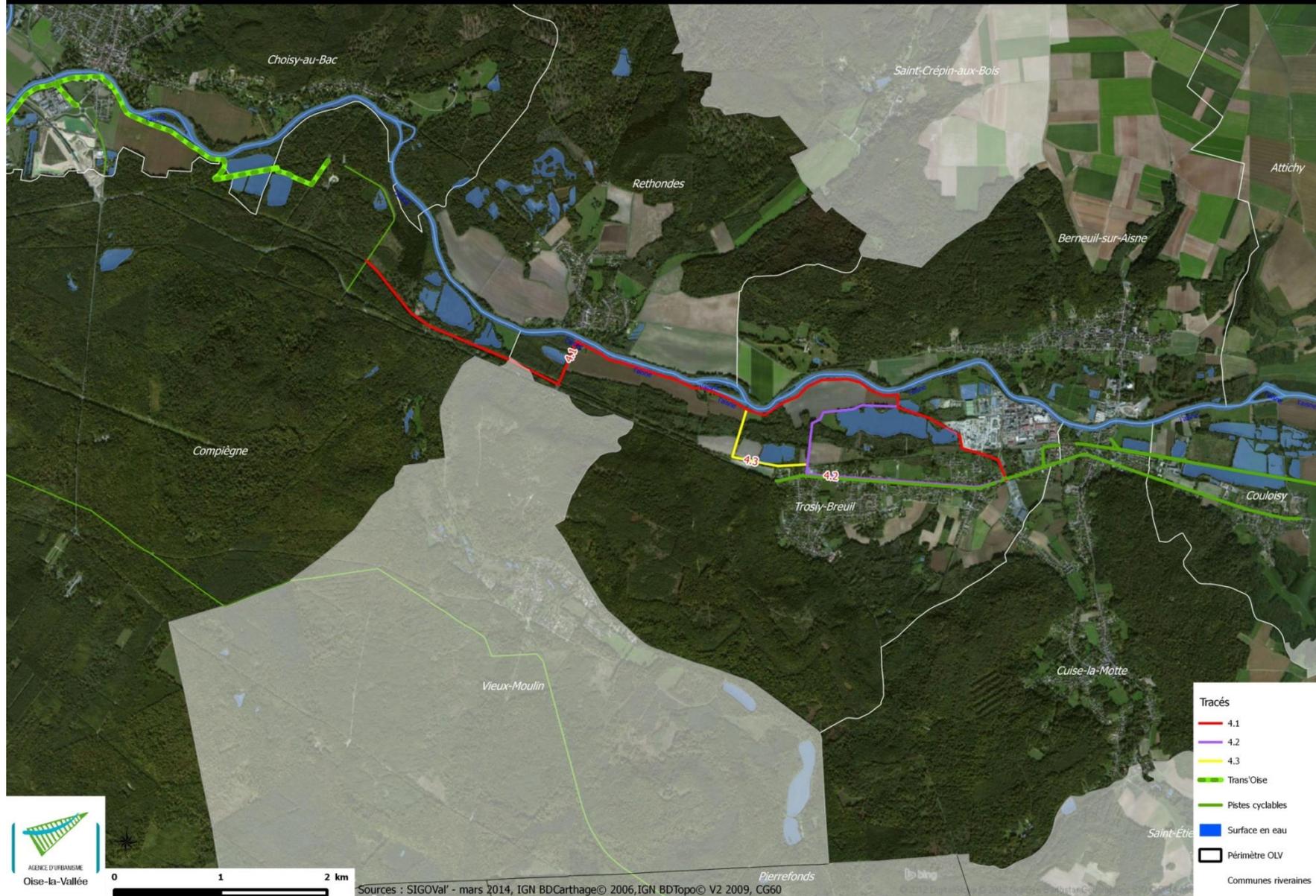
Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Passage en site propre	Important trafic sur la RN31 pouvant être nuisible pour le tourisme/loisirs.
Passage le long des étangs	
Utilisation de la piste cyclable existante le long de la RN31.	
Passage devant les commerces et restaurants.	

Proposition 4.3 :

Variante du scénario 1 au niveau du raccordement entre le **chemin de halage** et la RN31.

Intérêts du tracé	Inconvénients du tracé
Tracé plus court et plus simple en aménagement donc plus économique que les scénarios 1 & 2.	Important trafic sur la RN31 qui pouvant être inconfortable pour le tourisme/loisirs.
Utilisation de la piste cyclable existante le long de la RN31.	.
Passage devant les commerces de restauration.	

Proposition de tracés entre Compiègne et Trosly-Breuil



B- ... ponctuées par des pôles d'attractivité.

1 - Les critères de sélection

En termes d'implantation, les pôles d'attractivité doivent être localisés de manière pertinente sur les parcours afin d'inciter les usagers à s'arrêter et profiter des aménagements, des services et des activités. Ces pôles sont implantés en fonction de divers critères.

Les éléments à forte valeur ajoutée pour le choix d'un arrêt sont :

- L'emplacement par rapport aux réseaux fluvial et terrestre (la rivière Oise, la Trans'Oise et des sentiers de grande randonnée).
- La proximité d'infrastructures ferrées et routières et l'accès aux principaux **pôles d'échanges multimodaux**.
- Les animations proposées (principaux sites touristiques et de loisirs, principales bases nautiques, étangs de pêche...).
- Les services offerts (restauration, hébergements).
- Les projets prévus en lien avec le tourisme.
- La situation par rapport à l'environnement paysager (forêt, PNR, plan d'eau).

Tableau de synthèse sur les équipements et projets présents dans les communes riveraines de l'Oise et l'Aisne

	potentiel intéressant
	potentiel correct
	potentiel insuffisant
	sans objet

par rapport à l'accessibilité des rives

Communes	Accessibilité	Services	Activités	Forces	Faiblesses
Saint-Leu d'Esserent	Gare Projet de la Trans'Oise Quai de stationnement fluvial Projet fluvestre	3 campings 4 restaurants 4 chambres d'hôtes	Base de loisirs école de voile Jardin & musée de la Guesdière Abbatiale	Liaison avec le GR11 Accès au PNR Proximité de Chantilly Proximité RD1016 (2x2voies)	
Saint-Maximin	RD1016 (2*2 voies)	Zone commerciale	Maison de la pierre Bowling / Karting	Liaison avec le GR11 Accès au PNR Proximité de chantilly	Peu de lien avec la rivière

Montataire	Gare et RD123	Plusieurs restaurants	Cinéma		Rive inaccessible
Creil	RD1016 (2x2voies) reliant Beauvais/Creil/Chantilly/Paris Gare & projet Gare Projet TGV Roissy Picardie Passerelle piétonne sur l'Oise Linéaire de quai pour amarrage Projet de la Trans'Oise Projet Ec'eau port 3 mises à l'eau Passage de l'Oise en plein centre ville	plus de 100 restaurants et brasseries 4 hôtels	espace libre et récréatif: Ile saint Maurice Musée Gallé juillet Clouterie Rivière La faïencerie salle de spectacle	passage de l'Oise en plein centre-ville Accès au PNR Proximité de Chantilly	Beaucoup de restauration rapide Pas d'hébergement à caractère touristique Paysage industriel & urbain à valoriser
Nogent-sur-Oise	RD1016 (2x2voies) reliant Beauvais/Creil/Chantilly/Paris RD200 qui longe l'Oise Projet gare double face entre Creil & Nogent-sur-Oise	Plus de 40 restaurants et brasseries 2 hôtels	Parc Hébert		La rive de l'Oise est totalement en zone économique, malgré le chemin de halage
Villers Saint-Paul	gare Projet de doublement de la RD200 Projet de la Trans'Oise Passerelle sur l'Oise qui rejoint Verneuil-en-Halatte	1 camping 1 gîte 3 hôtels 10 restaurants	parc de la brèche espace pique-nique et récréatif projet de prolongement du parc jusqu'à l'Oise	Projet d'agrandissement du parc de la Brèche jusqu'à l'Oise	passerelle dégradée à restaurer La rive de l'Oise est principalement industrialisée avec notamment une plateforme chimique classée Seveso
Verneuil-en-Halatte	Passerelle sur l'Oise Quai de stationnement fluvial et mise à l'eau Projet Trans'Oise Accès au GR12 et GR12b	1 camping 4 restaurants	Parc du manoir Musée Serge Ramond Etangs de pêche	Accès au PNR	passerelle dégradée à restaurer
Rieux	Gare Projet de doublement de la RD200				
Brenouille					
Monceaux					
Beaurepaire			Château de Beaurepaire	Accès au PNR	
Les Ageux	RD1017 / RD200				Rive inaccessible
Pont Sainte-Maxence	Gare & projet gare Projet Trans'Oise Liaisons GR12 et GR12b linéaire de quai pour amarrage	1 camping 40 restaurants 1 magasin de vélo	Abbaye royale du Moncel Vallée des peaux rouges (accrobranche, Paint Ball et Woodbul) Projet Maison de l'environnement et Insectarium Domaine de Villette (Quad, Paint Ball)	Accès au PNR Passage de l'Oise en plein centre-ville	Absence d'hébergement Zone industrielle Pont/Brenouille Trafic intense de la RD 1017 sur le pont
Pontpoint	Trans'Oise	1 chambre d'hôtes 5 restaurants	Etangs de pêche Base de loisirs - Ski nautique	Accès au PNR	Peu de lien entre l'Oise et le territoire (l'Oise dans un couloir végétal)

Houdancourt					
Chevrières	Gare RD200				Centre urbain éloigné de l'Oise
Longueuil Sainte Marie	Gare RD200	1 restaurant Entretien de bateaux	base de loisirs jet ski Association de voile Parc animalier		Centre urbain éloigné de l'Oise
Rhuis	Trans'Oise			Accès au PNR	
Verberie	Halte nautique associative Quai de stationnement Trans'Oise	Chambres d'hôtes 1 hôtel 1 restaurant Projet hôtelier sur pilotis 1 magasin de vélos	Parc & Château d'aramont Slide nautique (ski nautique & location de vélos)	Projet de déviation RN31/RN2	Fort trafic PL sur le pont de l'Oise
Rivecourt	RD200		Projet base de loisirs sur d'anciens bassins de carrières		
Le meux	RD200	1 hôtel restaurant dans une ancienne ferme			
Lacroix Saint Ouen	RD200 Trans'Oise	8 restaurants 1 gîte			Centre-ville en retrait de l'Oise
Armancourt					
Jaux	port de plaisance privé (25 anneaux, eau, électricité, douches, WC) Gare à proximité de l'Oise Trans'Oise sur la rive gauche accessible par la passerelle piétonne	1 restaurant 1 brasserie Zone commerciale 1 magasin de vélos	Bowling / Karting / Cinéma		
Venette		Zone commerciale			
Margny-Lès-Compiègne & Compiègne	Gare et projet gare Port de plaisance géré par l'agglomération (70 anneaux, électricité, eau, douches, machines à laver, sèche-linge, WIFI) Quai de stationnement fluvial Trans'Oise Nombreuses voies douces en forêt Liaisons avec les GR12 & GR12A	22 hôtels Chambres d'hôtes plus de 100 brasseries & restaurants 4 magasins de vélos Réparation de bateaux et vente de carburant	Palais impérial Musée vivanel Musée de la figurine historique Musée de la voiture Clairière de l'armistice Mémorial du wagon de la déportation Hippodrome Golf Forêt de Compiègne Location de vélos	Accès au PNR Proximité du château de Pierrefonds Accrobranche et hébergement insolite à proximité	Absence d'hôtellerie de plein air (camping)
Clairoix	Trans'Oise	Construction de barques en bois 5 restaurants & brasseries			
Janville & Longueuil-Annel	Projet de port de plaisance Trans'Oise	1 brasserie	Cité des bateliers Début du canal latéral de l'Oise		
Choisy-au-Bac	RN31 (Compiègne/Soisson) Piste cyclable le long de l'Aisne Quai / mise à l'eau Passerelle sur l'écluse accès à l'île	3 restaurants 2 hôtels	Parc paysager Golf Projet base de loisirs		

Rethondes		1 restaurant			
Trosly-Breuil	RN31 (Compiègne Soisson) Piste cyclable le long de la RN31	1 gîte 2 restaurants			
Berneuil-sur-aisne		1 bar 1 air de camping car			
Cuise-la-Motte	RN31 (Compiègne Soisson) Voie verte le long d'une ancienne voie ferrée	5 restaurants / brasseries			Trafic important sur le RN31 passant en ville
Couloisy	RN31 (Compiègne Soisson) Voie verte le long d'une ancienne voie ferrée	1 gîte			Trafic important sur le RN31 passant en ville
Attichy	RN31 (Compiègne Soisson) 1 mise à l'eau	1 camping 1 gîte 4 restaurants		Située au milieu de l'axe Compiègne Soisson Le site d'Haineau, potentiel pour une halte touristique à aménager	Peu de sites et d'activités touristiques
Jaulzy	RN31 (Compiègne Soisson) Voie verte le long d'une ancienne voie ferrée	Chambres d'hôtes 2 restaurants brasseries			Trafic important sur le RN31 passant en ville
Bitry					
Courtieux	RN31 (Compiègne Soisson) Voie verte le long d'une ancienne voie ferrée				Trafic important sur le RN31 passant en ville

Selon les critères définis et le tableau, une hiérarchisation est possible en fonction de leur potentiel.

Les communes de Saint-Leu-d'Esserent, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Jaux, Compiègne avec Margny-lès-Compiègne ont un potentiel intéressant.

Les communes de Verneuil-en-Halatte, Villers-Saint-Paul, Verberie, Janville & Longueil-Annel, Choisy-au-Bac et Attichy ont un potentiel correct.

Les autres communes ont un potentiel insuffisant pour justifier d'un aménagement.

La taille de la commune et la répartition sur l'ensemble du territoire est également déterminant pour définir les aménagements à réaliser.

Ports de plaisance

Les villes de Creil et Compiègne ont le potentiel et la taille pour disposer d'un port de plaisance. Creil travaille sur un projet de port de plaisance : l'Ec'eau port et Compiègne dispose déjà d'un port mais qui est saturé et léger en termes d'équipements.

Haltes nautiques

Les villes de Saint-Leu-d'Esserent, Pont-Sainte-Maxence, Verberie, Jaux, Janville & Longueil-Annel, et Attichy sont propices à accueillir une halte nautique.

Quai

Les villes de Verneuil-en-Halatte et de Choisy au Bac disposent déjà d'un quai de stationnement qui doit être maintenu en état. La ville de Villers-Saint-Paul dans le cadre de son

projet d'agrandissement du parc de la Brèche jusqu'à l'Oise peut envisager la création d'un quai de stationnement et de pontons de pêche.

Dans les zones urbaines, il s'agit de rendre dans la mesure du possible, les **berges** accessibles aux habitants pour les promenades et les déplacements doux et de créer un véritable espace public au bord de l'eau.

L'implantation de haltes nautiques, aires de repos ou relais vélos sur les parcours de randonnées participe à la mise en valeur touristique de ces voies douces. L'aménagement de services sur l'eau (péniches hôtels, bateaux restaurants, bateaux bars) permet également de dynamiser les rives et d'accentuer l'attrait de la rivière.

2 - Les pôles d'attractivité

Parmi l'ensemble des sites sélectionnés, une proposition pour chaque type d'aménagement (port, halte nautique et **appontement**) est étudiée et concerne les communes de Compiègne, Pont-Sainte-Maxence et Villers-Saint-Paul avec une spécificité pour Creil qui œuvre déjà sur le sujet.

Creil

La ville de Creil et la communauté d'agglomération Creilloise disposent de plusieurs équipes d'urbanistes travaillant sur des aménagements en lien avec le tourisme. Le projet majeur évoqué précédemment est la réalisation d'un Ec'eau port. L'autre projet majeur est le quartier gare cœur d'agglomération dont le périmètre intègre une grande partie des rives de l'Oise en plein centre-ville (1,5 km) à aménager pour ouvrir la ville sur la rivière. Cet aménagement doit tenir compte de la **Trans'Oise** à réaliser sur ce secteur.

La place Carnot de la ville de Creil, en lien direct avec la gare par la rue Jules Uhry et située sur la rive de l'Oise est actuellement utilisée comme parking. Cette place est un vrai potentiel pour offrir aux habitants un espace de détente et de rencontre ouvert sur l'Oise.



Exemple de berge accessible - Lyon

Compiègne

Le port de plaisance de Compiègne est géré par l'ARC qui a la compétence "tourisme" depuis 2009. Avec ses 70 emplacements occupés toute l'année par des locataires et l'été par des touristes qui viennent combler les départs en vacances des locataires, le port ne désemplit pas.

Diagnostic

		Etat des lieux / constats	Diagnostic
Statut et gestion		<ul style="list-style-type: none">• L'ARC propriétaire du port de plaisance.• Convention de gestion passée entre l'ARC et le Compiègne Yacht Club (CYC) à titre gratuit.• L'ARC a la charge de l'entretien de la capitainerie, du port et de ses abords et de tous les équipements permettant le fonctionnement du port.• L'ARC assure la gestion administrative et financière du port de plaisance et de l'encaissement des redevances par le biais du CYC.	
Fonctionnement du port	Capacité	<ul style="list-style-type: none">• La capacité du port est de 70 anneaux (port complet par des plaisanciers locataires à l'année).• Le tirant d'eau est de 1,2 mètre.• Le tirant d'air est d'environ 4,50 mètres.• La longueur maximale autorisée est de 15 mètres.	<p>Besoin éventuel d'agrandissement qui nécessite préalablement une étude de marché en intégrant l'impact du projet de l'Ec'eau port de Creil (60 anneaux), celui de l'Isle-Adam dans le Val d'Oise (120 anneaux) et celui de Cergy Pontoise.</p> <p>Absence d'embarcadère / débarcadère au port de plaisance, mais possibilité au niveau du grand parking à quelques centaines de mètres.</p>

	Les services proposés	<ul style="list-style-type: none"> • L'eau. • L'électricité. • Une laverie. • Des sanitaires. • Des douches. • WIFI. 	<p>Pas d'accastillage.</p> <p>Pas de récupération des eaux grises.</p>
Accessibilité / Mobilité	Par le train	<ul style="list-style-type: none"> • Gare à environ 1km. 	Bonne accessibilité.
	Par la route	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute A1 à une dizaine de kilomètres. • RD200. • RN31. 	Bonne accessibilité.
	Par la voie douce	<ul style="list-style-type: none"> • Passage de la piste cyclable sur la rive. 	Bonne accessibilité.
	PMR (loi du 11 février 2005)	<ul style="list-style-type: none"> • Le port et essentiellement la capitainerie n'est pas conforme à l'accessibilité des PMR. <u>Remarque</u> : les parties flottantes des installations portuaires ne sont ni des Etablissements Recevant du Public (ERP) ni des Installations Ouvertes au Public (IOP). On peut retenir que les IOP, à l'inverse des ERP ne sont pas soumis à la loi sur l'accessibilité, il s'agit plus de « mesures de bon sens ». Les parties non bâties et non flottantes des ports sont considérées comme des IOP. 	<p>Conformément au décret n°2006-555 du 17 mai 2006, il est nécessaire de réaliser une analyse-diagnostic préalablement à la réalisation des travaux.</p> <p>Aujourd'hui seuls les ERP (bureau, sanitaires ...) sont soumis à la contrainte réglementaire mais il est souhaitable que le port soit accessible aux personnes handicapées (aménagement des pontons). La loi précise que « le handicap ne peut être invoqué pour refuser l'embarquement de personnes handicapées dans les ports pour autant que le transporteur en ait été averti à la réservation ».</p>
Les tarifs	A l'année	<ul style="list-style-type: none"> • Les tarifs s'échelonnent entre 180€ (< 4mètres) à 1750€ (>14m). 	Tarif compétitif.
	Escale	<ul style="list-style-type: none"> • Gratuit les 2 premiers jours puis 15€ par nuit ou 50€ par semaine. 	Tarif qui semble élevé mais les 2 premiers jours sont gratuits.

Les abords du port	Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux restaurants à moins de 1 km. 	
	Hébergement	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux hôtels et chambres d'hôtes à moins de 1 km. 	Pas de camping à proximité, le camping le plus proche est à Attichy à 20km.
	Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Parking d'environ 15 places. 	
	Commerces	<ul style="list-style-type: none"> • A 100 mètres du port, boulanger, Cocci Market, bar, presse, pharmacie. 	
	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • A moins de 1 km. 	
	Activité touristique	<ul style="list-style-type: none"> • Palais impérial • Clairière de l'Armistice • Musées • Forêt de Compiègne 	
La qualité des aménagements	Qualité des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Etat vétuste de la mise à l'eau. • Les allées ne sont pas larges. • L'accessibilité de la capitainerie pour les PRM n'est pas encore mise aux normes (obligation au 01/01/2015). • Les pontons ne sont pas accessibles aux PMR, non obligatoire mais souhaitable. • Capitainerie située dans une petite maison (type phénix). • Accès au port est peu identifiable pour les non-habituels. 	<p>Le port a besoin d'être mis aux normes et d'être restructuré pour un meilleur confort des touristes.</p> <p>La capitainerie ne donne pas l'image d'une capitainerie mais d'une habitation. Profiter de l'ancienne piscine pour en faire une capitainerie qui soit ouverte sur la rivière et sur la darse.</p>
	Espaces verts, plantations	<ul style="list-style-type: none"> • Surface au sol engazonnée. • Une haie ceinture le port de plaisance. • Des arbres à grandes tiges sont plantés autour du port. 	Sentiment d'isolement du port vis-à-vis de la ville.
	Eclairage	<ul style="list-style-type: none"> • Eclairage vétuste voire absent. 	Améliorer le balisage des accès.

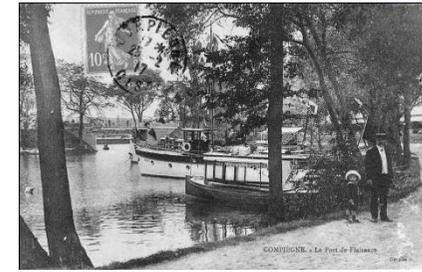
	Mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de bancs, de tables de pique-nique. 	Aménagement à améliorer.
Paysage	Visibilité / image	<ul style="list-style-type: none"> • Côté terre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Aucune vue sur le port depuis la ville. ○ Entrée du port très discrète. • Côté rivière : <ul style="list-style-type: none"> ○ Vue sur le port uniquement par l'accès. ○ Accès au port très discret. ○ La vue sur la piscine abandonnée. ○ Vue agréable sur le club d'aviron. 	<p>Le port de Compiègne est caché. Rien permet d'identifier la présence du port aussi bien coté terre que coté rivière.</p> <p>L'ancienne piscine abandonnée contraste avec l'image de la ville de Compiègne.</p>



SNC – club d'aviron



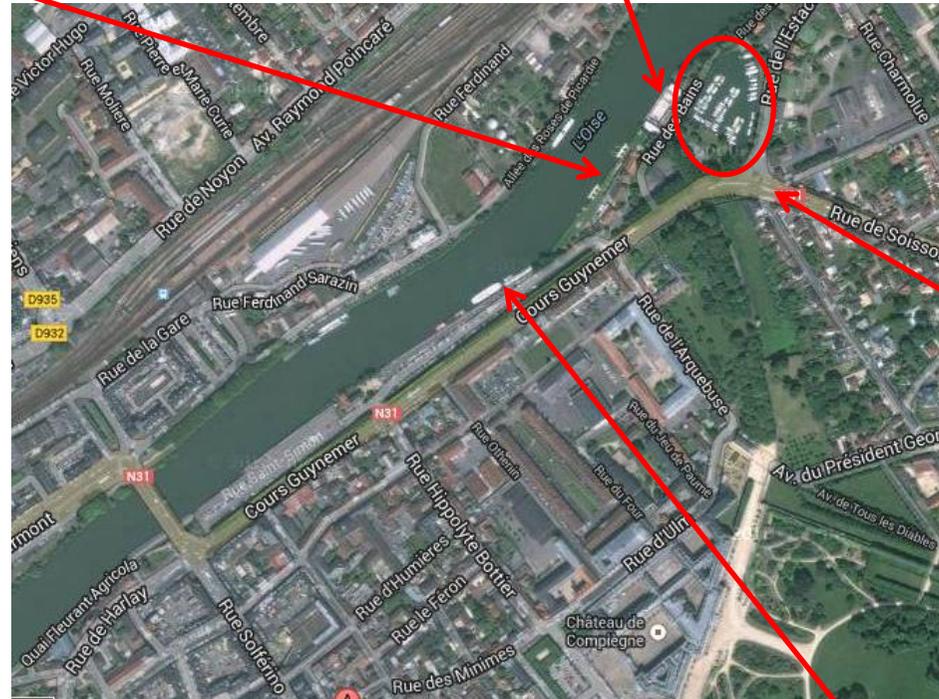
Ancienne piscine abandonnée



Vue du port en 1917



Entrée discrète depuis la ville



Entrée discrète depuis la rivière



Une capitainerie correcte



Vue sur le port depuis la ville masquée par les haies



La mise à l'eau



Piste cyclable au-dessus de l'entrée du port



Un Port caché par un talus et des haies

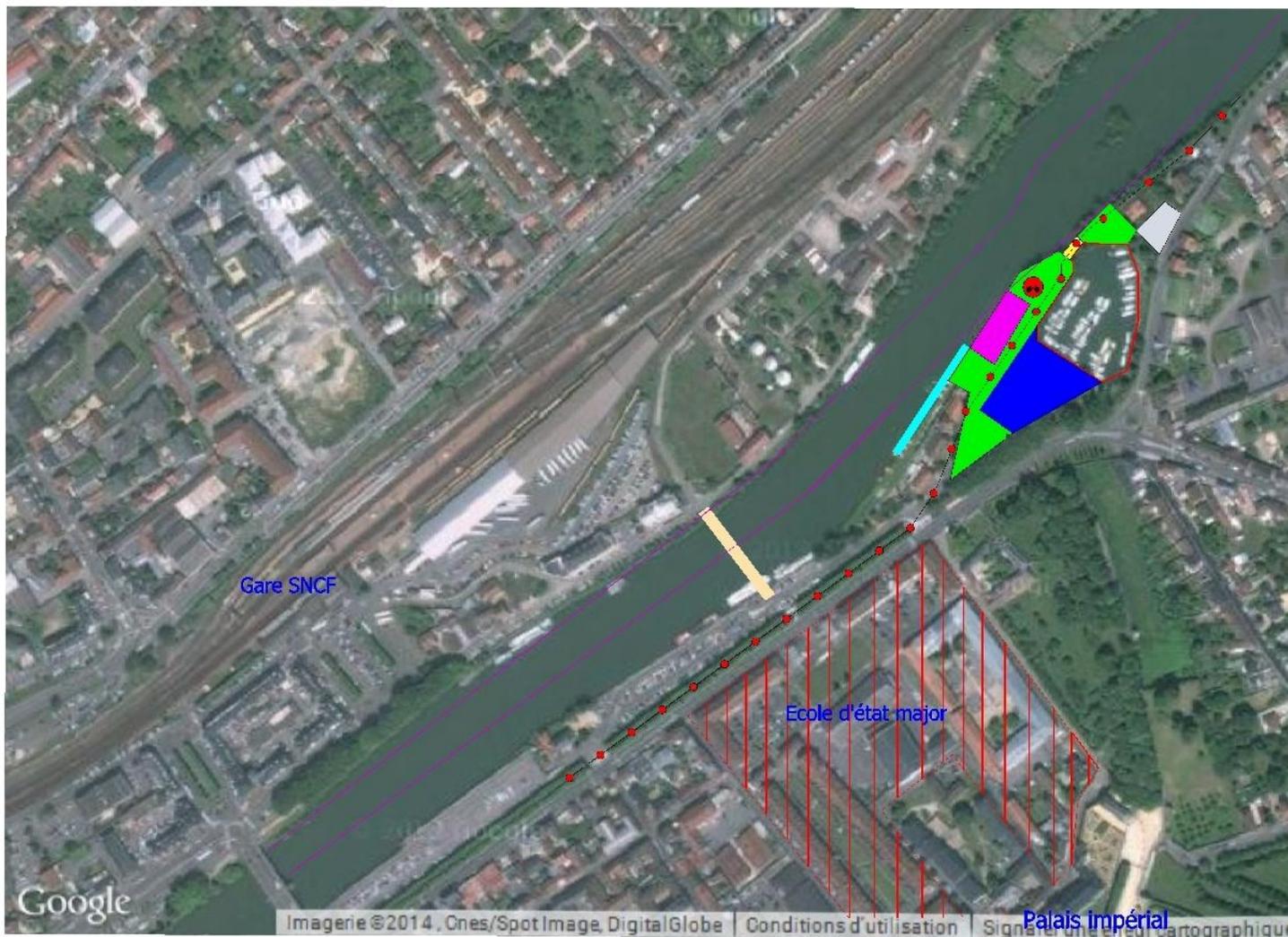


Des bancs et tables de pique-nique sur l'herbe



Une vue depuis l'Oise sur le centre-ville de Compiègne absente

Proposition d'aménagement du port de Compiègne



-  Port de plaisance existant
-  Restructuration de l'ancienne piscine en capitainerie
-  Embarcadère / débarcadère à créer
-  Possibilité d'extension de la darse
-  Aménagement paysager
-  Parking existant
-  Passerelle existante au dessus de l'entrée du port
-  Projet de l'Ecole d'état major
-  Piste cyclable existante
-  Projet de passerelle en lien avec l'école d'état major
-  Point relais vélo

Echelle de 300 mètres



Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise - mai 2014

Le diagnostic du port conclut à la vétusté des installations et à la nécessité de les mettre en conformité voire éventuellement d'agrandir le port et de le rendre plus "moderne" à l'image de la ville de Compiègne.

La présence de la piscine abandonnée dégrade l'image de l'entrée de ville depuis la rivière. Elle présente pourtant un potentiel intéressant pour faire une capitainerie.

Jaux

La ville de Jaux dispose d'un port de plaisance privé. Ce site s'apparente plus à une halte nautique en termes d'équipements. Il est défini comme un port de plaisance car les clients sont principalement des locaux qui stationnent leur bateau toute l'année.

Diagnostic

		Etat des lieux / constats	Diagnostic
Statut et gestion		<ul style="list-style-type: none">• Port de plaisance privé, géré par le propriétaire du bar brasserie « le relais du port ».	
Fonctionnement du port	Capacité	<ul style="list-style-type: none">• La capacité du port est de 25 anneaux (port complet par des plaisanciers locataires à l'année).• Le tirant d'eau non renseigné mais semble suffisant pour la plaisance.• La longueur maximale autorisée est de 12 mètres.	Absence d'embarcadère / débarcadère au port de plaisance.
	Les services proposés	<ul style="list-style-type: none">• L'eau.• L'électricité.• Une laverie.• Des sanitaires.• Des douches.• Collecte des déchets	Pas de capitainerie, c'est la brasserie qui fait fonction pour les sanitaires, la douche et la laverie. Pas d'accastillage. Pas de récupération des eaux grises. Pas de WIFI.
Accessibilité / Mobilité	Par le train	<ul style="list-style-type: none">• Gare de Jaux à environ 300 m, ligne Creil Compiègne.	Bonne accessibilité.
	Par la route	<ul style="list-style-type: none">• Autoroute A1 à une dizaine de kilomètres.• RD200.	Bonne accessibilité.
	Par la voie douce	<ul style="list-style-type: none">• Passage de la Trans'Oise sur la rive opposée accessible depuis la passerelle.	Bonne accessibilité.

	PMR (loi du 11 février 2005)	<ul style="list-style-type: none"> Le port et essentiellement la capitainerie n'est pas conforme à l'accessibilité des PMR. <p><u>Remarque</u> : les parties flottantes des installations portuaires ne sont ni des Etablissements Recevant du Public (ERP) ni des Installations Ouvertes au Public (IOP). On peut retenir que les IOP, à l'inverse des ERP ne sont pas soumis à la loi sur l'accessibilité, il s'agit plus de « mesures de bon sens ». Les parties non bâties et non flottantes des ports sont considérées comme des IOP.</p>	<p>Conformément au décret n°2006-555 du 17 mai 2006, il est nécessaire de réaliser une analyse-diagnostic préalablement à la réalisation des travaux.</p> <p>Aujourd'hui seuls les ERP (bureau, sanitaires ...) sont soumis à la contrainte réglementaire mais il est souhaitable que le port soit accessible aux personnes handicapées (aménagement des pontons). La loi précise que « le handicap ne peut être invoqué pour refuser l'embarquement de personnes handicapées dans les ports pour autant que le transporteur en ait été averti à la réservation ».</p>
Les tarifs	A l'année	<ul style="list-style-type: none"> Les tarifs s'échelonnent entre 460€ (entre 5 et 6 mètres) à 1270€ (entre 11 et 12m). 	Tarif compétitif.
	Escale	<ul style="list-style-type: none"> 11€ par nuit, et gratuit si la plaisancier mange à la brasserie. 	Tarif supérieur à la moyenne nationale mais inférieur à Compiègne et Cergy (16€).
Les abords du port	Restauration	<ul style="list-style-type: none"> Bar brasserie du port. 	
	Hébergement	<ul style="list-style-type: none"> 2 hôtels à moins de 2 km. 	.
	Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Parking d'une trentaine de places. 	
	Commerces à proximité	<ul style="list-style-type: none"> Bureau de poste. Coiffeur. Traiteur. 	
	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> A moins de 1 km. 	
	Activité touristique	<ul style="list-style-type: none"> Terrain de boules. Ville de Compiègne à moins de 5 km. 	
La qualité des aménagements	Qualité des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> Les pontons sont en bon état. L'accès au ponton ne répond pas aux normes PMR (non obligatoire, mais souhaitable). Accès gravillonnés. 	.

		<ul style="list-style-type: none"> • Mise à l'eau assez large et facilement accessible. 	
	Espaces verts, plantations	<ul style="list-style-type: none"> • Surface au sol engazonnée. • Quelques arbres à hautes tiges. • Quelques haies et arbustes. 	Paysage verdoyant et agréable. Les plantations présentes ne masquent pas les perspectives sur la rivière et sur les environs. Elles permettent également de masquer la voie ferrée.
	Eclairage	<ul style="list-style-type: none"> • Uniquement le parking dispose d'un éclairage. 	
	Mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Sans objet, site privé. Le mobilier présent est celui de la terrasse de la brasserie. 	
Paysage	Visibilité / image	<ul style="list-style-type: none"> • Côté terre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Vue agréable et étendue sur le port depuis la passerelle. ○ Panneau d'information pour indiquer le port. • Côté rivière : <ul style="list-style-type: none"> ○ La visibilité du site est bonne 	Le port de plaisance se situe dans un environnement verdoyant dégagé avec peu de construction aux abords.



Vue générale sur le port



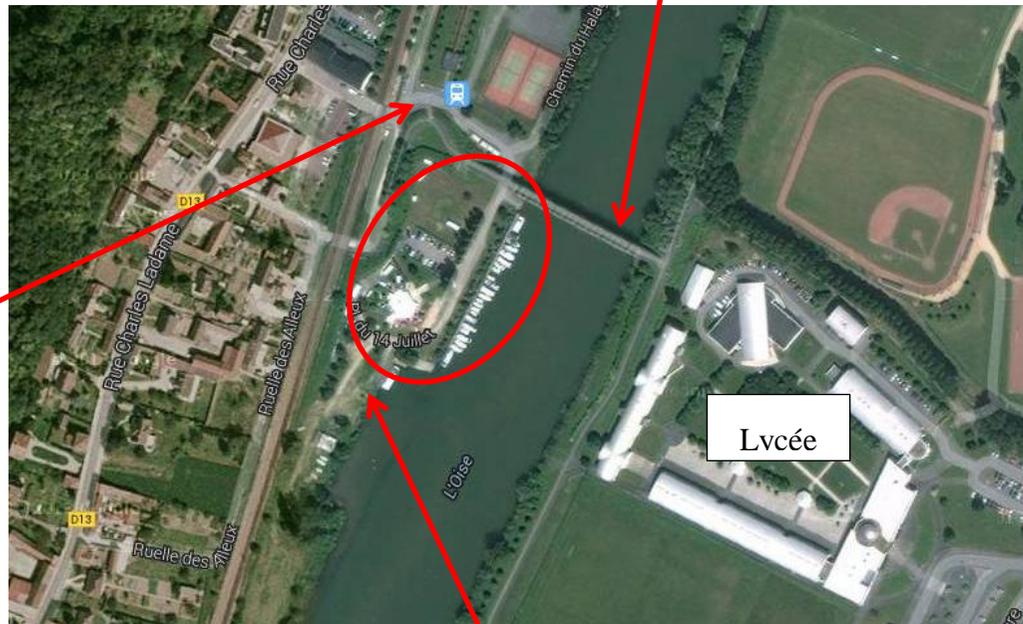
Passerelle piétonne



Bar brasserie le relais du port



Panneaux d'information



Piste cyclable Trans'Oise



Gare de Jaux



Terrain de boules



La mise à l'eau



Port à sec



Parking du port et de la brasserie



Renforcement de l'Oise



Plaine de terrains de sport

Impact MAGEO

Voies Navigables de France

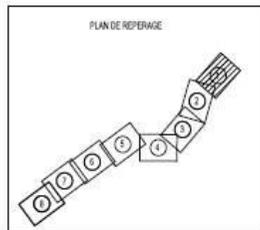
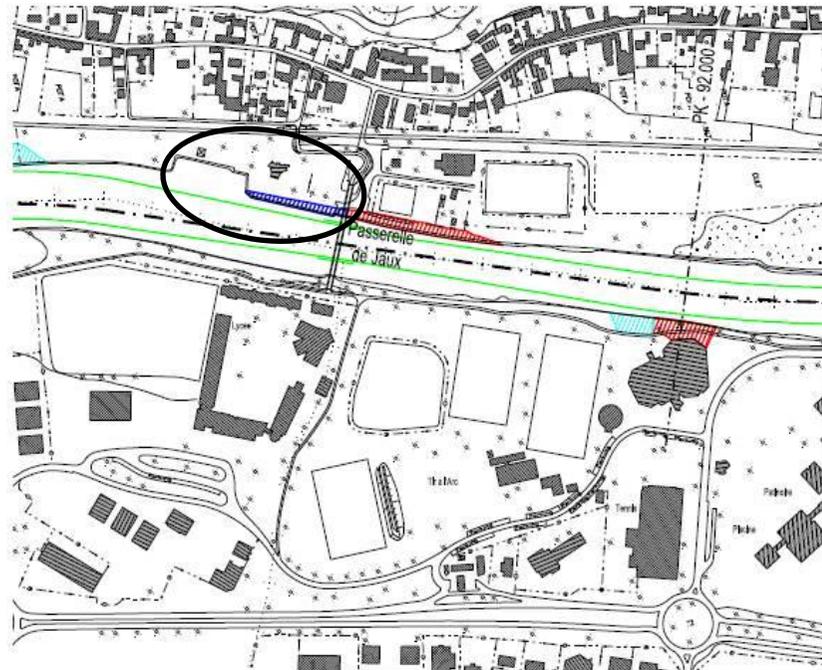


MISE AU GABARIT EUROPEEN DE L'OISE
AVANT - PROJET

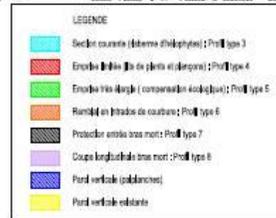
BIEF DE VENETTE ET DE VERBERIE
DEFINITION DES PROTECTIONS DE BERGES
VUE EN PLAN
Planche 11 Pk 98,100 - Pk 93,700

ISL INSAITERRA

INGÉROP



Nota :
Coordonnées rattachées au système Lambert 93
Altitude normale (I.G.M 69)
Orthophoto 2010

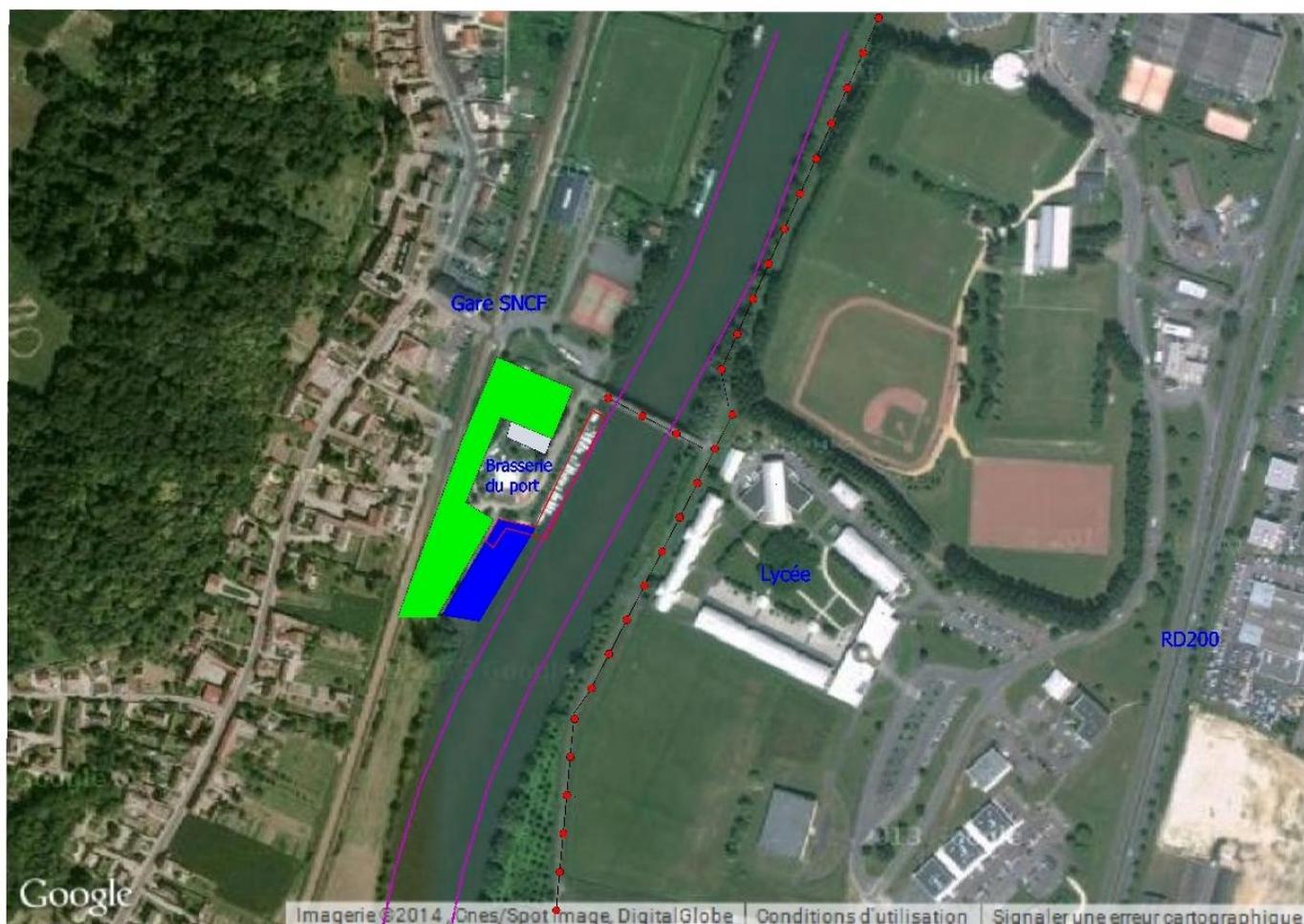


Le projet MAGEO impacte fortement le port de plaisance de JAUX. La berge située au niveau des pontons doit être refaite totalement en **palplanches** (légende bleu foncé) et afin de garantir la distance de sécurité nécessaire de 15m entre le chenal et les bateaux amarrés. Le stationnement des bateaux doit être déplacé.

Le renforcement existant de la berge en aval du port actuel est une opportunité pour relocaliser le futur port. Des travaux sont nécessaires afin de renforcer les berges et augmenter le tirant d'eau.

Proposition d'aménagement

Proposition d'aménagement du port de Jaux



- Port de plaisance existant
- Nouvel emplacement du port de plaisance
- Aménagement paysager
- Parking existant
- Piste cyclable existante
- Chenal imposé projet MAGEO

Echelle de 300 mètres

Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise - mai 2014

Le diagnostic conclut à la nécessité de le déplacer en raison de l'impact du projet MAGEO. Le renforcement de la **berge** présent sur le site permettrait avec des travaux d'aménagement de stationner les bateaux en retrait du chenal.

Pont-Sainte-Maxence

La ville de Pont-Sainte-Maxence compte un peu plus de 12 000 habitants et s'étend sur 15 km². Elle se situe à 13 km de Creil et 28 km de Compiègne. Elle dispose de quais de stationnement utilisés principalement pour le passage de l'écluse de Sarron.

Aux origines de la formation de la ville de Pont-Sainte-Maxence, l'Oise fut longtemps un facteur de développement et d'identité. Le centre-ville historique, bâti de part et d'autre de la rivière, en est le reflet. Pourtant, aujourd'hui, on a le sentiment que la ville tourne le dos à l'Oise. La concentration automobile autour de l'unique franchissement de l'Oise dans un rayon de 10 km a pour conséquence de repousser les piétons et les cyclistes.

La maîtrise du foncier et la proximité du centre-ville rendent possible la création d'une halte nautique sur la rive gauche partie aval du pont.

Etat des lieux

Le site	Localisation	<ul style="list-style-type: none">• A la périphérie du centre-ville.• Bonne visibilité depuis le pont et la rivière.
	Intérêt	<ul style="list-style-type: none">• Espace disponible suffisant pour aménager un parking, un air de camping-car et un espace vert aménagé pour pique-niquer.• Proximité du centre-ville et des commerces.• Bâtiment remarquable propriété de la ville pouvant accueillir les différents services proposés.• Mise à l'eau existante à réaménager.• Ecluse à proximité qui peut inciter à s'arrêter.
Accessibilité / Mobilité	Par le train	<ul style="list-style-type: none">• Gare de Pont à environ 1 km, ligne Creil Compiègne.
	Par la route	<ul style="list-style-type: none">• Autoroute A1 à une dizaine de kilomètre.• RD200.• RD1017.
	Par la voie douce	<ul style="list-style-type: none">• Projet de la Trans'Oise.

Les abords du site	Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Bar brasserie, restaurants à 400 mètres.
	Hébergement	<ul style="list-style-type: none"> • Uniquement un camping à environ 1,5 km.
	Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Parking existant mais à aménager.
	Commerces & services	<ul style="list-style-type: none"> • Commerces d'alimentation. • Bureau de poste. • Coiffeur.
	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • A moins de 500m • Mairie à 400m.
	Activité touristique	<ul style="list-style-type: none"> • Château de la villette (accrobranche, quad, randonnée à cheval). • Abbaye Royale du Moncel. • Marais de Sacy. • Etangs de Pontpoint (pêche, bases de loisirs). • Forêt d'Halatte.
Paysage	Visibilité / image	<ul style="list-style-type: none"> • Côté terre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Belle vue sur le site depuis le pont de l'Oise. • Côté rivière : <ul style="list-style-type: none"> ○ La courbure de l'Oise permet d'avoir une vue dégagée sur le site depuis l'amont et l'aval de l'Oise.



Un panorama intéressant (pont de l'Oise, la mairie, l'église, la forêt d'Halatte, le bâtiment communal, la mise à l'eau)



Vue depuis l'autre rive – un bâtiment remarquable



Espace gravillonné servi de parking



Vue arrière du bâtiment municipal



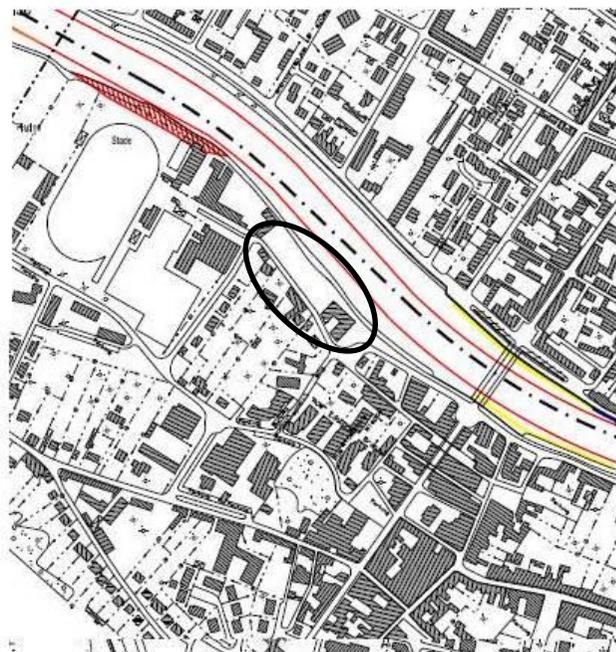
La mise à l'eau



vue avant du bâtiment municipal

Impact MAGEO

République Française Voies Navigables de France																			
																			
MISE AU GABARIT EUROPEEN DE L'OISE AVANT - PROJET																			
BIEF DE SARRON ET DE CREIL DEFINITION DES PROTECTIONS DE BERGES VUE EN PLAN Planche 5 Pk 76,100 - Pk 69,200																			
Ingénierie																			
																			
<table border="1"> <tr> <td>Projet</td> <td>Etat</td> <td>Phase</td> <td>Version</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Projet	Etat	Phase	Version												
Projet	Etat	Phase	Version																
<table border="1"> <tr> <td>Version</td> <td>Date</td> <td>ISL</td> <td>AVP</td> <td>BER</td> <td>PL</td> <td>0006</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Version	Date	ISL	AVP	BER	PL	0006	A								
Version	Date	ISL	AVP	BER	PL	0006	A												



Le projet MAGEO n'impacte pas les berges au niveau du site d'aménagement potentiel

Notes :
 Coordonnées rattachées au système Lambert 93
 Altitude normale (I.G.N 66)
 Orthoimage 2010

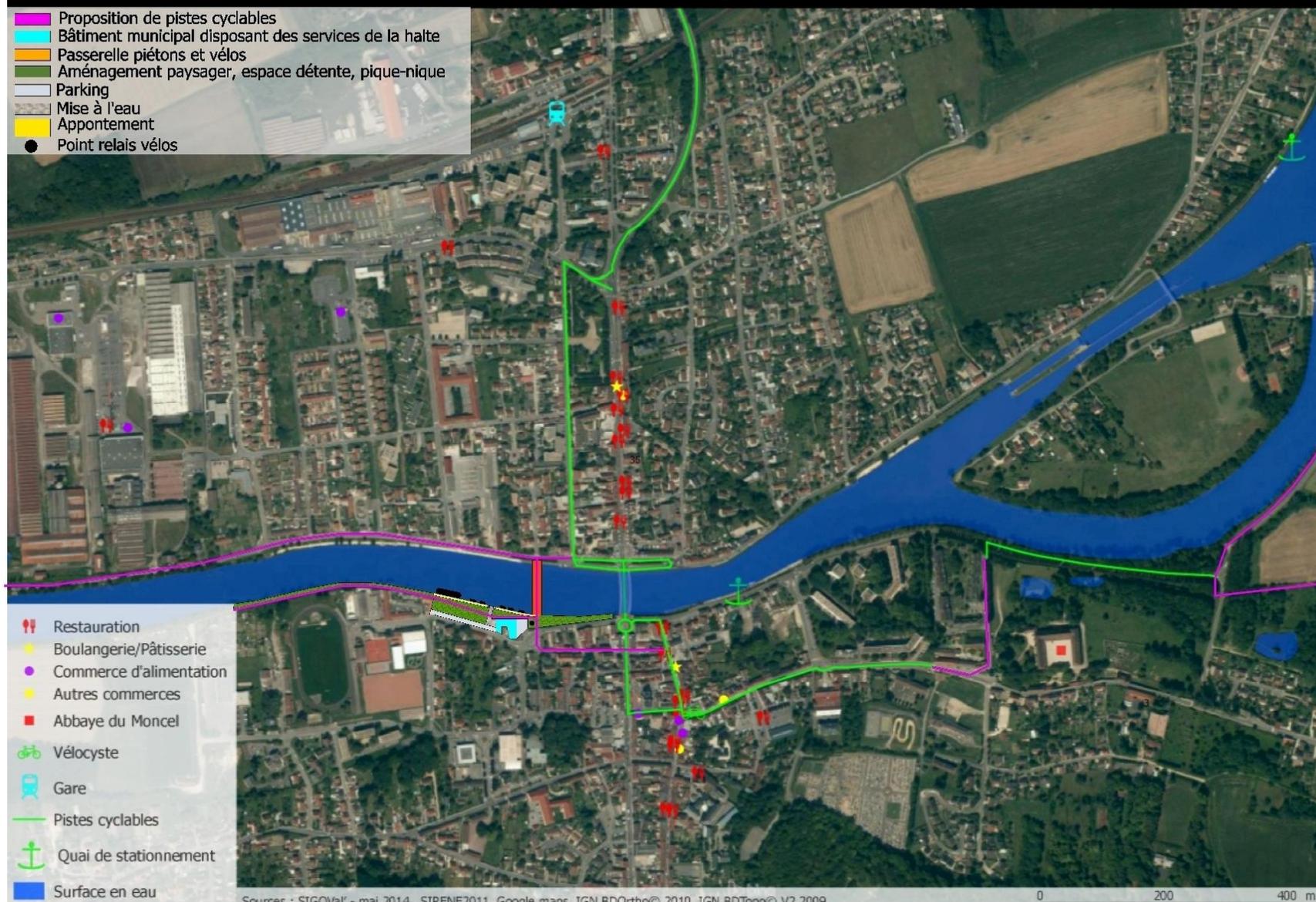


Proposition d'aménagement de la future halte nautique

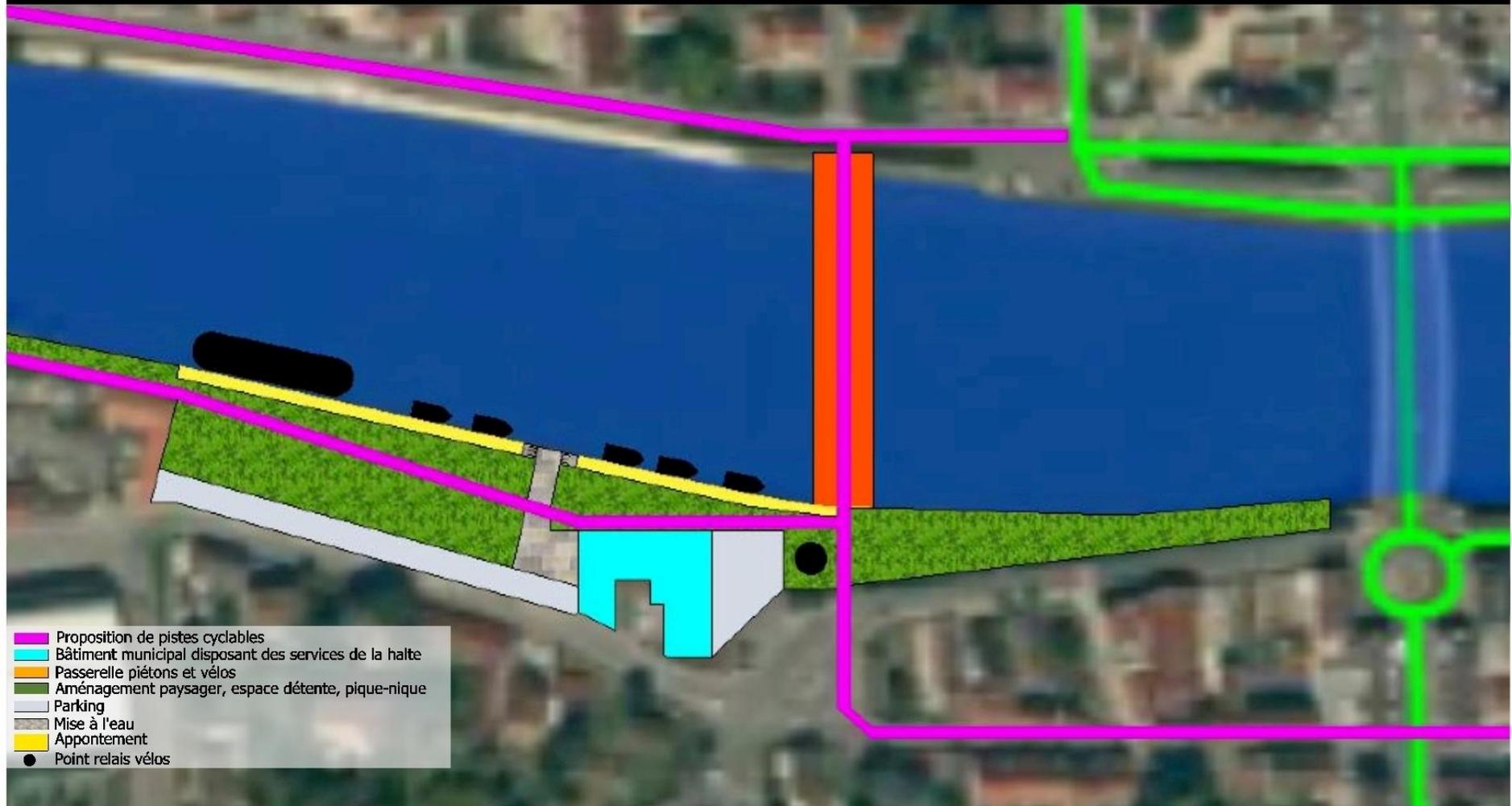
Statut et gestion		A définir.
Mobilité	PMR (loi du 11 février 2005)	<p>Conformément au décret n°2006-555 du 17 mai 2006, il est nécessaire de réaliser une analyse- diagnostic préalablement à la réalisation des travaux.</p> <p><u>Remarque</u> : les parties flottantes des installations portuaires ne sont ni des Etablissements Recevant du Public (ERP) ni des Installations Ouvertes au Public (IOP). On peut retenir que les IOP, à l'inverse des ERP ne sont pas soumis à la loi sur l'accessibilité, il s'agit plus de « mesures de bon sens ». Les parties non bâties et non flottantes des ports sont considérées comme des IOP. Aujourd'hui seuls les ERP (bureau, sanitaires ...) sont soumis à la contrainte réglementaire mais il est souhaitable que le port soit accessible aux personnes handicapées (aménagement des pontons). La loi précise que « le handicap ne peut être invoqué pour refuser l'embarquement de personnes handicapées dans les ports pour autant que le transporteur en ait été averti à la réservation ».</p>
Fonctionnement de la halte nautique	Capacité	<ul style="list-style-type: none"> • La capacité envisagée est 200m de quai de stationnement pour plaisanciers et croisiéristes. • Le tirant d'eau suffisant pour la plaisance.
	Les services proposés	<ul style="list-style-type: none"> • L'eau. • L'électricité. • Une laverie. • Des sanitaires. • Des douches. • WIFI. • Collecte déchets. • Relais vélos
Les tarifs	Tarif nuitée	<ul style="list-style-type: none"> • A définir (conseiller entre 5 et 10€ selon les tarifs appliqués habituellement).

La qualité des aménagements	Espaces verts, plantations	<ul style="list-style-type: none"> • Jardin alternant pelouses, massifs fleuris, arbres
	Mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Bancs • Tables de pique-nique • Espaces de jeux pour enfants

OPPORTUNITÉ D'UNE HALTE NAUTIQUE A PONT-SAINTE-MAXENCE



Proposition d'aménagement d'une halte nautique à Pont Sainte-Maxence



Le bâtiment municipal à l'architecture remarquable et le terrain inexploité à l'arrière sont une opportunité. De même l'aménagement de la **Trans'Oise** en milieu urbain n'étant pas encore abouti, cela laisse la possibilité d'optimiser le tracé et de mutualiser les services.

Villers Saint-Paul

Une large bande de terrain doit être achetée par la ville pour prolonger le parc de la Brèche jusqu'à l'Oise. Il est envisageable de profiter de ce projet d'aménagement pour créer un quai de stationnement fluvial le long de l'Oise. Ainsi l'intermodalité sera présente avec le passage futur de la **Trans'Oise**, la gare, la route et la rivière.

Etat des lieux du site

Le site	Localisation	<ul style="list-style-type: none">• Parcelle disponible entre le parc de la Brèche existant et l'Oise.
	Intérêt	<ul style="list-style-type: none">• Espace disponible suffisant pour aménager un parking, une aire de camping-car, un espace vert aménagé pour pique-niquer, aire de jeux, éventuellement un circuit pour du modélisme à l'image des petits trains et dans le même esprit que le parc actuel.• Passerelle piétonne reliant Villers Saint Paul à Verneuil-en-Halatte à proximité (400 mètres).
Accessibilité / Mobilité	Par le train	<ul style="list-style-type: none">• Gare de Villers-Saint-Paul à 200 mètres, ligne Creil Compiègne.
	Par la route	<ul style="list-style-type: none">• RD200.• RD1016.
	Par la voie douce	<ul style="list-style-type: none">• Projet de la Trans'Oise.
Les abords du site	Restauration	<ul style="list-style-type: none">• Restaurant à 200 mètres.
	Hébergement	<ul style="list-style-type: none">• 2 hôtels à 200 mètres.

	Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Parking existant • Nécessité de créer un second parking avec l'agrandissement du parc.
	Commerces & services	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce d'alimentation à 500 mètres.
	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Mairie à 1 km.
	Activité touristique	<ul style="list-style-type: none"> • La parc de la Brèche.
Paysage	Visibilité / image	<ul style="list-style-type: none"> • Côté terre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le débouché de la Brèche dans l'Oise est un élément à valoriser. • Côté rivière : <ul style="list-style-type: none"> ○ La courbure de l'Oise permet d'avoir une vue dégagée sur le site depuis l'amont et l'aval de l'Oise. ○ L'image de la station d'épuration et du centre de traitement des déchets doit être traitée (mur végétal, art éphémère).



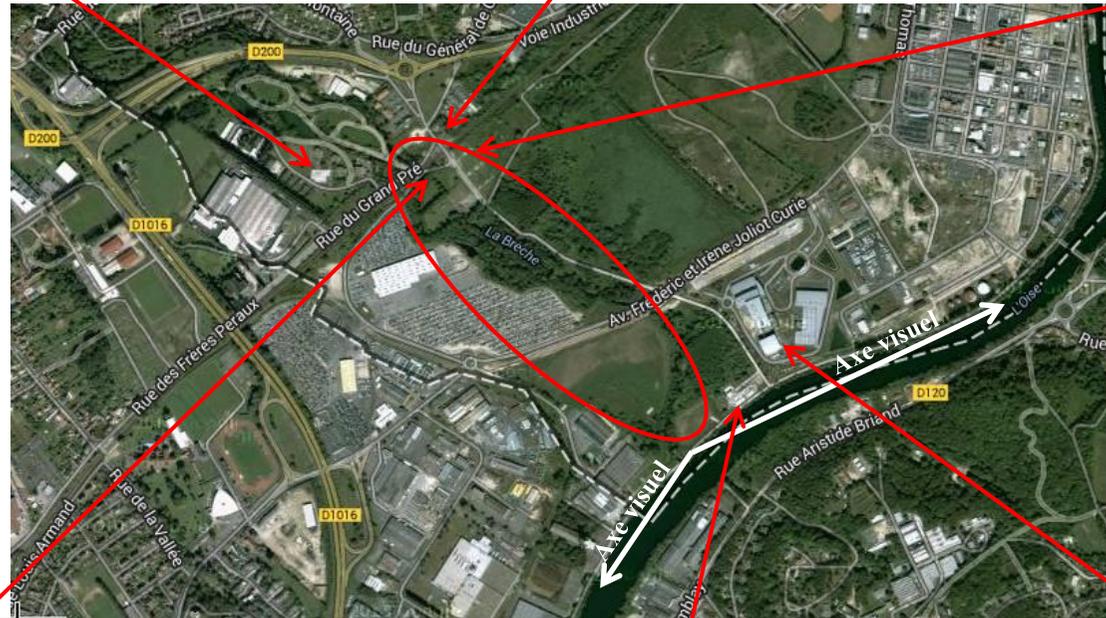
Le parc de la Brèche et ses petits trains



La gare de Villers Saint-Paul



Les jardins familiaux



Education canine Villers Saint Paul



Station d'épuration



Centre de traitement des déchets

Impact MAGEO

Voies Navigables de France



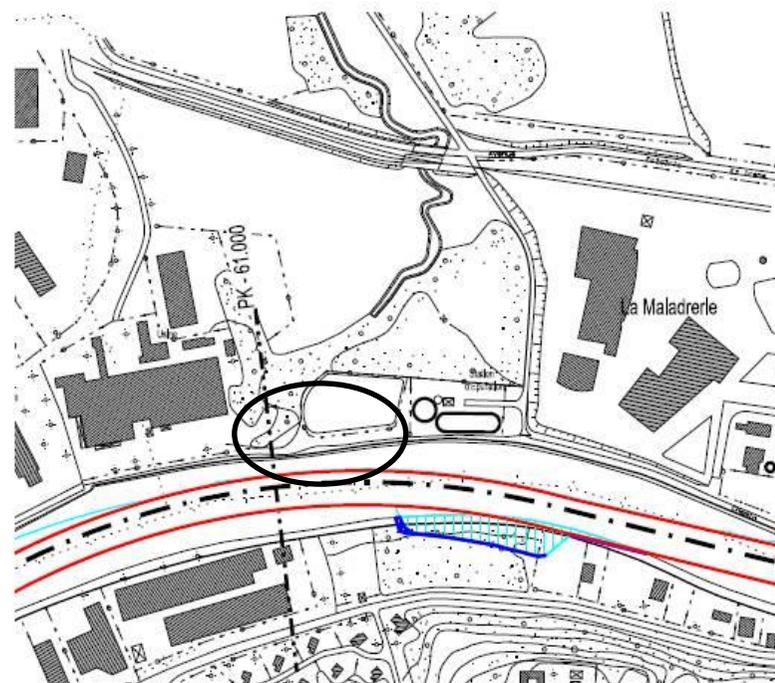
MISE AU GABARIT EUROPEEN DE L'OISE
AVANT - PROJET

BIEF DE CREIL
EMPRISE DU PROJET
VUE EN PLAN
Planche 7 | Pk 62,800 - Pk 57,000

ISL
INGÉROP

00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000
00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000

00000000	00000000	ISL	AVP	EMP	PL	0007	B1
00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000	00000000



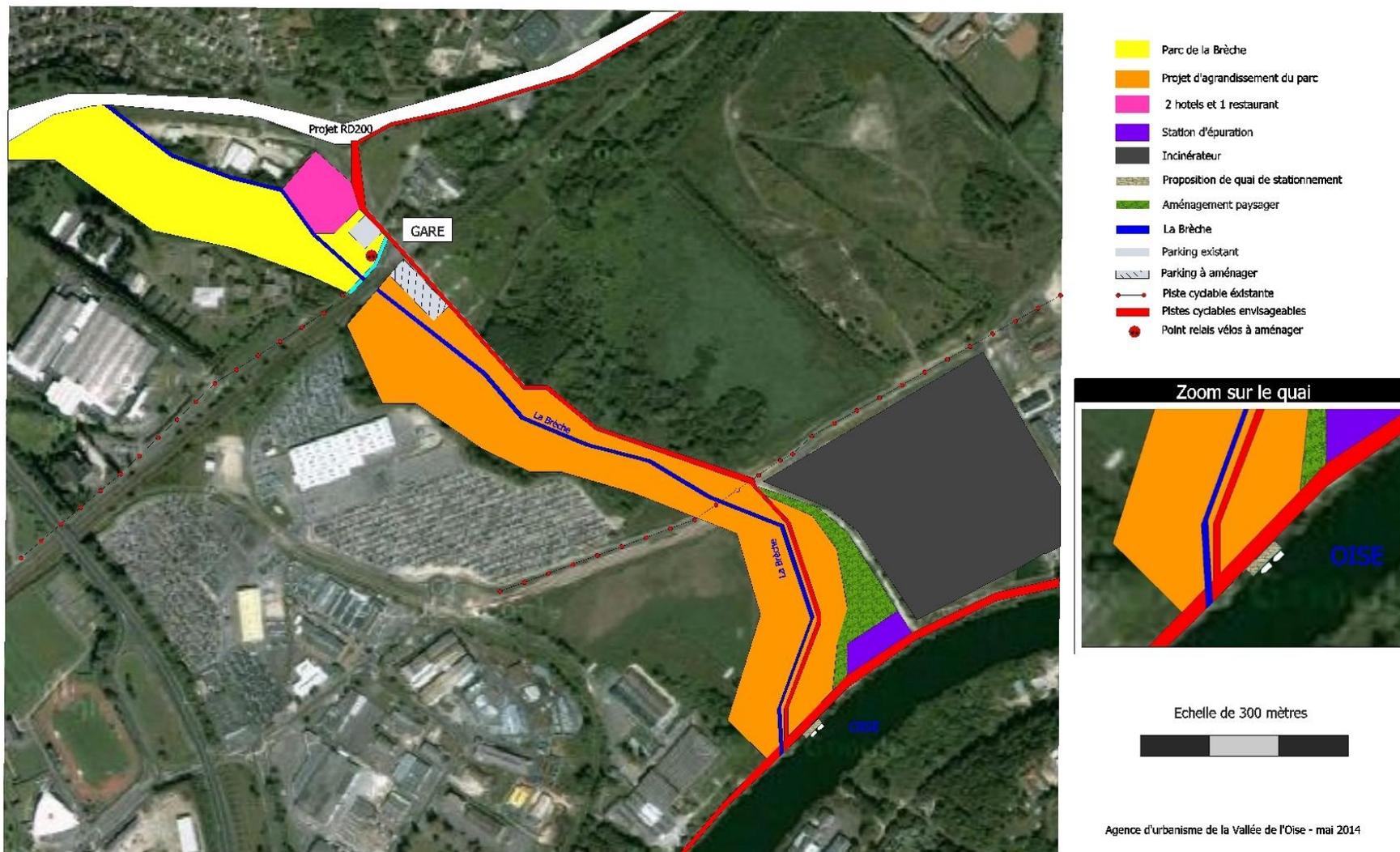
Le projet MAGEO n'impacte pas les berges au niveau du site d'aménagement potentiel.

Nota :
Coordonnées rattachées au système Lambert 93
Affaire normale (L.G.N 69)
Généré le 2010



Proposition d'aménagement du futur quai de stationnement

Proposition d'aménagement Parc de la Brèche Villers Saint Paul



C - Une étude de marché est nécessaire

La vallée de l'Oise est un territoire en pleine dynamique de projets au sein du département de l'Oise mais également dans le département du Val d'Oise. Les projets canal Seine Nord Europe (SNE) et MAGEO engendrent un vrai engouement pour le tourisme fluvial. Plusieurs communes veulent profiter de cette opportunité. Quelques collectivités travaillent sur ce sujet, mais également :

L'Isle-Adam.

L'idée de construire un port à l'Isle-Adam date de 1977. Le projet devrait voir le jour, dans sa totalité d'ici à 2016 ou 2017, au plus tard. Il est porté par le groupe Eiffage dans sa totalité.

Avec un budget de 80 millions d'euros, l'ensemble de l'opération comprend :

- Un port de plaisance de 130 anneaux accessible par une écluse longue de 45 mètres.
- 330 logements dont au moins 50 sociaux.
- 800 m² de surfaces commerciales.
- 900 places de stationnement.

Cergy Pontoise

La commune de Cergy-Pontoise réfléchit également à un agrandissement de son port qui compte actuellement 70 anneaux. Ce projet est d'ailleurs inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération. Il prévoit la création de 100 anneaux supplémentaires et d'une aire d'hivernage.

En comptabilisant l'ensemble des équipements et des projets présents sur la vallée de l'Oise, on obtient :

Commune	Capacité d'accueil	Projet
Cergy Pontoise	70 anneaux	100 anneaux
Jaux	25 anneaux	
Compiègne	70 anneaux	
Creil		60 anneaux
L'Isle Adam		130 anneaux
Janville /Longueil-Annel		80 à 120 anneaux
TOTAL	165 anneaux	370 à 410 anneaux

Au total cela représente à minima 370 anneaux supplémentaires si tous les projets se réalisent. C'est plus du double de la capacité actuelle qui compte 165 anneaux.

L'augmentation prévue du tourisme fluvial avec le projet du canal Seine-Nord Europe sera-t-elle suffisante pour remplir ces emplacements ?

L'autre question à se poser concerne les conflits d'usage. La navigation de plaisance et de loisirs peut-elle coexister avec des barges géantes de 3 000 à 4 000 tonnes qui circulent sur la rivière ? A cette question VNF ne répond pas directement et déclare que « chacun est libre de naviguer en toute sécurité mais en respectant la cohabitation des uns avec les autres ».

D – Tarif de ports de plaisance

Port de Cergy Pontoise

Longueur	Largeur	Saison (1/06 – 30/09)			Hors saison			Forfait annuel
		Jour escale	Semaine	Mois	Jour escale	Semaine	Mois	
5,5m	2,00m	10,10€	46€	188€	7,90€	39€	154€	1 623€
6,5m	2,40m	11,20€	56€	223€	8,90€	43€	169€	1 816€
7,5m	2,65m	12,30€	63€	250€	10,10€	47€	190€	2 181€
8,5m	2,85m	14,60€	73€	292€	11,20€	57€	222€	2 477€
9,5m	3,05m	16,80€	85€	333€	12,30€	62€	246€	2 786€
10,5m	3,30m	17,90€	92€	368€	14,60€	70€	278€	3 165€
11,5m	3,60m	21,30€	108€	430€	16,80€	86€	339€	3 763€
13m	3,95m	26,60€	131€	525€	19,90€	100€	401€	4 462€

Port de Charleville Mézières

Longueur	Jour escale	Semaine	Mois Basse saison	Mois Haute saison	Forfait annuel
< 5m	11€	55€	120€	140€	1 370€
5m à 5,99m	12€	60€	140€	160€	1 600€
6m à 6,99m	13€	65€	155€	180€	1 770€
7m à 7,99m	14€	70€	195€	210€	2 225€
8m à 8,99m	15€	75€	210€	225€	2 385€
9m à 9,99m	18€	90€	245€	265€	2 785€
10m à 11,99m	24€	120€	330€	355€	3 735€
12m à 13,99m	27€	135€	375€	405€	4 295€
14m à 15,99m	30€	150€	415€	445€	4 690€
16m à 17,99m	32€	160€	440€	475€	5 010€
18m à 19,99m	34€	170€	465€	505€	5 330€
20m à 21,99m	36€	180€	495€	535€	5 645€
22m à 24m	38€	190€	525€	565€	5 965€

Port de Decize

Longueur	Basse saison (1/10 au 31/03)	Haute saison		Forfait annuel
	Mois	Semaine	Mois	Année
< 6m	88€	42€	175€	700€
6m à 8m	113€	42€	175€	800€
De 8m à 12m	138€	48€	200€	1250€
De 12m à 15m	163€	54€	225€	1450€

Port de Briennon sur Armançon

Longueur	jour	Semaine	Mois	Année
inf. à 5,99 M	10 €	20 €	65 €	550 €
6,00 à 7,99 M	10 €	25 €	75 €	720 €
8,00 à 9,99 M	10 €	30 €	95 €	900 €
10,00 à 11,99 M	10 €	35 €	110 €	1 000 €
12,00 à 13,99 M	10 €	45 €	130 €	1 200 €
14,00 à 14,99 M	13 €	50 €	150 €	1 400 €
15,00 à 19,99 M A couple	15 €	70 €	180 €	1 800 €
Sup. à 20 M A couple	20 €	95 €	300 €	2 600 €

Port de Compiègne

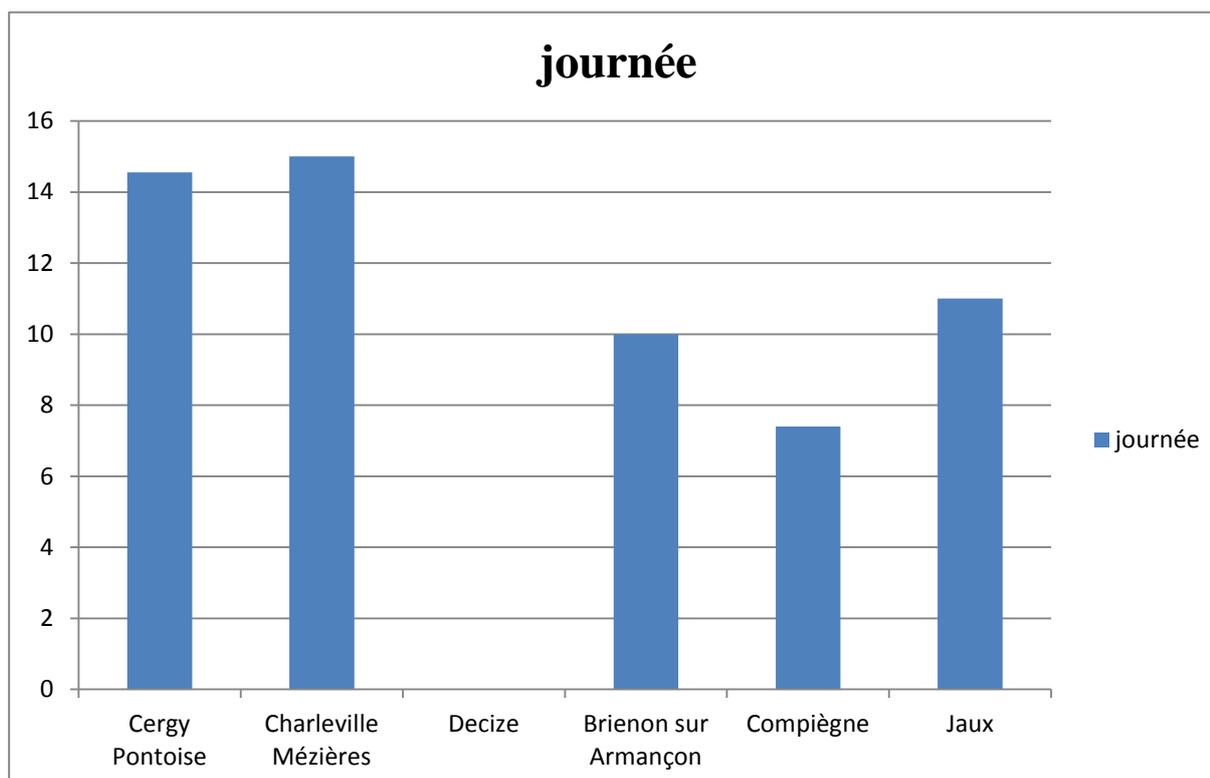
Longueur	Journée	Semaine	Mois	Forfait annuel
< 4m	2,20€	9,30€	20,30€	180,00€
De 4,01 à 6 m	3,14€	13,20€	25,90€	255,00€
De 6,1 à 8m	4,50€	19,20€	42,20€	397,00€
De 8,01 à 10m	7,40€	31,60€	69,05€	675,00€
De 10,01 à 12m	15,20€	64,80€	135,00€	1 190,00€
De 12 à 14m	16,70€	73,55€	155,70€	1 460,00€
>14m	19,80€	87,50€	185,30€	1 740,00€

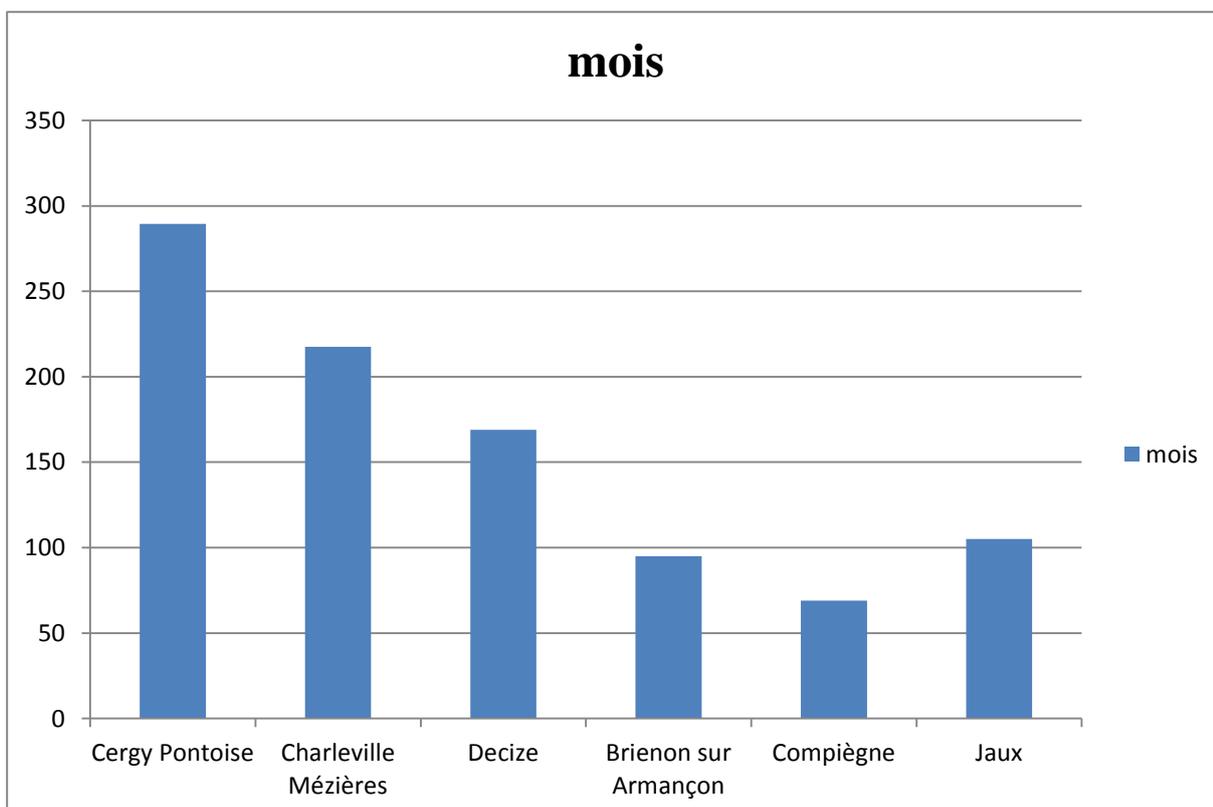
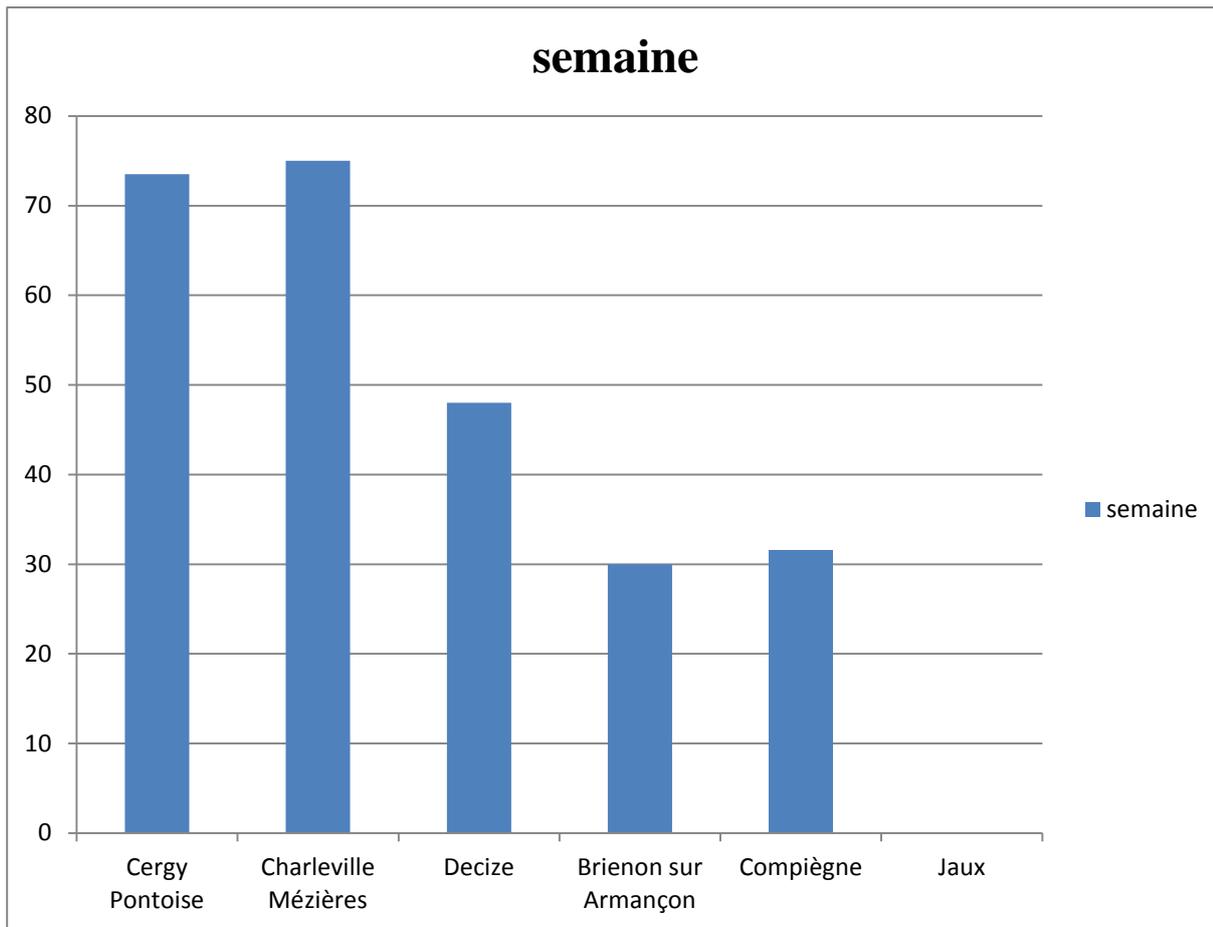
Port de Jaux

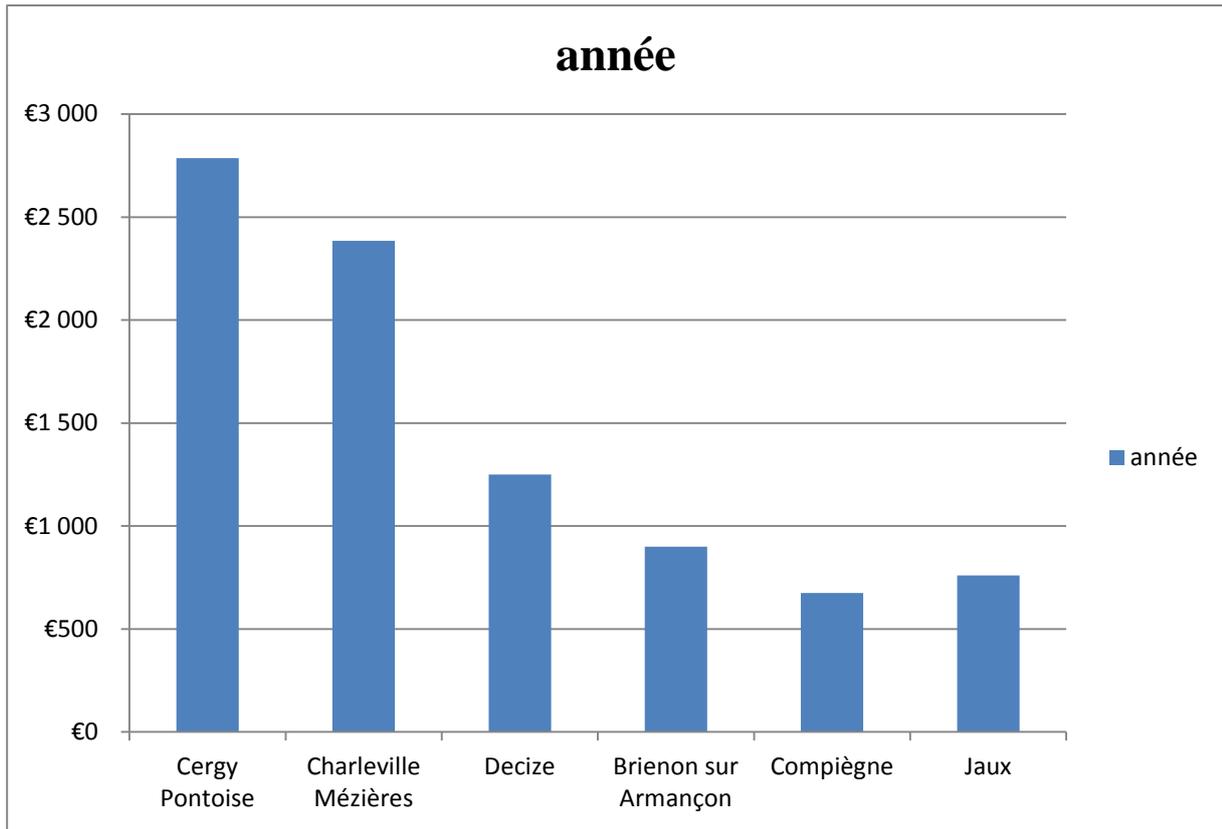
Longueur	Journée	Mois	Forfait annuel
De 5,00 à 6,00m	11€	70€	460€
De 6,01 à 7,00m	11€	80€	560€
De 7,01 à 8,00m	11€	88€	660€
De 8,01 à 9,00m	11€	105€	760€
De 9,01 à 10,00m	11€	115€	870€
De 10,01 à 11,00m	11€	130€	990€
De 11,01 à 12,00m	11€	145€	1 270€

Comparaison de tarifs pour un bateau de 9m de long (taille moyenne)

	journée	semaine	mois	année
Cergy Pontoise	14 €	73 €	289 €	2 786 €
Charleville Mézières	15 €	75 €	218 €	2 385 €
Decize		48 €	169 €	1 250 €
Compiègne	7 €	31 €	69 €	675 €
Jaux	11 €		105 €	760 €







CONCLUSION

Comme nous venons de le voir, le tourisme recouvre de très nombreux domaines, accessibilité, restauration, hébergement et activités. Il concerne des pratiques très différentes, qu'il s'agisse du tourisme fluvial, du tourisme à vélo ou de la randonnée.

L'enjeu est d'apporter une réflexion globale, mettant ensemble ces activités variées pour redonner aux voies d'eau une place dans l'offre touristique. L'amélioration du cadre de vie liée à l'implantation d'un port, d'une halte, à l'aménagement des **berges** et quais, générera, en plus de retombées économiques une animation locale intéressante.

Enfin, même si la vallée de l'Oise ne nécessite pas forcément la réalisation de tous les projets de ports de plaisance, l'existant doit voir sa qualité améliorée en termes de confort des usagers et en termes d'accessibilité des PMR.

GLOSSAIRE

APPONTEMENT

Plate-forme fixe ou flottante permettant aux bateaux de s'accoster ou de s'amarrer dans les rivières ou les estuaires soumis à la marée.

BERGE

Talus bordant le lit d'une rivière ou d'un canal. La berge s'étend en principe du niveau de l'étiage (niveau le plus bas) jusqu'au niveau auquel le débordement commence.

BIEF

Le bief est la portion de canal ou de rivière située entre deux ouvrages (barrages ou écluses).

CHEMIN DE HALAGE ET DE CONTRE-HALAGE

Bien que les chevaux (ou les mariniers et leur femme) ne halent plus les bateaux depuis plusieurs décennies, on parle encore de chemins de halage pour désigner les chemins de service. Le chemin de contre-halage est situé sur la rive opposée au chemin de halage.

Code NAF ((Nomenclature d'Activité Française)

Le code NAF, est l'un des codes Insee. Il permet la codification l'activité principale exercée dans l'entreprise ou l'association.

DARSE

Bassin abrité à l'intérieur d'un port.

ECOTOURISME

L'**écotourisme** ou le **tourisme vert** est une des formes du tourisme durable, plus centrée sur la découverte de la nature. L'écotourisme est un concept créé par des biologistes au Costa Rica dans les années 80.

FREYCINET

Charles Louis de Saulces de Freycinet, ministre des Travaux publics, de 1877 à 1879, a normalisé bon nombre de règles du transport. Son nom est resté attaché à un gabarit, appliqué aux bateaux et aux canaux. Une péniche « Freycinet » est longue de 38,50m et large de 5,05m.

GEOMATICIEN

Son métier consiste à exploiter un Système d'Information Géographique (**SIG**) pour faire des cartes, des analyses, ou pour mettre des données géographiques à disposition d'utilisateurs

ISARIEN

Relatif au département ou aux habitants de l'Oise.

PALPLANCHE

Le mot désigne un pieu profilé conçu pour être battu en terre ou dans le sédiment et s'enclenchant aux pieux voisins par l'intermédiaire de nervures latérales appelées serrures. Les palplanches permettent de constituer un mur de soutènement, un batardeau, une palée ou un écran imperméable.

PLAN GUIDE

Un Plan Guide est un type de plan qui définit les axes structurants d'un projet urbain. Il définit les grandes orientations afin de permettre à des bureaux d'études spécialisés de réaliser les plans d'exécution relatifs à leur spécialité. C'est un document évolutif.

POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

Il s'agit d'un site qui regroupe les différents modes de transport utilisés par les habitants d'une ville : bus, cars interurbains, voitures, taxis, vélos, cheminements piétonniers...

QGIS

QGIS est un logiciel **SIG** libre.

RESCINDEMENT

Modification du tracé des berges au niveau des courbes d'une rivière aménagée pour faciliter la navigation des convois.

SIG (Système d'Information Géographique)

Système d'information permettant de créer, d'organiser et de présenter des données géoréférencées, ainsi que de produire des plans et des cartes.

Code SIREN (système Informatique du Répertoire des Entreprises)

le code SIREN (Système Informatique du Répertoire des Entreprises) est un code Insee unique qui sert à identifier une entreprise française.

TOURISME FLUVESTRE

Terme inventé par Jean VIARD, qui correspond au tourisme au bord des voies d'eau (activités nautiques, vélo, randonnées, visite des sites remarquables).

TRANS'OISE

Voie de circulation douce, piloté par le conseil général de l'Oise. Le tracé de la Trans'Oise doit permettre de rallier 70 communes dont les principales villes du département.

BIBLIOGRAPHIE ET SITES INTERNET

A- Bibliographie

Les 4 Schémas de Cohérence territoriale sur la vallée de l'Oise :

- SCOT du syndicat mixte du Grand Creillois,
- SCOT de l'Agglomération de la Région de Compiègne,
- SCOT Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte:
- SCOT du Syndicat Mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées,

Lois dites Grenelle 1 & 2,

Loi pour l'accès à un logement et un urbanisme rénové (ALUR),

Guide plan d'aménagement de la voirie et de l'espace public (PAVE),

Une voirie accessible, CERTU, Novembre 2007 - Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées,

Aménagement des rivières en ville, CERTU avril 2002.

Diagnostic de la sensibilité des berges de l'Oise à l'érosion, version n°2 Novembre 2010, réalisé par SAFEGE Ingénieurs Conseils pour Voies Navigables de France.

« Biodiversité & Tourisme » guide de la direction générale de la compétitivité.

B- Sites internet

Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>.

Centre d'Etude et d'Expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement :

<http://www.cerema.fr>.

Voies Navigables de France (VNF) :

<http://www.vnf.fr>.

Conseil général de l'Oise :

<http://www.oise.fr>

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie (DREAL Picardie) :

<http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr>

Direction Départementale des Territoires de l'Oise :

<http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr>

Comité départemental du tourisme de l'Oise :

<http://www.oisetourisme.com>