

ARCinfos

Journal de l'Agglomération de la Région de Compiègne / N°3

ARMANCOURT ■ CHOISY-AU-BAC
■ CLAIROIX ■ COMPIEGNE ■
JANVILLE ■ JAUX ■ JONQUIERES
■ LA CROIX-SAINT-OUEN ■ LE MEUX
■ MARGNY-LES-COMPIEGNE ■
SAINT-JEAN-AUX-BOIS ■ SAINT-
SAUVEUR ■ VENETTE ■ VIEUX-
MOULIN

NOVEMBRE 2005



Le projet de cœur d'agglomération et le nouveau pont urbain

Numéro
spécial



Interview



Michel Foubert,
délégué de l'ARC aux
grandes infrastructures,
président du Comité de
pilotage du Projet de cœur
d'agglomération et du
nouveau pont urbain,
membre du bureau de l'ARC.

ARC Infos

Où en est aujourd'hui le projet de pont ?

Michel Foubert,

La réalisation d'un ouvrage aussi important pour l'avenir du Compiégnois nécessite plusieurs phases d'études préalables et de concertation avec les habitants.

La première étape de la concertation a eu lieu il y a deux ans, elle portait sur l'emplacement du pont. Après cette étape nous avons eu deux années d'études intenses pour donner corps au projet. C'est le résultat de ces deux années de travail que nous présentons aux habitants. Nous proposons une évolution équilibrée du cœur d'agglomération sur les deux rives autour du futur pont. Ce projet intègre les contraintes de navigation du projet Seine Nord Europe et permettra d'améliorer les conditions de circulation.

ARC Infos

Quel a été pendant ces deux ans le rôle du Comité de pilotage que vous présidez ?

Michel Foubert,

Il se compose d'élus de l'agglomération en particulier les maires de Compiègne, Margny et Venette ainsi que les maires des communes voisines et les présidents de commissions concernées, des services de l'ARC et des cabinets associés. Le comité de pilotage a eu à coordonner le travail de plusieurs cabinets qui sont parmi les meilleurs spécialistes en France dans leurs domaines, les uns dans les techniques de construction des ponts et la navigation, d'autres dans l'urbanisme, d'autres encore dans la circulation. A partir des études très détaillées qu'ils nous ont remises, notre rôle a été de donner les grandes directions et d'assurer la cohérence globale du projet qui prend en compte l'ensemble des contraintes et des objectifs.

Il fallait arriver à utiliser, au service du cœur d'agglomération et dans une perspective de développement durable, les terrains actuellement délaissés notamment la rive droite et régler, pour le long terme, les problèmes de circulation au centre de l'agglomération. Ce projet avait également pour impératif d'intégrer l'Oise et ses magnifiques berges, avec des voies piétonnes et cyclables.

ARC Infos

Quelles sont les étapes à venir ?

Michel Foubert,

Aujourd'hui nous avons défini des principes généraux. Après avoir recueilli les avis des habitants de l'agglomération, nous lancerons le concours d'architectes qui prendra en compte ces remarques. Nous devrions avoir fin 2006 une nouvelle phase de concertation avec des propositions précises sur le dessin du pont, des immeubles, sur la voirie et les berges de l'Oise. Fin 2007 le projet sera abouti et le chantier commencera en 2008.

Hier, un centre d'agglomération sur la rive gauche, limité au centre-ville de Compiègne

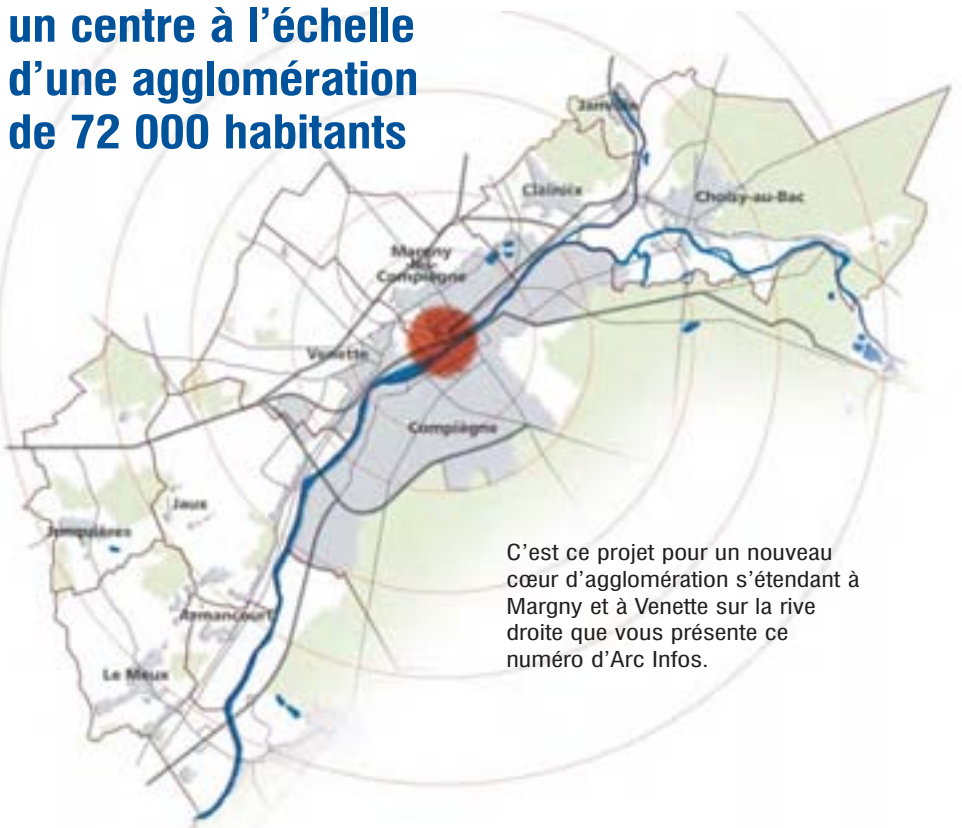


Depuis la fin de la 2^{ème} guerre mondiale, la population des 14 communes de l'agglomération de Compiègne a augmenté et l'urbanisation s'est étalée vers le sud.

On utilise de plus en plus sa voiture pour faire des courses dans les centres commerciaux en périphérie.

Le centre-ville de Compiègne, limité d'un côté par la forêt et de l'autre par l'Oise, n'a pas pu profiter pleinement de cette croissance.

Demain, sur la rive droite et sur la rive gauche, un centre à l'échelle d'une agglomération de 72 000 habitants



C'est ce projet pour un nouveau cœur d'agglomération s'étendant à Margny et à Venette sur la rive droite que vous présente ce numéro d'Arc Infos.



Ce que vous allez découvrir

Ce numéro spécial d'Arc Infos vous propose de participer à la réflexion sur l'avenir de notre « cœur d'agglomération », cet espace qui, à partir du centre historique de Compiègne, rayonne sur les deux côtés de l'Oise et inclut Margny et une partie de Venette.

Nous souhaitons, dans les années qui viennent, en faire le véritable centre de notre agglomération.

Nous rééquilibrerons ainsi le développement des deux rives de l'Oise en même temps que celui du nord et du sud du Compiégnois.

La réalisation de la rocade nord-est et la construction du nouveau pont urbain vont rendre ce projet réalisable. Aujourd'hui quantité de voitures traversent le cœur d'agglomération, parce que seuls le pont de la rocade sud et le pont Solférino permettent de franchir l'Oise. Le viaduc de la rocade nord-est réduira ce flux qui pourra, de plus, se répartir entre le pont Solférino et le nouveau pont urbain.

La modification du plan de circulation donnera un nouveau souffle au centre historique de Compiègne.

Mais c'est de l'autre côté de l'Oise, sur la rive droite, que les changements seront les plus spectaculaires.

Au débouché du nouveau pont, entre l'Oise, la rue de Beauvais et la voie ferrée, un quartier

va naître, là où il y a des entrepôts et des garages. Symétrique du quartier des Capucins, il sera proche du centre ville et de la gare. Grâce à un urbanisme raisonnable, il s'intégrera de façon harmonieuse aux quartiers voisins. Ses logements, ses commerces et ses activités de services bénéficieront d'un site exceptionnel aujourd'hui peu mis en valeur.

Nous redécouvrirons ainsi la rivière à laquelle nous tournons le dos depuis si longtemps. Comme sur la rive gauche, une promenade sera réservée aux piétons et aux cyclistes. Des cafés installeront leurs terrasses au bord de l'eau.

Nous réaménagerons également la RN 31 qui traverse Venette, Margny et le Petit Margny pour en faire une véritable voie urbaine, plus sûre pour les piétons, plus agréable pour les riverains.

Grâce à Michel Foubert, délégué de l'ARC pour les grandes infrastructures, ce grand projet, qui nous engage pour la décennie à venir, a été conduit avec l'ensemble des élus de l'Agglomération de la Région de Compiègne et en particulier les maires de Margny et de Venette. Nous attendons qu'il suscite votre intérêt mais aussi vos réflexions et vos questions. Vous pourrez les exprimer au cours des réunions et présentations publiques ou encore sur internet. Nous les prendrons en compte dans les étapes à venir du projet pour qu'il devienne le vôtre, celui de tous les habitants de l'agglomération.

Philippe MARINI

Président de l'Agglomération de la Région de Compiègne



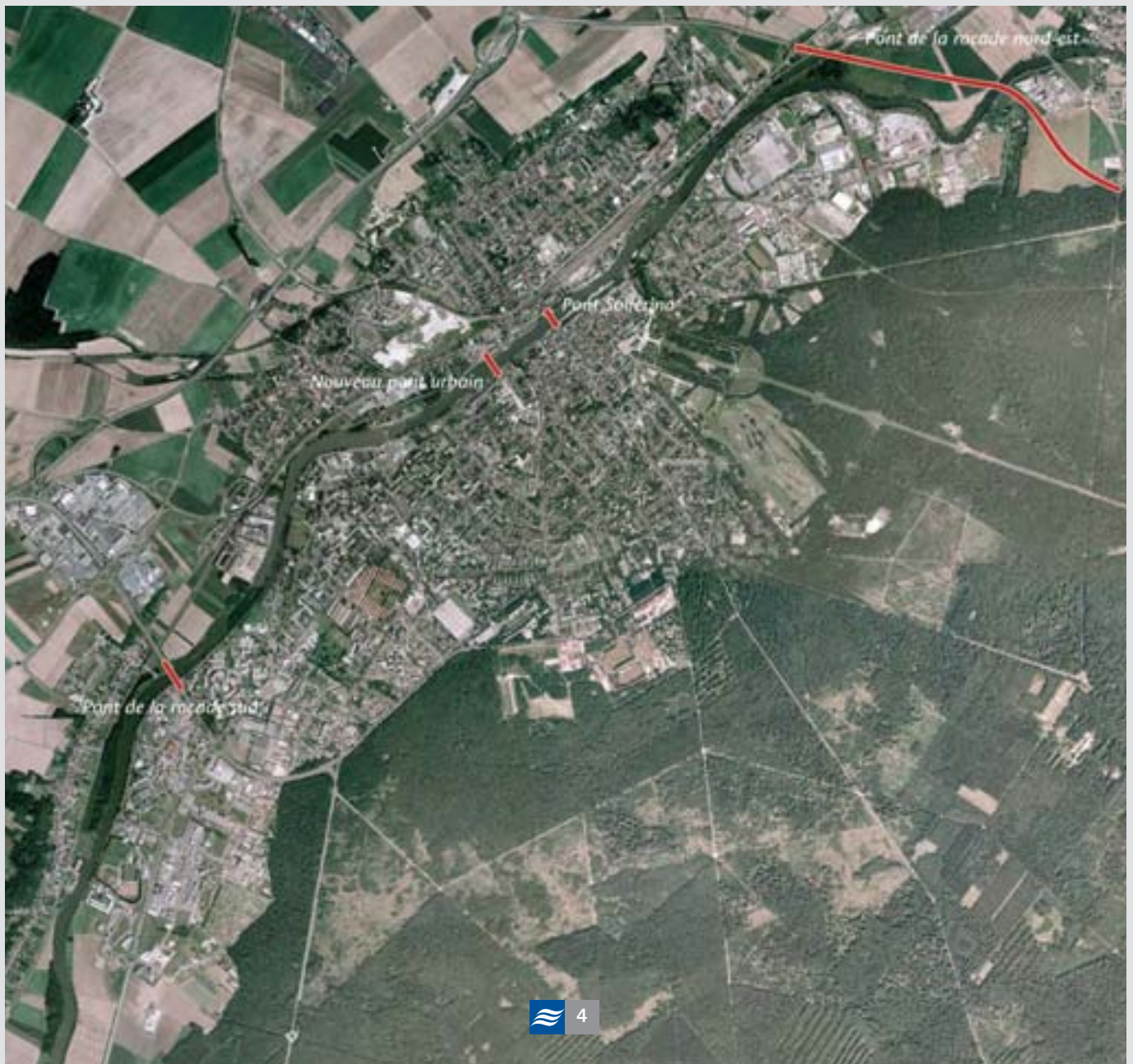
4 ponts pour une agglomération :

2 ponts sur la rocade : le pont de la rocade sud et le viaduc de la rocade nord-est, 2 ponts au cœur de l'agglomération : le pont Solférino et le nouveau pont urbain.

Dans les années qui viennent, l'agglomération de Compiègne disposera de quatre ponts au lieu de deux aujourd'hui.

L'achèvement de la rocade nord-est va diminuer le nombre de poids lourds sur la rocade sud et en forêt et alléger la circulation au centre de l'agglomération. Cette circulation se répartira entre les deux ponts urbains.

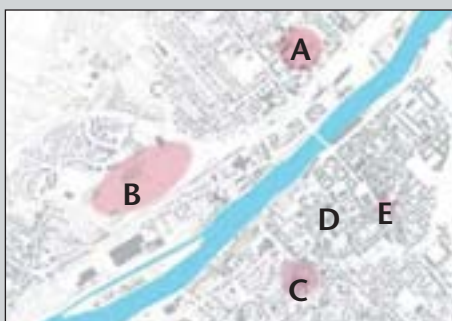
Les deux nouveaux ponts vont rendre possible la réalisation du projet de cœur d'agglomération.



Gros plan sur le projet de cœur d'agglomération



Aujourd'hui à Margny, Compiègne et Venette, des réalisations récentes et des projets isolés.



- A Le quartier Margny la Ville à Margny-lès-Compiègne
- B Le développement du quartier de La Prairie à Venette et à Margny
- C Le quartier des Capucins à Compiègne
- D La rénovation de la bibliothèque Saint-Corneille à Compiègne
- E Le réaménagement de la place Saint-Jacques à Compiègne

Demain, un cœur d'agglomération reliant les deux rives de l'Oise

Des deux côtés de l'Oise de nombreux projets parmi lesquels un nouveau plan de circulation

- 1 Construction du pont urbain et nouveaux aménagements de part et d'autre
- 2 UTC : réaménagement du site Benjamin Franklin rue du Port à Bâteaux
- 3 Au centre-ville de Compiègne : création de zones 30 et de nouvelles rues piétonnes
- 4 Un tissu urbain en transformation
- 5 Le réaménagement de la RN 31
- 6 Le réaménagement des berges de l'Oise et la création de parcours réservés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes
- 7 Au centre-ville de Margny-lès-Compiègne : création de zones 30, élargissement des trottoirs avenue Octave Butin
- 8 La restructuration à terme du quartier des Roses de Picardie
- 9 La gare : une réflexion en cours



Interview



Bernard Hellal
Maire de Margny-lès-Compiègne,
Vice-Président
de l'Agglomération de la Région de Compiègne

ARC Infos

*En quoi consiste le projet de cœur d'agglomération dans votre commune ?
Quel est son intérêt pour celle-ci ?*

Bernard Hellal

Au delà du pont, il y a un enjeu : la revitalisation de la rive droite. Il s'agit de lui donner une nouvelle dimension. Le futur pont arrivera à Margny, rue de Beauvais. Il offre une opportunité extraordinaire pour tout un quartier dont les habitants se sentaient jusqu'alors quelque peu délaissés. Maintenant ils vont se trouver au cœur même des préoccupations de l'agglomération.

ARC Infos

Que va-t-il apporter aux habitants ?

Bernard Hellal

Cette vision de l'avenir est partagée par les habitants. Ils voient la ville bouger. A la place des friches industrielles qu'on avait depuis des décennies, des nouveaux quartiers qui sortent de terre. Quelque chose d'intelligent se met en marche.

ARC Infos

Quels vont être les aménagements visibles ? Dans 5 ans, qu'est-ce qui aura changé ?

Bernard Hellal

Les rives de l'Oise méritent d'être mises en valeur. Le projet de cœur d'agglomération prévoit des logements au bord de l'eau, un habitat mixte. Des entreprises de service vont s'installer. Margny disposera de nouvelles ressources.

Il y a quarante ans, Margny se posait la question de son indépendance financière et ne voyait qu'une solution : fusionner avec Compiègne. Aujourd'hui, avec ce projet, l'ARC lui donne au contraire les moyens de son autonomie financière. L'agglomération ne va pas faire disparaître la commune au contraire. Margny est en train de tourner une page de son histoire. C'était un faubourg de Compiègne trop dépendant de la ville. Désormais elle va s'épanouir aux côtés de Compiègne.



Faire battre le cœur d'agglomération



Les constats

Un cœur d'agglomération qui n'a pas pu se développer en harmonie sur les deux rives de l'Oise

Une circulation difficile

Les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes n'ont pas suffisamment d'espace

L'Oise est restée une barrière à l'équilibre des deux rives

Les bords de l'Oise sont insuffisamment mis en valeur

De nombreux projets concernent le cœur de l'agglomération

Les objectifs

Étendre et dynamiser le cœur d'agglomération

Organiser la circulation

Rééquilibrer les modes de déplacement au profit des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes

Intensifier les échanges entre les deux rives en créant deux nouveaux ponts

Se réapproprier l'Oise au cœur de l'agglomération

Relier les projets existants

cœur tion

Les propositions

Un projet global pour le cœur d'agglomération qui permette aux habitants de l'identifier et de se l'approprier.

Créer un nouvel espace central entre l'Oise et la RN 31 sur la rive droite.

Créer un nouveau quartier à l'emplacement des garages, des entrepôts...

Transformer la RN 31 en avenue urbaine conduisant au centre de l'agglomération

Réaménager les bords de l'Oise pour la promenade et les loisirs

Construire le nouveau pont urbain

Construire le pont de la rocade nord-est au nord de l'agglomération

Modifier le plan de circulation pour mieux organiser les déplacements

Donner plus de place aux cyclistes et aux piétons



Interview



Philippe Marini
Maire de Compiègne
Président de
l'Agglomération
de la Région
de Compiègne

ARC Infos

En quoi consiste le projet de cœur d'agglomération dans votre ville ? Quel est son intérêt pour celle-ci ? Que va-t-il apporter aux habitants ?

Philippe Marini

La circulation sur l'axe pont Solférino-rue de Solférino diminuera de moitié c'est le point essentiel. Elle se répartira entre le nouveau pont et le pont Solférino. Cet effet sera d'autant plus efficace que, presque en même temps, nous verrons la mise en service du viaduc de la rocade nord-est entre Clairoix et Choisy. Les voitures qui viennent de l'extérieur et vont à l'extérieur ne passeront plus par le centre de Compiègne. Avec le nouveau plan de circulation rendu ainsi possible, nous allons créer des rues piétonnes ou semi piétonnes. Nous ne chasserons pas la voiture du centre mais nous l'approprions au profit des piétons, des cyclistes et des personnes qui ont des difficultés à se déplacer.

ARC Infos

Quels vont être les aménagements visibles ? Dans cinq ans qu'est-ce qui aura changé ?

Philippe Marini

Si l'on ne réalisait pas ce deuxième pont la dynamique urbaine conduirait à déplacer progressivement le centre de gravité de l'agglomération vers l'aval c'est-à-dire vers le sud. Si nous ne voulons pas que la place de l'Hôtel de Ville de Compiègne ne soit plus dans quelques décennies qu'un symbole vide de sens, il faut rendre la vie plus facile dans le centre historique. L'asphyxie le menace et ce qui bloque actuellement, c'est le franchissement de l'Oise.

ARC Infos

Vous avez indiqué pour le nouveau pont et les deux carrefours de la rue de Beauvais et de la rue du Port à Bâteaux un investissement de 15 millions d'euros. N'est-ce pas démesuré pour l'agglomération ?

Philippe Marini

Cette somme est tout à fait comparable à plusieurs de nos réalisations les plus importantes. La station d'épuration inter-

communale de La Croix-Saint-Ouen nous a coûté 17,3 millions d'euros en 1990-1994. Les réseaux d'assainissement - que personne ne voit mais qui sont indispensables - 43 millions d'euros depuis 1971. La zone industrielle du Meux, 25 millions d'euros au total. Bien sûr, 15 millions d'euros représentent une somme très importante mais elle n'est pas démesurée.

En ce qui concerne le nouveau quartier sur la rive droite et la tête de pont rive gauche, l'aménagement des espaces publics sera, comme dans toute opération urbaine, financé grâce aux recettes foncières. Le financement du réaménagement de la RN 31 et des berges de l'Oise s'étalera sur une dizaine d'années avec la possibilité d'apports extérieurs.

ARC Infos

Quel sera l'impact financier de ce projet sur les impôts ?

Philippe Marini

Je précise tout d'abord que les particuliers ne paient pas d'impôt à l'ARC. Depuis la création de la communauté d'agglomération, le 1^{er} janvier 2005, la seule recette fiscale de l'intercommunalité est la taxe professionnelle versée par les entreprises.

Depuis une demi-douzaine d'années, notre structure intercommunale a anticipé le financement, total ou partiel, de **quatre très grands projets** : la rocade nord-est, le nouveau pont, le parc d'activités du Bois de Plaisance et le programme Université du 3^{ème} millénaire (U3M). Pour cela elle a réduit de façon significative son **endettement**. Celui-ci a **diminué de 12 millions d'euros en 6 ans**, ce qui nous a redonné une marge d'autofinancement de 2,2 millions d'euros par an.

La création de la communauté d'agglomération nous a en outre permis de recevoir des dotations plus importantes de l'Etat : + 1,5 million d'euros par an. Avec l'élargissement de nos bases de taxe professionnelle, nous possédons donc au total une **capacité d'autofinancement de 4,5 millions d'euros par an**. Celle-ci est **largement supérieure au remboursement annuel des 40 millions que nous aurons à emprunter pour ces quatre projets**. Nous aurions par exemple à rembourser 2,5 millions d'euros par an pour une durée d'emprunts de 30 ans. **La construction du pont ne sera pas une cause d'augmentation de la taxe professionnelle.**

Je vous indiquerai enfin que les 3 millions d'euros que devait nous verser la Région au titre du pont nous le seront bien mais pour la rocade nord-est, ce qui d'un point de vue financier revient au même.



Interview



Robert Ternacle
Maire du Meux
Vice-Président
de l'Agglomération de la
Région de Compiègne

ARC Infos

Quelle fonction va avoir pour vous ce nouveau pont ?

Robert Ternacle

Ce pont urbain prend tout son sens dès l'instant où l'on sait que le pont de la rocade nord-est va se faire rapidement. Ce ne sera pas un pont encombré par le transit. Il s'agit bien d'un pont urbain destiné aux habitants de l'agglomération appelés à fréquenter les commerces et les services du centre. L'accès des habitants des communes de la rive droite sera grandement facilité. Quand on regarde le centre de Compiègne on voit qu'il n'a pratiquement pas changé depuis 30 ou 40 ans. Il y a juste quelques commerces de plus rue de Paris et rue des Capucins. Dès l'instant où l'on peut aborder le centre autrement que par le pont Solférino cette nouvelle possibilité va permettre le développement de nouveaux commerces et services. Les piétons pourront se déplacer plus facilement, il y aura plus d'échanges entre les nouveaux quartiers de Margny et de Venette. Les derniers aménagements et les rues piétonnes amélioreront la qualité de vie au centre de Compiègne.



Jean-Noël Guesnier
Maire de Choisy-au-Bac
Vice-Président
de l'Agglomération de la
Région de Compiègne

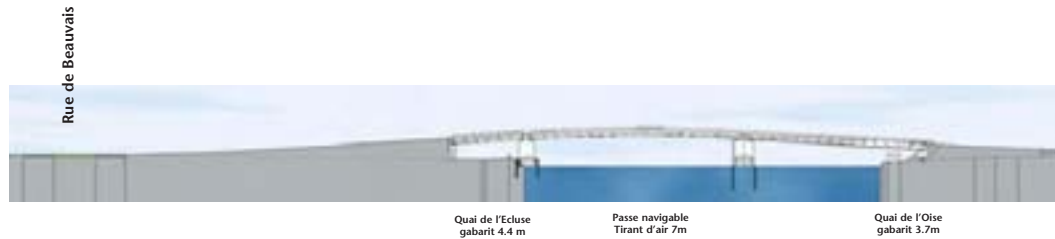
ARC Infos

Pour vous qu'est-ce que ce nouveau pont va apporter dans la vie quotidienne ?

Jean-Noël Guesnier

Le nouveau pont urbain va faciliter la communication sur toute l'agglomération. Les personnes qui travaillent sur les différents sites industriels ou commerciaux du Compiègnais verront leur déplacements allégés en durée. Ce nouveau pont urbain permettra une meilleure accessibilité routière et pédestre des habitants de la rive droite vers le cœur d'agglomération mais surtout il devrait permettre un meilleur maillage des sentes piétonnes et cyclables qui sont très peu accessibles aux abords du Pont Solférino, voire même impossibles lorsqu'on circule sur le cours Guynemer. Les deux projets de la Rocade nord-est et du 3ème pont urbain sont complémentaires et non concurrentiels. Ils ont leur importance respective, l'un pour la vie urbaine de l'agglomération et les futures évolutions du canal Seine Nord, l'autre pour les liaisons périphériques de l'agglomération et les liaisons économiques et touristiques de la région.

Un pont bien intégré



Le dessin du pont sera choisi en 2006 à l'issue du concours de maîtrise d'œuvre qui permettra de désigner l'architecte. A l'heure actuelle, seules ses principales caractéristiques techniques sont définies.

Un pont symétrique

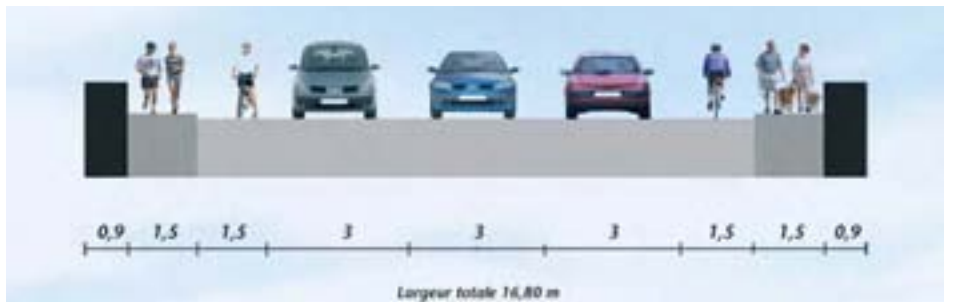
Le futur pont doit respecter les règles imposées par le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe : une passe navigable avec un tirant d'air de 7 mètres. Ce pont sera symétrique mais son centre sera décalé vers la rive droite et les pentes ne dépasseront pas 5,3 % pour les voitures.



Hypothèse n°1 [solution proposée]



Hypothèse n°2



Hypothèse n°3

à la ville

Rue du Port à Bateaux

Ce sera un pont urbain avec des pistes cyclables et des trottoirs protégés et non pas un viaduc autoroutier.

Pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, la pente sera réduite à 4 % grâce à un dispositif d'encorbellement.

Largeur : trois hypothèses étudiées, une solution proposée

- Les trois largeurs de pont envisagées font une place de plus en plus importante aux piétons et aux cyclistes. La solution proposée correspond à l'hypothèse n°1 et accorde autant d'espace aux piétons et aux vélos qu'aux voitures et aux bus (9 mètres dans les deux cas).

- La solution proposée est celle d'un pont plus large que le pont Solférino. La hauteur des deux ponts est quasi identique.

- Les hypothèses n°1 et n°2 permettent de conserver une pente plus faible pour les piétons (4%), grâce à un encorbellement.

- L'utilisation des trois voies du pont se fait de la façon suivante : à chaque débouché du pont (rive droite et rive gauche) entrée sur le pont par une voie, sortie du pont sur deux voies.

- Les trois hypothèses ont un coût total similaire (construction du pont, carrefours avec les rues de l'Oise et de Beauvais et voies d'accès) de 10 millions d'euros.

Interview



Renza Fresch
Maire de Venette
Vice-Présidente
de l'Agglomération de
la Région de
Compiègne

ARC Infos

En quoi consiste le projet du cœur d'agglomération dans votre commune ?

Renza Fresch

Qui dit cœur, dit cohérence et équilibre pour donner à ce cœur un rythme harmonieux.

Depuis 1973, ces grands objectifs, avec lesquels nous sommes tous d'accord, sont inscrits dans les documents d'urbanisme de la Région de Compiègne. Or, que constate-t-on en 2005 ? Que ces objectifs n'ont pas été atteints. Ils ont au contraire été fortement contrariés par les choix au coup par coup des infrastructures, aménagements et équipements qui ont été réalisés. Comme en 1973, on nous parle encore aujourd'hui de coupures et de ruptures qu'il faut corriger pour justifier les nouveaux aménagements.

ARC Infos

Quel est son intérêt pour votre commune ?

Renza Fresch

Rapporter un projet de cœur d'agglomération au seul intérêt de sa commune n'a pas de sens, puisque, pour que ce cœur vive, il doit être en cohérence non seulement avec les deux autres territoires composant ce cœur, mais aussi avec ceux qui en sont limitrophes. Ainsi, le nouveau quartier de la Prairie aurait dû participer à la dynamique du cœur d'agglomération. Or, que constate-t-on en 2005 ? Que l'absence de cohérence, d'équilibre et de mixité urbaine de la première phase l'empêche de jouer ce rôle. C'est pourquoi je me félicite d'avoir été entendue, puisque la décision responsable a été prise de différer la

réalisation de la trémie qui devait relier ce quartier à la RN31 et d'engager une nouvelle étude d'organisation et d'aménagement de ce quartier.

ARC Infos

Que va-t-il apporter aux habitants ?

Renza Fresch

Désormais, on ne parle plus de « pont », mais de projet urbain de cœur d'agglomération. C'est une avancée et j'en conviens bien volontiers, puisque j'ai défendu la nécessité d'une réflexion globale de l'aménagement rive droite/rive gauche. Mais, ce concept ne doit pas être utilisé pour des effets d'annonce ou de communication, ni pour cacher les difficultés réelles qui persistent sur l'insertion de ce pont dans le paysage urbain existant et à créer. Il ne faut pas retomber dans les travers dénoncés précédemment : annoncer de grands principes sans les mettre en œuvre.

ARC Infos

Quels vont être les aménagements visibles ? Dans 5 ans, qu'est-ce qui aura changé ?

Renza Fresch

Aujourd'hui, nous en sommes toujours à des principes d'aménagement. De plus, la population n'a pas encore été informée du nouveau projet, puisque le précédent a été remis au placard. Elle n'a donc pas pu dire ce qu'elle en pensait. Je suis très respectueuse de la concertation. Il faut donc attendre l'avis des habitants. Il est donc prématuré de dire ce qui aura changé dans 5 ans.

Ce que j'espère, c'est que la Communauté d'agglomération aura démontré une réelle détermination de donner un autre visage au Quartier de la Prairie, également à l'ensemble de la rive droite, trop longtemps délaissée ou cantonnée dans l'habitat, en privilégiant cette fois-ci la mixité urbaine et spatiale (logements, bureaux, centre de recherche, activités de service, équipements d'intérêt communautaire de sports, de loisirs et de culture). Alors, on pourra dire qu'il y avait une réelle volonté collective de rééquilibrage qualitatif des deux rives. On pourra alors se féliciter qu'il ne s'agissait pas d'un projet de cœur d'agglomération dont la seule ambition était de réorganiser les circulations automobiles de la ville centre.



Trois propositions d'aménagement du nouveau quartier sur la rive droite au débouché du pont

Un nouveau quartier sur la rive droite

Ce nouveau quartier, situé à Margny, sera à l'échelle des bâtiments alentour. Il sera particulièrement bien placé, à proximité immédiate du centre de Compiègne grâce au nouveau pont.

Les bureaux, les commerces et les services publics qui s'y installeront, les logements (et éventuellement la résidence universitaire) qui y seront construits, contribueront au rééquilibrage des activités entre les deux rives de l'Oise.

- 1 Un nouveau carrefour sera réalisé rue de Beauvais dans le prolongement du pont. Il marquera l'entrée du cœur d'agglomération. Ce sera aussi le centre du nouveau quartier.
- 2 La rue principale du quartier ira du pont au nouveau rond point.
- 3 Un large mail planté d'arbres et réservé aux piétons longera la rue principale. Il mène au quai de l'Ecluse qui sera aménagé.

- 4 Entre le rond point et la voie de chemin de fer, un espace planté est prévu. Il rend possible le passage des voitures vers la Prairie si ce choix est retenu lors de la 2ème tranche de l'aménagement de ce quartier.
- 5 Deux immeubles sont prévus de part et d'autre de l'espace central planté du mail.
- 6 Entre le rond point et le pont, la rue s'élève au dessus du mail
- 7 Cet immeuble fermera l'îlot formé par la Résidence des Saphirs de l'Oise et l'isolera des nuisances urbaines. Côté Oise, il dégagera la place d'un espace piéton.
- 8 Cet immeuble donnera directement sur la rue menant au pont. Il accompagnera la pente.
- 9 Des maisons individuelles sont prévues le long de cette nouvelle voie.
- 10 A terme, d'autres constructions pourraient remplacer les entrepôts actuels.



Exemple d'aménagement illustrant le plan ci-dessus : vue du nouveau quartier sur la rive droite.



Exemple d'aménagement illustrant le plan ci-dessus : vue depuis la rive gauche.

De nouvelles réalisations sur la rive gauche

Interview

Laurent Bécard
Urbaniste

ARC Infos

Depuis quand et pourquoi parle-t-on d'un nouveau pont ?

Laurent Bécard

Dès 1973 le premier Schéma Directeur parlait de rééquilibrer la croissance de la rive droite et de la rive gauche de l'Oise. Et déjà apparaissait la nécessité de construire un nouveau pont urbain. Le Sivom, présidé par Michel Woimant, a poursuivi cette réflexion sur la croissance de l'agglomération. Où loger les 10 à 20 000 habitants supplémentaires qui, à l'époque, étaient prévus à l'horizon 2020 ? Le choix a été de développer le centre de l'agglomération. Certes les communes rurales peuvent accueillir de nouveaux habitants mais ce sont les trois communes centrales Margny, Compiègne et Venette qui ont le plus de capacités. C'est cela la genèse du 3^{ème} pont. Son acte de naissance c'est la révision du Schéma Directeur du Sivom en 2000.

ARC Infos

Quel a été votre travail d'urbaniste sur ce nouveau projet de cœur d'agglomération ?

Laurent Bécard

Sur le projet de cœur d'agglomération notre travail a consisté pendant un an à définir les caractéristiques du futur pont et à permettre qu'il s'intègre dans son environnement urbain. Qu'il réponde à la demande de Voies Navigables de France (VNF) qui aménage la liaison à grand gabarit Seine-Nord et prévoit de faire passer sur l'Oise des porte-conteneurs à trois niveaux. Que sa pente permette aux personnes à mobilité réduite de le traverser. Nous avons également prévu au débouché du pont des petits immeubles hauts de trois ou quatre étages.



Sur la rive gauche, le pont arrivera à proximité de l'UTC et non loin du nouveau quartier des Capucins. Le bord de l'Oise sera réservé aux piétons et aux cyclistes. La rue du Port-à-Bateaux sera élargie, sans modification importante pour l'UTC.

- 1 Au débouché du pont, les voitures pourraient aller dans toutes les directions.
- 2 Ce carrefour décalé vers l'Oise permettra d'éloigner les voitures des habitations existantes. Un large espace réservé aux piétons sera ainsi dégagé.
- 3 Le carrefour sera encadré par deux immeubles qui contribueront à gommer l'impact visuel de la pente des rues. L'un d'eux constituera un écran pour la résidence Préclin. Ils accueilleront au rez-de-chaussée des commerces ou des restaurants. Un de ces bâtiments pourrait être destiné à l'UTC.

En vis-à-vis, sera construit un immeuble résidentiel ou de bureaux.

- 4 L'UTC engage une étude sur le réaménagement du site Benjamin Franklin et de ses abords rues du Port-à-Bateaux et Couttolenc.
- 5 La piste cyclable et les chemins piétons du bord de l'Oise seront embellis par des plantations et prolongés du parc de Songeons jusqu'au sud de Compiègne.
- 6 La rue du Port-à-Bateaux sera élargie entre la rue de l'Oise et la rue Couttolenc et aménagée à l'image de la rue des Capucins qui la prolonge.
- 7 Les parkings des résidences Préclin et des Bords de l'Oise, ainsi que de l'UTC continueront de déboucher rue du Port-à-Bateaux.



Exemple d'aménagement illustrant le plan ci-dessus : vue sur la rive gauche depuis la rive droite



Les berges de l'Oise : redécouvrir la rivière

L'Oise traverse le cœur de l'agglomération et nous l'avons presque oubliée. Ses berges seront aménagées entre la gare et Venette pour que l'on puisse la redécouvrir, à pied ou à vélo. Ce projet répond aux cheminements piétons et cyclistes de la rive gauche, qui seront poursuivis.



Le quai de Venette avant le pont Solférino



Du pont Solférino à la gare

Le projet prévoit :

- de faciliter l'accès aux bords de rivière. Les accès existants seront réaménagés et on en créera de nouveaux.
- d'offrir aux piétons et aux cyclistes un cheminement ininterrompu de la Prairie à l'Oise
- de leur permettre de franchir facilement la rivière [au pont Solférino, sur le nouveau pont et à Venette].
- d'aménager le parcours pour la

promenade : éclairage public, sols, végétation...

Ceci se fera en tenant compte des besoins des cyclistes [sol adapté, marquage, point d'accrochage pour les vélos] comme de ceux des promeneurs [bancs, tables de pique-nique, corbeilles] ou encore de ceux des pêcheurs [pontons].

Cette partie des berges de l'Oise est un atout à mettre en valeur. Exposée plein sud, elle bénéficie d'une vue magnifique sur le centre historique de Compiègne. Elle constitue un cadre idéal pour accueillir des cafés et des restaurants.

RN 31 : quand la route devient avenue



La RN 31 traverse Venette, Margny et le petit Margny

L'enjeu principal de la requalification de la RN 31 est de transformer cet axe en avenue urbaine conduisant au cœur de l'agglomération. Les aménagements inciteront les usagers à adapter leurs

comportements aux caractéristiques des différentes sections de la RN 31. La réduction de la vitesse des voitures renforcera la sécurité et améliorera le confort des riverains.



De l'entrée de Venette jusqu'à Inergy :
- l'entrée en ville serait signalée par un alignement d'arbres en bord de route ou sur un terre-plein central.
- la haie présente sur le bord de route sera confortée. Les automobilistes seraient ainsi incités à ralentir.



D'Inergy aux premières maisons : le dispositif précédent est complété par un trottoir créé du côté d'Inergy.



Des premières maisons au futur pont l'entrée en ville serait marquée par :
- la chaussée progressivement rétrécie,
- le stationnement réorganisé, les voitures se garant entre les arbres d'alignement,
- des passages piétons aménagés pour une plus grande sécurité.



Du futur pont au pont de chemin de fer sont prévus :
- un rond-point à chaque extrémité de la rue de Clermont.
- un séparateur central empêchant les voitures de tourner à gauche.
- la circulation étant fluidifiée, une file de circulation serait supprimée et 26 places de stationnement créées.



Du pont de chemin de fer au pont Solférino : la construction de nouveau pont urbain entraînera une importante diminution de la circulation entre ces deux ponts. Cela permet de réduire cette partie de la rue de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie.

Le parking serait déplacé. La promenade actuelle au bord de l'Oise réservée aux piétons, serait aménagée et élargie. La rue, le parking et l'esplanade pourraient être dotés d'un éclairage d'ambiance.



Interview

Nathalie Hébert
Architecte DPLG
Atelier 15

ARC Infos

Comment avez-vous abordé l'aménagement de la rive droite ?

Nathalie Hébert

Nous avons commencé par un diagnostic. Le problème de la rive droite est la fragmentation. La RN 31, la voie ferrée, le pont de chemin de fer avec ses talus très forts, l'Oise créent des obstacles difficiles à franchir.

La RN 31 (qui s'appelle rue Maréchal Leclerc puis rue de Beauvais et rue de Clermont) traverse ce quartier mais n'assure pas de desserte. Depuis Inergy jusqu'au pont de chemin de fer, elle ne traverse aucun carrefour, ce qui favorise une vitesse excessive.

Aucune rue transversale ne débouche sur l'Oise. D'ailleurs l'Oise ne fait pas partie du paysage, on ne la voit pas depuis la RN 31.

Ce n'est pas une vraie ville qui s'est développée mais un milieu péri-urbain où on se déplace en voiture. Les commerces sont des garages, de petits centres commerciaux, pas des commerces de proximité.

ARC Infos

Quel est votre proposition ?

Nathalie Hébert

Notre proposition est de réduire cette fragmentation. En créant de nouvelles voies qui mènent à l'Oise à partir de la RN 31. A hauteur du pont il y aura deux rues qui relieront la rue de Beauvais à l'Oise.

La rue qui mènera du futur pont à la rue de Beauvais sera très large avec d'un côté les véhicules, des immeubles accompagnant la pente et des boutiques. En contrebas et aboutissant à l'Oise, il y aura un mail planté d'arbres avec des terrasses et réservé aux piétons.

Sur les berges de l'Oise on va essayer de favoriser les déplacements « doux », la marche, le vélo. Deux accès supplémentaires seront aménagés à hauteur du nouveau pont. Les accès existants seront améliorés. Deux endroits nous semblent particulièrement intéressants : près du pont où les constructions seront en retrait pour installer des terrasses de café bien exposées et très proches de l'Oise. Entre le pont et Venette une petite anse de la rivière pourrait permettre l'installation de péniches restaurants.

Se déplacer au cœur de l'agglo

Le nouveau pont et la rocade nord-est permettent de repenser la circulation dans le cœur d'agglomération.

Parmi les nombreux plans de circulation étudiés, le scénario A modifie peu la situation actuelle, mais il prend en compte ces deux nouveaux franchissements. Il prévoit quelques réaménagements de

carrefours et la création de zones 30 (rues Saint-Corneille, Octave Butin). D'autres solutions (scénario B non détaillé ici) prévoient de reporter la circulation sur un quadrilatère correspondant aux rues de Clermont, de Beauvais, du Port-à-Bateaux, des Capucins, des Domeliers, Othenin et la place du Château. Les voitures ne peuvent

traverser l'espace central, qui va alors du Château à l'UTC. Cette hypothèse entraîne une circulation trop importante sur ce quadrilatère.

Le scénario C privilégie l'équilibre entre les différents modes de déplacement (automobilistes, piétons et cyclistes).



Scénario A - Le scénario minimum

Seules quelques rues deviennent semi-piétonnes : rue Saint-Corneille, rue de Pierrefonds,...

Les voitures traversent toujours le centre-ville de Compiègne. Aucun espace supplémentaire ne peut être dégagé pour faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes.

Les rues du Maréchal Leclerc, de Clermont et de Beauvais ne sont pas redessinées.

Plusieurs carrefours sont aménagés sur les deux rives.

CONCLUSION

Avec ce scénario, on constatera, dans un premier temps, une amélioration de la situation avec la rocade Nord-Est et le nouveau pont urbain. Mais, à plus long terme, les mêmes difficultés réapparaîtront, car les automobilistes continueront à traverser le centre.

- Voie à 2 sens
- Voie à sens unique
- Voie 30 ou semi-piétonne
- Voie piétonne ou mixte vélo-piétons
- Voie réaménagée
- Carrefour réaménagé

Scénario C - Le scénario équilibré

Les voitures qui aujourd'hui traversent le centre-ville de Compiègne le contourneront pour l'essentiel en empruntant le quadrilatère : rues de Beauvais et de Clermont, rues du Port-à-Bateaux et des Capucins, rue des Domeliers et rues Solférino et Magenta.

Les automobilistes, qui le souhaiteront, pourront aller au centre, pour utiliser les parkings. Ils ne pourront plus le traverser.

La vitesse dans le quadrilatère sera limitée à 30 km/h, des rues piétonnes ou semi piétonnes seront aménagées (rue de Paris, entre place Biscuit et rue des Capucins, rue Saint-Corneille, rue de Pierrefonds,...).

A Margny-lès-Compiègne, la rue Octave Butin devient une zone 30.

Les rues du Maréchal Leclerc, de Beauvais et de Clermont seront redessinées pour

limiter la vitesse. Les trottoirs seront élargis pour donner plus de place aux piétons.

Plusieurs carrefours seront modifiés des deux côtés de l'Oise pour faciliter la circulation.

De nouvelles pistes cyclables au bord de l'Oise prolongeront celles qui existent déjà.

Conclusion

La création du nouveau pont urbain permet de tendre vers un équilibre des flux de circulation entre les ponts, celle-ci étant globalement divisée par deux sur le pont Solférino. La rue de Clermont (entre le pont Solférino et le pont de chemin de fer) voit une réduction très sensible du nombre de voitures.

La section comprise entre le carrefour rue de Beauvais-Port-à-Bateaux et le carrefour du pont de chemin de fer connaît une

progression de la circulation.

Les rues Maréchal Leclerc, de Noyon et Octave Butin ne connaissent pas de bouleversement.

Sur la rive gauche, on ne peut plus traverser le centre historique, la circulation est reportée sur les axes de contournement.

Rue de Solférino, la circulation est sensiblement réduite.

La circulation augmente de façon significative rue du Port-à-Bateaux, entre la rue de l'Oise et la rue Couttolenc. Elle diminue en revanche fortement sur les sections suivantes de la rue jusqu'au carrefour avec la rue de Paris.

La rue des Domeliers connaît une certaine progression de la circulation.

mération

Interview



Bernard Schaefer
Ingénieur,
Cabinet Codra
spécialiste des
questions de circulation

ARC Infos

Comment avez-vous étudié la circulation autour du nouveau pont ?

Bernard Schaefer

La réflexion sur l'organisation future de la circulation s'est faite en trois étapes. Tout d'abord nous avons prévu les modifications de carrefour directement liées au pont sur la RN 31 à Margny et rue du Port-à-Bateaux à Compiègne.

Dans un second temps, il s'agissait de prendre en compte les projets des communes comme les opérations urbaines dans le centre de Margny.

Dans un troisième temps nous avons été conduits à une réflexion plus large qui concerne la circulation dans tout le cœur de l'agglomération. Avec l'idée que la circulation doit être «apaisée». Les embouteillages ralentissent les voitures mais aux heures creuses on roule trop vite. Les piétons ont peur de traverser et le bruit est gênant. Il est donc proposé de créer des zones 30 (où la vitesse maximum est de 30 km/h).

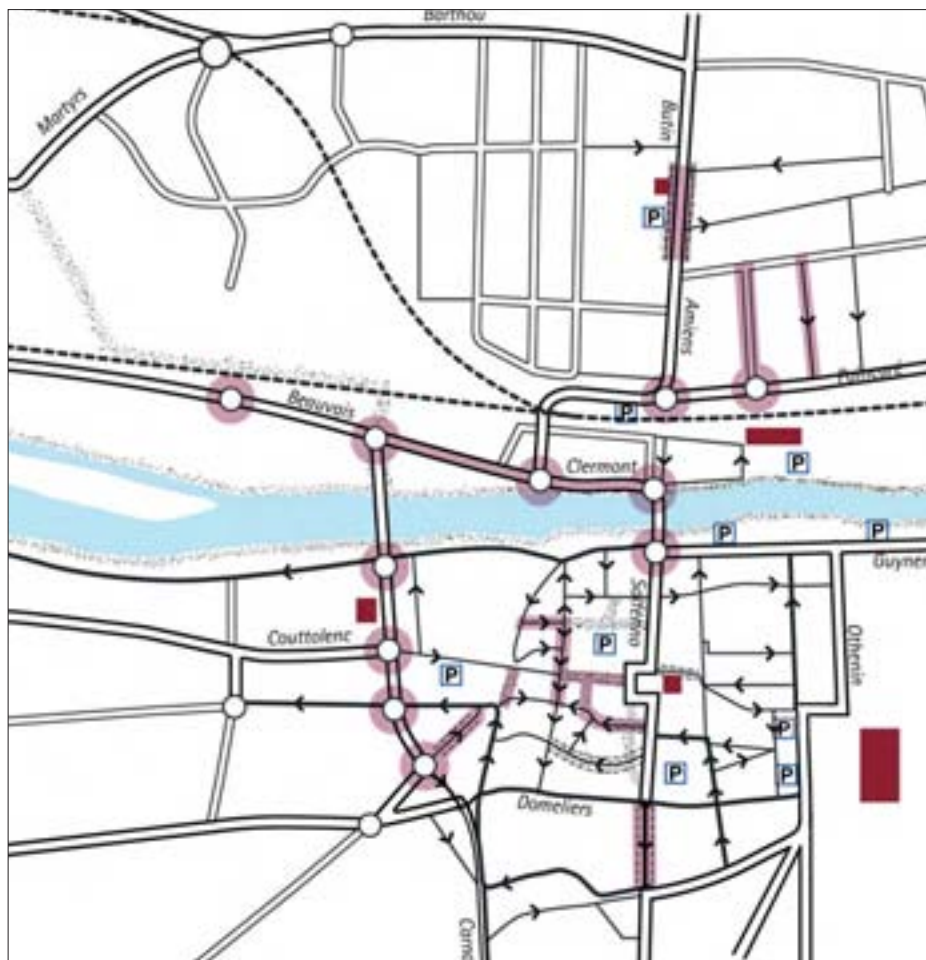
Les zones 30 peuvent être limitées à des distances courtes : une chaussée avec un passage piétons légèrement rehaussé. Elles peuvent aussi concerner une rue ou un groupe de rues. Dans ce cas, on aménage le début et la fin de la zone avec des systèmes de ralentissement, des chicanes, une chaussée resserrée, des bacs à fleurs. Et on fait des rappels à l'intérieur de la zone.







ARC Infos

Où seront situées ces zones 30 ?

Bernard Schaefer

Margny prévoit une zone 30, à hauteur de la mairie. A Compiègne, c'est la totalité du centre ville qui pourrait devenir zone 30 entre les rues Solférino, Port-à-Bateaux, de Harlay, de l'Oise et des Domeliers. L'objectif est que tous les lieux de stationnement soient faciles à atteindre. Mais on éloignera du centre les véhicules qui ne font que le traverser. La rue Saint-Corneille pourrait aussi devenir semi-piétonne, c'est-à-dire que seuls les bus y circuleront. Et on prévoit de nouveaux parcours pour les vélos, depuis la rue des Capucins, pour atteindre les bords de l'Oise ou Venette. Pour aller de Venette au centre de Compiègne, c'est le vélo qui sera le plus facile.



-  Voie à 2 sens
-  Voie à sens unique
-  Voie 30 ou semi-piétonne
-  Voie piétonne ou mixte vélo-piétons
-  Voie réaménagée
-  Carrefour réaménagé



Vous avez la parole

La concertation et l'information des habitants sur le projet de cœur d'agglomération et de nouveau pont urbain ont débuté le 9 novembre avec une première réunion publique au Centre de Transfert de l'UTC.

L'exposition *Projet de cœur d'agglomération et nouveau pont urbain* est présentée du 29 novembre au dimanche 11 décembre à l'espace Saint-Pierre des Minimes à Compiègne. Elle est ouverte tous les jours y compris le dimanche de 10 h à 13 h et de 14 h à 19 h. Un technicien est sur place pour

répondre aux questions des visiteurs. L'exposition sera ensuite présentée à la mairie de Venette à partir du lundi 19 décembre puis en janvier à Margny. Une réunion publique aura lieu le 19 janvier à Margny. Une réunion aura également lieu à Venette. Elle se déroulera probablement au 1^{er} semestre 2006 dans le cadre de la réflexion sur la deuxième phase de La Prairie.

Pendant cette phase de concertation, plusieurs moyens permettent aux habitants de l'agglomération de donner leur avis sur le projet présenté :

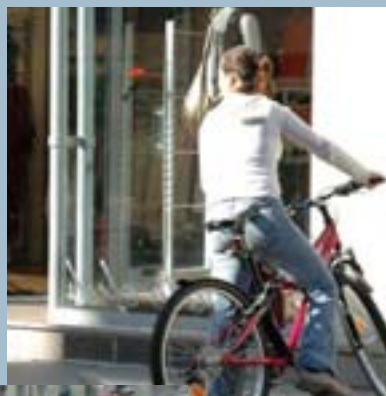
- un cahier recueille les remarques des visiteurs de l'exposition. Ceux qui donneront leur adresse recevront une réponse par courrier.

- le site internet de l'ARC www.agglo-compiegne.fr :

l'exposition est mise en ligne et vous pourrez poser vos questions et recevoir les réponses de l'ARC par mail.

Dans tous les cas, les réponses à un panel de questions seront publiées dans ARC Infos et sur le site internet de l'ARC.

Les remarques formulées seront examinées et prises en compte lors de l'élaboration du cahier des charges du concours de maîtrise d'œuvre qui permettra de choisir l'architecte du pont au cours du 1^{er} semestre 2006.



Calendrier prévisionnel

Réalisation du nouveau pont urbain

- Début 2006 : lancement du concours de maîtrise d'œuvre qui permettra de désigner l'architecte du pont
- Septembre 2006 : choix du lauréat
- Décembre 2006 : finalisation de l'étude d'impact
- 2^{ème} trimestre 2007 : enquête publique
- Début 2008 : début des travaux
- 2010 : fin des travaux

Réalisation du nouveau quartier sur la rive droite et construction des immeubles au débouché du pont sur la rive gauche :

- 2012

Aménagement de la RN 31 et des berges de l'Oise :

- Réalisation progressive en dix ans à partir de 2007



ARC infos est une publication de l'Agglomération de la Région de Compiègne
Hôtel de Ville - BP 10007
60321 Compiègne cedex
Tél. 03 44 40 76 00
www.agglo-compiegne.fr
Co-directeurs de la publication :
Philippe Marini
Eric de Valroger
Rédaction : Service Communication
Illustrations : CETE, Véloplan, Atelier 15, Bécard et Palay, Romain Phan-Huoang, Jean-Pierre Gilson, Graziella Antonini et Forum & Associés
Conception et réalisation : Agence MP
ISSN : 1776 - 1557

En couverture : esquisses du pont et des aménagements envisagés rive droite et rive gauche.

Exposition *Projet de cœur d'agglomération et nouveau pont urbain*

**du 29 novembre au 16 décembre 2005
à l'espace Saint-Pierre des Minimes - Compiègne**

