

# RAPPORT FINAL

## ETUDE DE FAISABILITE URBAINE SUR LE SECTEUR VIEILLE MONTAGNE



Introduction.....	P. 3
I. Le projet d'aménagement	
I.1 Programmation et parti d'aménagement.....	P.10
I.2 Faisabilité financière.....	P.20
II. Le projet de port de plaisance	
II.1 éléments de programmation.....	P.26
II.2 éléments de montage juridique.....	P.31
III. Planning global.....	P.40
Annexes.....	P.42

# INTRODUCTION

**SEQUANO Aménagement**, mandataire du groupement s'est entourée des prestataires suivants : **Agence LACAU** pour l'approche urbaine et de paysage et **BG Ingénieurs Conseils** pour les questions de pollution des sols, dans la réalisation d'une **étude de définition d'un projet et d'un programme, de l'examen de sa faisabilité économique, technique et financière, de la recherche des acteurs à rassembler et de la définition des modalités de mise en œuvre.**

Egis conseil est également intervenu en fin de mission pour approfondir les éléments de montage juridique liés au port de plaisance.

Cette étude s'est déroulée en trois phases:

### Phase 1 – Enjeux et faisabilité de l'opération

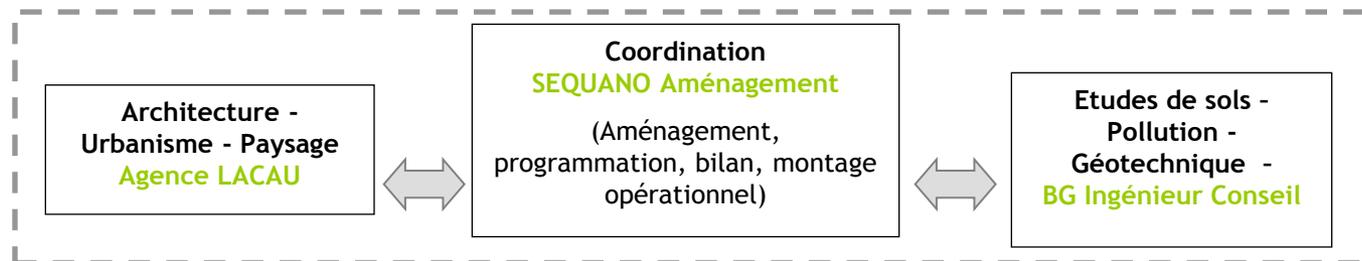
- Diagnostic prospectif et dynamique en vue d'identifier les grands enjeux du site (atouts et contraintes)
- Premières orientations programmatiques au regard des contraintes identifiées, formalisées sous forme de scénarios d'aménagement
- remise d'un rapport d'étape

### Phase 2 – Programme définitif de l'opération d'aménagement

- Finalisation du programme et du plan d'aménagement
- Montage opérationnel et financier
- Planning global

### Phase 3 – Eléments de montage juridique pour le port de plaisance

- Approfondissement du schéma d'aménagement
- Coupes de principe et perspective du port de plaisance
- Approfondissement du montage juridique proposé pour l'opération d'aménagement
- Organisation d'une rencontre avec un partenaire clé VNF
- accompagnement dans la réponse à l'appel à projet du ministère du développement durable pour des ports de plaisance exemplaires



L'opération d'aménagement projetée sur le site Vieille Montagne est dans le sillage des objectifs fixés par la CAC:

- Repositionner Creil comme la deuxième agglomération Picarde;
- Utiliser les opportunités foncières pour reconstruire la ville sur la ville;
- Programmer une urbanisation permettant le développement économique de l'agglomération et rééquilibrant la répartition de la typologie du parc de logements entre les quartiers de la ville;
- retourner la ville sur l'Oise;
- Créer un réseau de circulation douce de manière à relier les différents quartiers;
- Redynamiser l'activité commerciale du centre Ville.

Le site d'étude dispose d'un emplacement privilégié et d'atouts paysagers remarquables dont la ville souhaite tirer parti. Situé en bord de l'Oise, face à l'île Saint Maurice (espace vert de près de 4,4 ha) et aux coteaux boisés (classés Natura 2000), orienté plein sud, le futur projet d'aménagement sera un élément de couture urbaine entre la ville haute (centre-ville) et la ville basse (vallée de l'Oise).

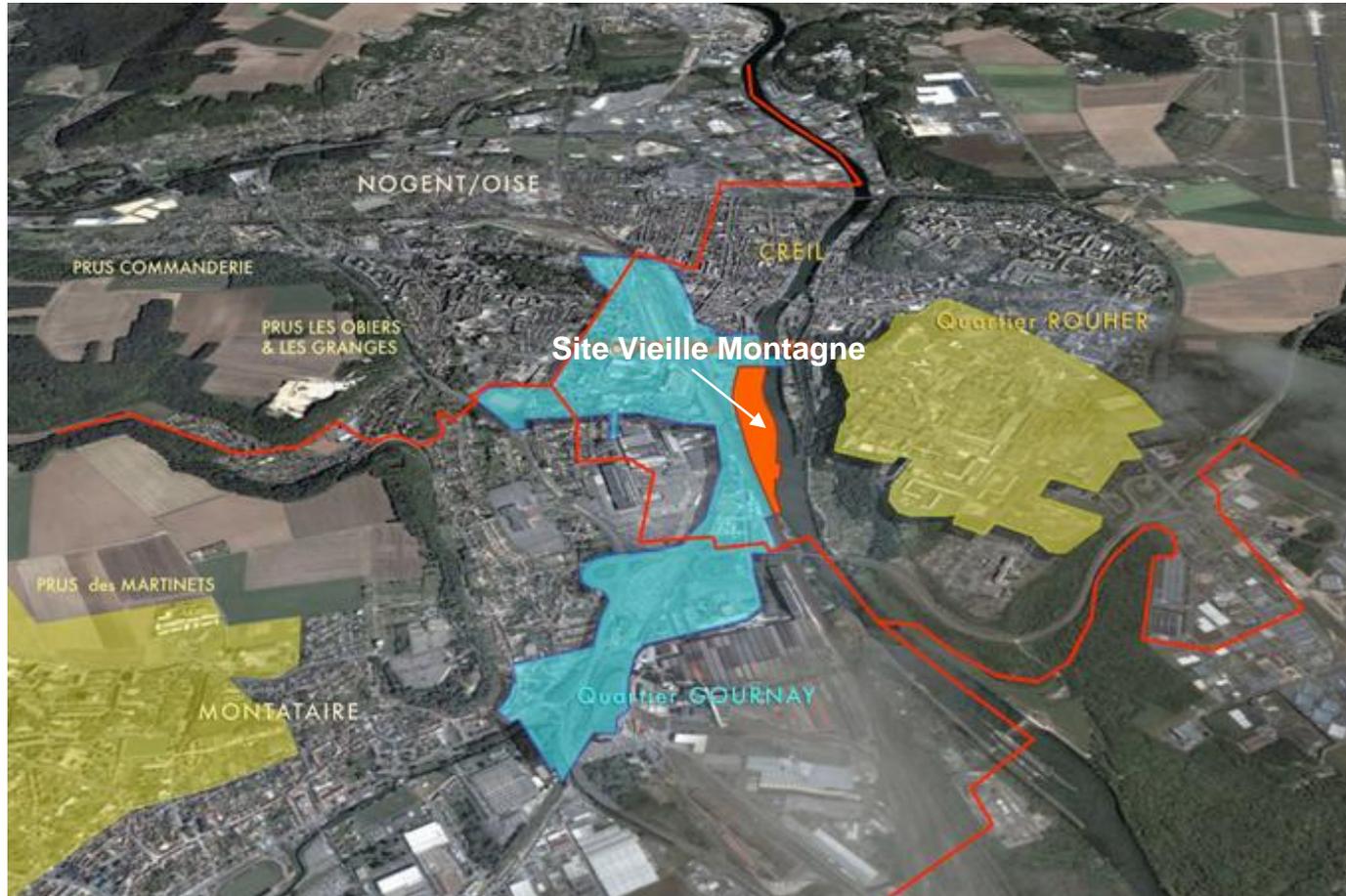
A 500 mètres de la gare SNCF, où une ligne LGV reliant Creil à Roissy en 20 minutes sera effective en 2020, à cinq minutes à pied du centre-ville et en bordure d'un vaste programme de rénovation urbaine (futur cœur d'agglomération de 100 000 habitants), le site bénéficie d'une dynamique territoriale propice au renouveau urbain.



## A UNE ECHELLE LOCALE

La ville de Creil et la Communauté d'Agglomération Creilloise souhaitent changer leur image et leur positionnement en Picardie. Le projet d'aménagement sur la friche Vieille Montagne vient s'insérer dans un territoire où deux projets de requalification urbaine d'envergure sont actuellement à l'œuvre :

- Le PRU Gournay-les-Usines, qui a vocation à devenir le futur cœur d'agglomération
- Le PRU sur le quartier Rouher, qui va créer une liaison entre la ville haute et la ville basse



Ce projet prévoit la réalisation d'un **canal à grand gabarit, long de 106 km, entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut**. Il intègre la réalisation de 4 plates-formes trimodales qui permettront le développement d'activités logistiques et industrielles en synergie avec le canal. Ce projet répond à un besoin de désenclavement du bassin de la Seine, et va ouvrir la France sur le réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe. A l'horizon 2020, ce canal permettra de transporter plus de 13 millions de tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 500.000 poids-lourds par an sur l'un des corridors de transit les plus empruntés d'Europe.

Outre son utilité pour le transport et sa contribution à la réduction des rejets de CO2, **ce projet constituera un support au développement d'activités touristiques**, permettra des transferts d'eau vers les agglomérations du Nord-Pas-de-Calais et contribuera à limiter les crues de l'Oise en amont de Compiègne.

Sa mise en service est prévue pour 2016.

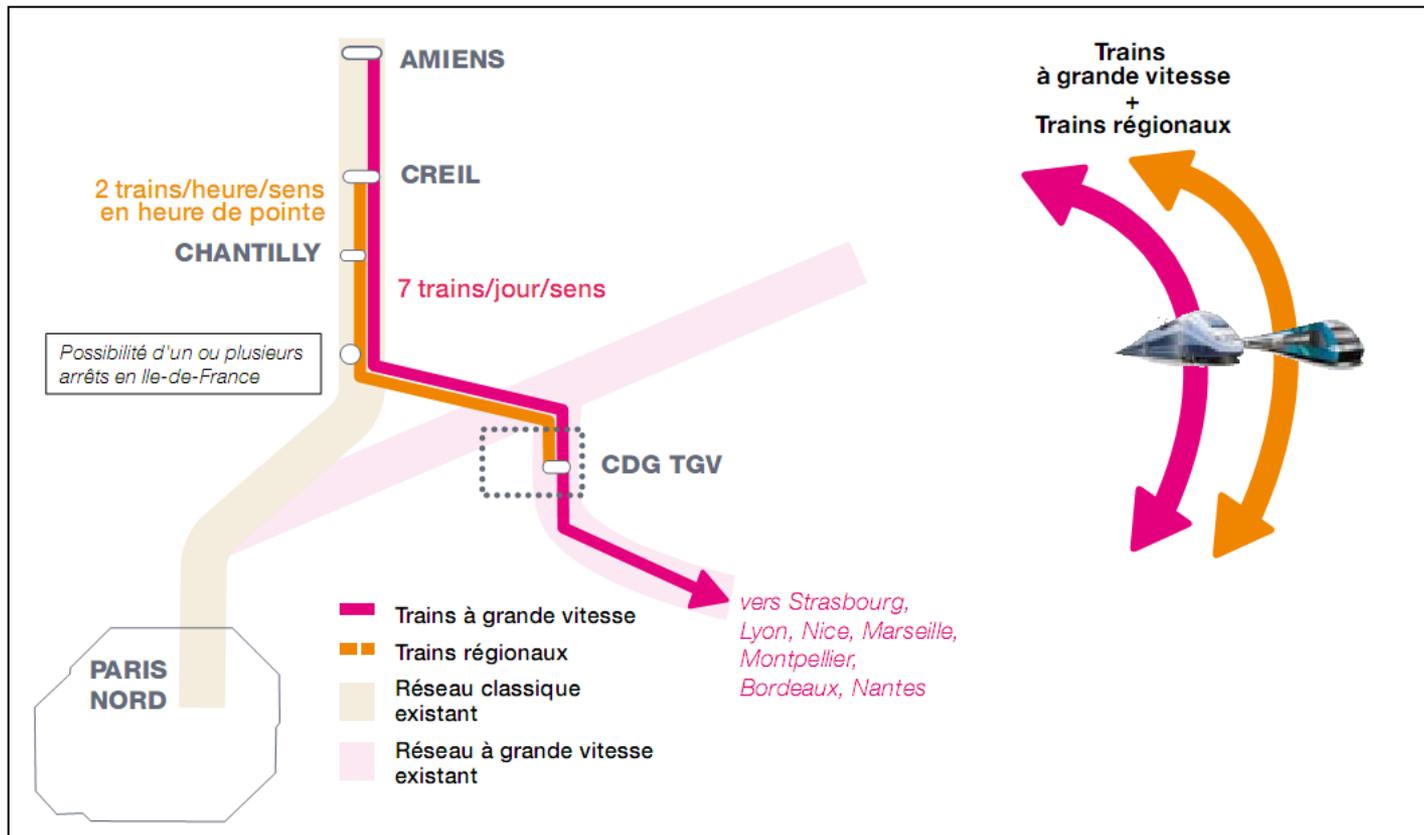
Sur l'Oise, un programme d'aménagement entre Compiègne et Conflans-Sainte-Honorine est en cours de réalisation.

Il vise à reconstruire sept barrages, à moderniser les écluses et à effectuer des travaux de dragage, portant à 3 m l'enfoncement des bateaux entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil.



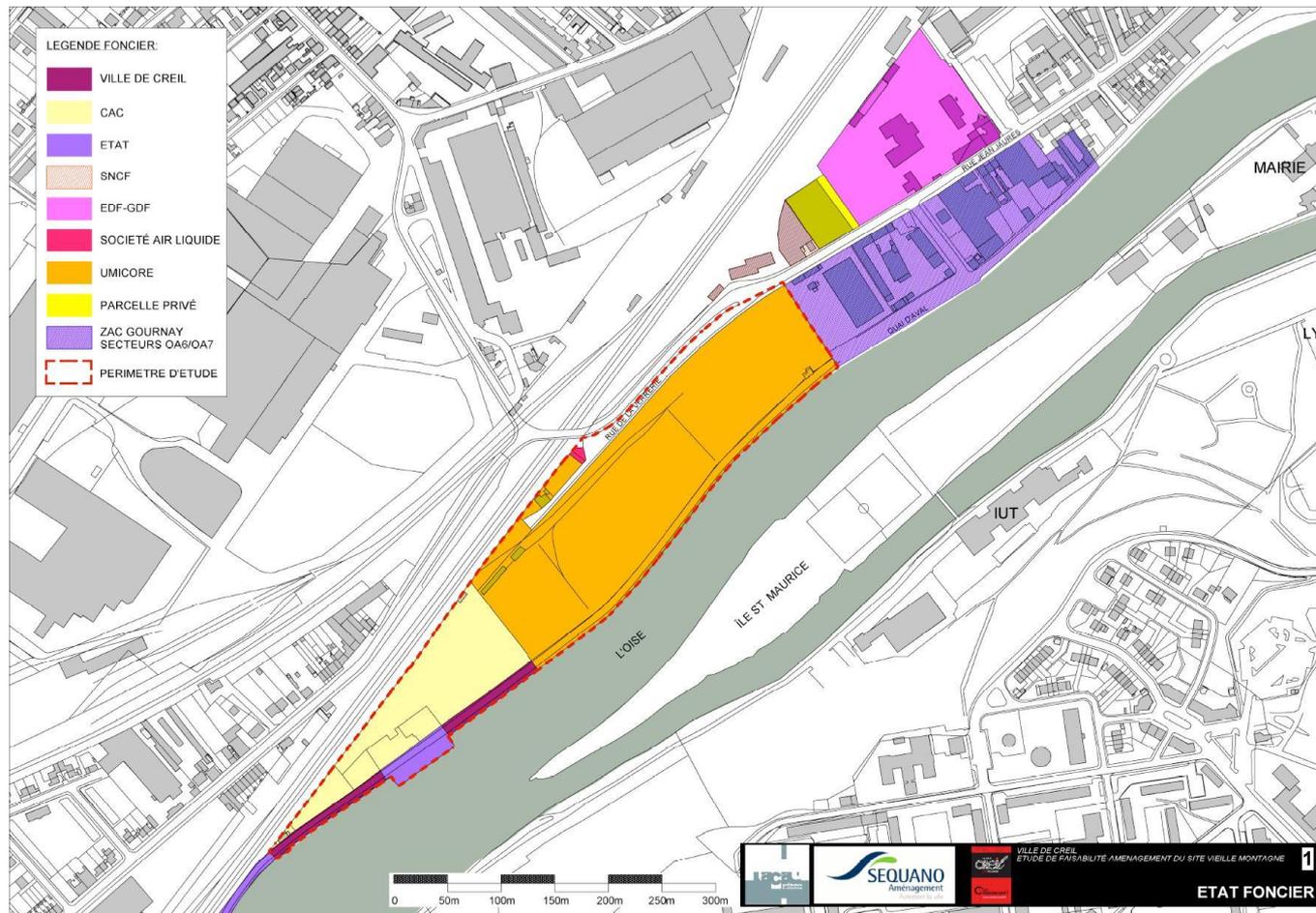
La mise en place d'une **ligne LGV reliant Creil à Roissy** en 20 minutes constitue un atout de taille et positionne Creil en capitale régionale. Le débat public, ayant eu lieu d'avril à juillet 2010, a confirmé l'opportunité et le bien-fondé du raccordement de la Picardie au réseau ferré à grande vitesse via Creil, et de l'amélioration des liaisons des capitales régionales entre elles ainsi qu'avec la région parisienne. Dans cette optique, Réseau Ferré de France a retenu le scénario TGV + TER.

### Scénario LGV + TER retenu par RFF



Le site a une superficie d'environ 6 ha et est constitué de grands tènements fonciers. La propriété foncière n'est pas morcelée et est composée comme suit:

- 13 747 m<sup>2</sup> appartenant à la CAC
- 3 160 m<sup>2</sup> appartenant à la ville de Creil
- 42 615 m<sup>2</sup> appartenant à la Société UMICORE. Son dossier de cessation est conforme aux attentes de la DRIRE. Les obligations de remise en état pesant sur la société UMICORE sont limitées aux mesures permettant de restituer les terrains concernés à un usage industriel. La gestion des déblais est à la charge de l'aménageur mais peut être négociée dans le cadre de la vente du site.



# I/ LE PROJET D'AMENAGEMENT

## *PROGRAMMATION ET PARTI D'AMENAGEMENT*

La ville de Creil souhaite reconvertir la friche industrielle Vieille Montagne en nouveau quartier urbain. La programmation envisagée est mixte avec la création de logements, l'implantation de commerces en RDC d'immeubles, d'un hôtel et la création d'un port de plaisance (dont le montage sont dissocié du projet d'aménagement et dont la programmation est détaillée plus loin dans le présent rapport).

Les constructions sont prévues en « redent » afin d'apporter de la profondeur à l'aménagement du site pour donner la priorité au paysage et offrir de larges perspectives sur l'île Saint Maurice et les coteaux boisés de la rive gauche. La composition urbaine est plus fermée au Nord, tout en ménageant des perspectives vers l'Oise dans un souci de conception durable d'implantation des bâtiments. Elle est, en revanche, largement ouverte au Sud, avec des prolongements extérieurs balcons, terrasses les constructions encadrent les darses du port de plaisance ou des jardins d'eau.

L'aménagement des berges de l'Oise se fera sur le principe d'un quai promenade en façonnant la création d'un paysage de « jardins d'eau » accompagnés d'activités telles que péniches-restaurant ou logements, péniche « activités tertiaires », halte nautique, etc.

L'aménagement d'une nouvelle voie, en parallèle des faisceaux ferrés, permettra la desserte du nouveau quartier, de l'usine PRAXXAIR et de la station d'épuration. La circulation automobile sera reportée sur cette voie, libérant les berges et l'espace nouvellement construit des voitures et favorisant les déplacements doux . A partir de la nouvelles voie des piquages résidentiels permettront un accès aux parking et aux services .

Le stationnement public est prévu le long de la voie nouvelle , mais également avec un parking paysagé mutualisé pour plusieurs usages au Nord de l'aménagement . Ce parking servira pour l'hôtel plutôt en soirée et la nuit, alors que pendant la journée il pourra servir pour le groupe scolaire prévu a proximité de l'aménagement, pour les visiteurs du site et pour accéder aux équipements bordant la future place Fichet et sa passerelle menant l'île saint Maurice.

La programmation envisagée vise à répondre aux attentes de la ville en matière de développement durable.

## Gestion de la pollution

Les résultats de l'étude documentaire et historique de la pollution du site révèlent que la reconversion du site en futur quartier urbain présente un risque sanitaire faible. Une solution innovante de la gestion de la pollution a été proposée. Elle consiste à confiner sur site les terres polluées au sein d'un merlon paysager. L'objectif est double. D'une part, éviter le transport de terres polluées en les stockant sur place, d'autre part, protéger le site des nuisances acoustiques en provenances des voies ferrées. Les terres impactées seront « encapsulées » par de la terre végétale et paysagées avec des plantes dépolluantes. D'une largeur moyenne de 15,00 mètres et d'environ 3,50 mètres de hauteur cette « épaisseur » sera dessinée et valorisée par un travail sur la constitution même du merlon mais également sur le choix de la densité et du type des plantations préconisées. Il s'agit de mettre en place une nouvelle frange de paysage au cœur de l'agglomération. Il y a également la volonté de profiter de l'apport de ces terres impactées pour intégrer le Pont « Y » au nouvel aménagement, en l'insérant dans le nouveau paysage du « merlon ».

## Gestion des eaux pluviales

L'ensemble des eaux pluviales du site sera récupéré pour l'entretien des espaces verts et l'alimentation des jardins d'eau. Les eaux de voirie et des espaces publics seront récoltées dans des noues, Les bâtiments seront conçus avec des toitures végétalisées, ou réservoirs afin de réguler les rejets d'eau et leur stockage sera étudié avec l'aménagement paysager.

L'aménagement des espaces publics prévoira de réduire au maximum les espaces imperméable, en particulier au niveau des voiries et des aires de stationnement. Un nouveau paysage est ainsi créé qui fluctue au gré des précipitations et qui est géré avec un souci de valorisation écologique en conservant l'eau en surface pour la réutiliser pour l'arrosage ou pour la filtrer avant de la rejeter en rivière.



Un total d'environ 20 500 m<sup>2</sup> SHON est prévu sur 7 500 m<sup>2</sup> d'emprise de terrain.

Le programme prévisionnel des constructions se décline de la manière suivante:

- Entre 160 et 200 nouveaux logements doivent être créés, dont 20 % de logements sociaux. Cette nouvelle offre de logements vise à rééquilibrer le parc de la ville de Creil, constitué en majorité de logements sociaux.
- 2 000 m<sup>2</sup> SHON de commerces, pour répondre aux besoins générés par l'opération et pour compléter l'offre commerciale du centre-ville et animer le quartier;
- Un hôtel de 2 500 m<sup>2</sup> SHON;
- De 250 à 310 places de stationnement privées et publiques. Deux scénarios ont été proposés pour la réalisation des parkings pour répondre à la fois aux problèmes de pollution des sols et des risques d'inondation ainsi que pour être conforme avec le PLU (une place de stationnement pour 60 m<sup>2</sup> SHON). Les deux variantes de parkings sont présentées à la page suivante.

A cette programmation, s'ajoute le projet de port de plaisance (cf. à partir de page 26 du présent rapport), décliné comme suit:

- Un port de plaisance fluvial intégré dans une darse d'environ 80 anneaux
- Un équipement léger de plaisance, pour les bateaux en transit, de 20 places
- Un port à sec, pour répondre à la demande importante d'hivernage de 100 places (pour des bateaux de 1 0m et moins)
- Des emplacements pour des bateaux logements

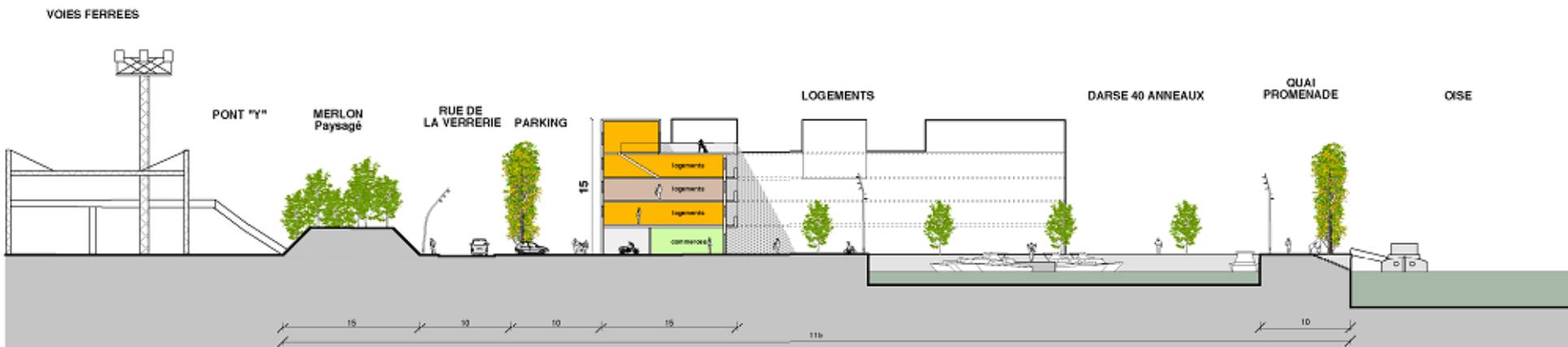
Gabarit des immeubles de logement R+4, soit une hauteur maximale de 15,00 m

**Logement:** 160 logements d'une surface moyenne de 75 m<sup>2</sup> habitables

**Stationnement :**

250 places à prévoir, dont 2 750 m<sup>2</sup> sur l'espace public.

RDC	Parking	4 000 m <sup>2</sup>
RDC	Commerces	2 000 m <sup>2</sup>
R+1 à R+3 R+4 (- 30%)	Logements	15 000 m <sup>2</sup> SHON



Ce scénario permettra de construire un nombre de logements limité. Les façades côté rue de la verrerie accueilleront le stationnement et manqueront d'animation urbaine.

# Stationnement semi-enterré (- 1,50 m)

Gabarit des immeubles de logement R+4, soit une hauteur maximale de 16,00 m

## Logement:

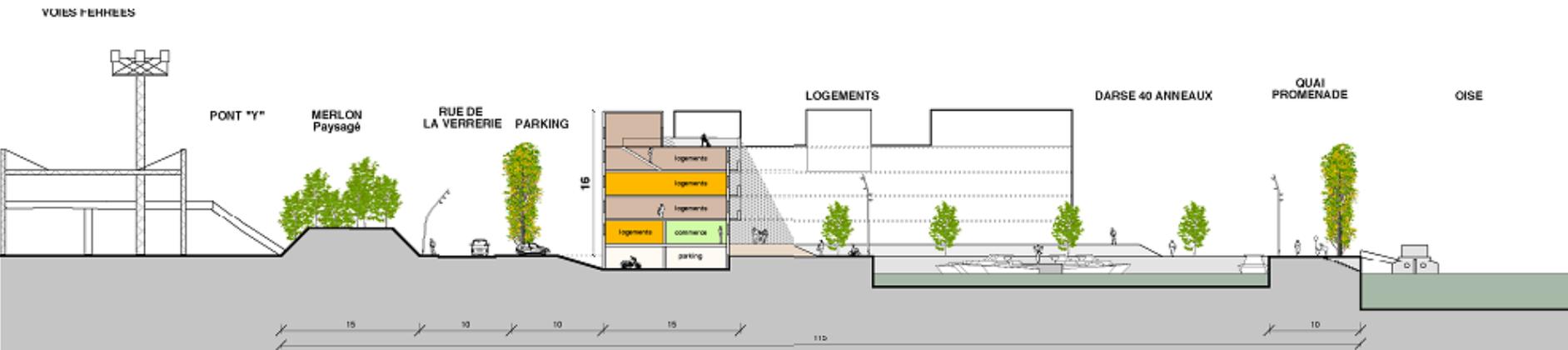
200 logements pour une surface moyenne habitable de 75 m<sup>2</sup>

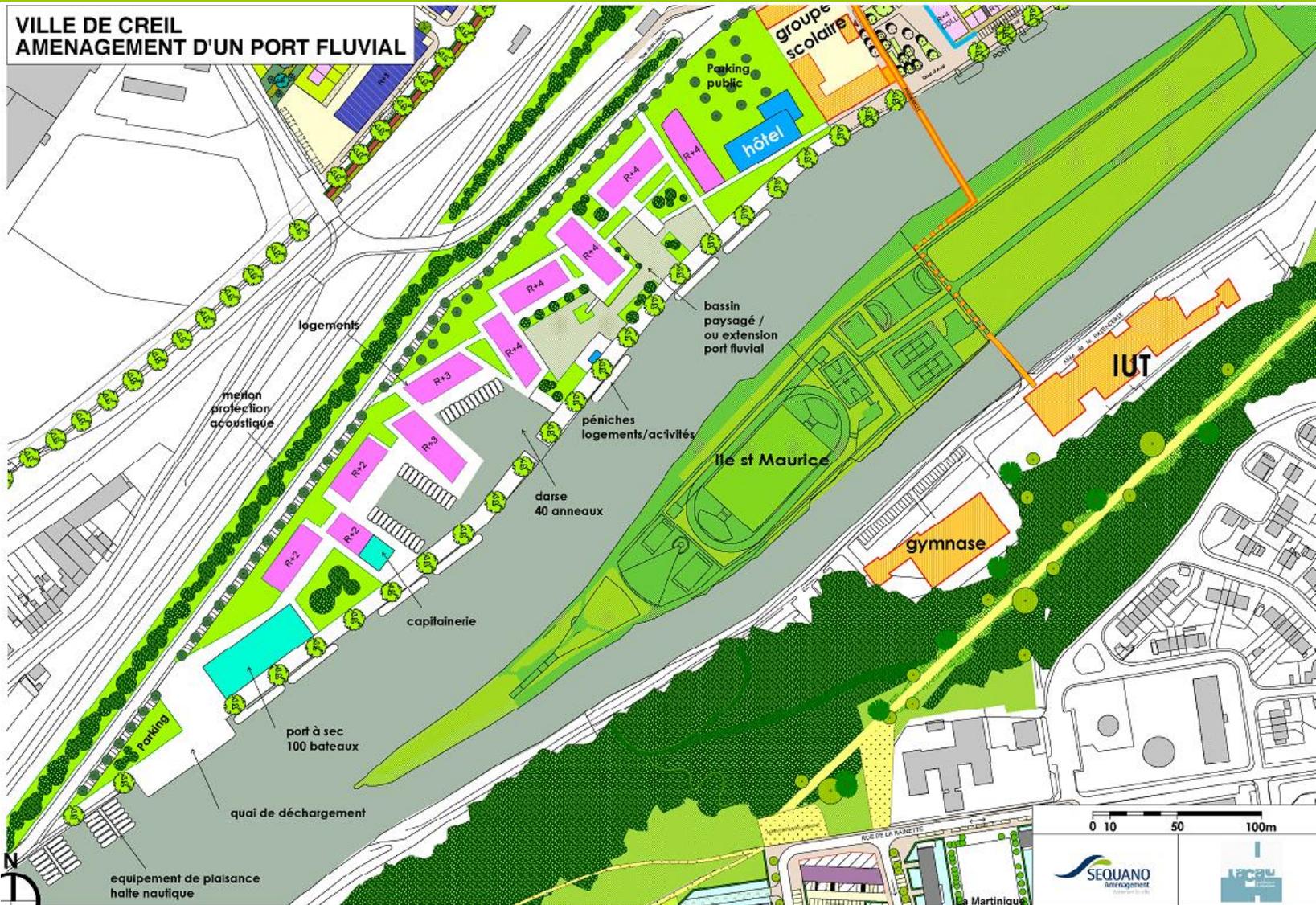
## Stationnement :

Un total de 310 places de stationnement sera nécessaire, dont 1750 m<sup>2</sup> à l'extérieur.

Ce scénario permet de construire davantage de logements et d'avoir une façade plus animée côté rue de la verrerie.

R- 1 (-1.50m)	Parking	7 000 m <sup>2</sup>
RDC (+ 1m)	Commerces	2 000 m <sup>2</sup>
R+1 à R+3	Logements	18 500 m <sup>2</sup> SHON
R+4 (- 30%)		





-  front bâti
-  logements : façades avec prolongement extérieur (balcon terrasse)
-  hôtel
-  port à sec
-  halte nautique
-  voie de desserte
-  desserte résidentielle
-  merlon paysagé protection acoustique
-  prolongement paysagé des berges de l'oïse
-  stationnement paysagé
-  [P] parking public
-  quai promenade
-  quai commercial conservé
-  chenal grand gabarit

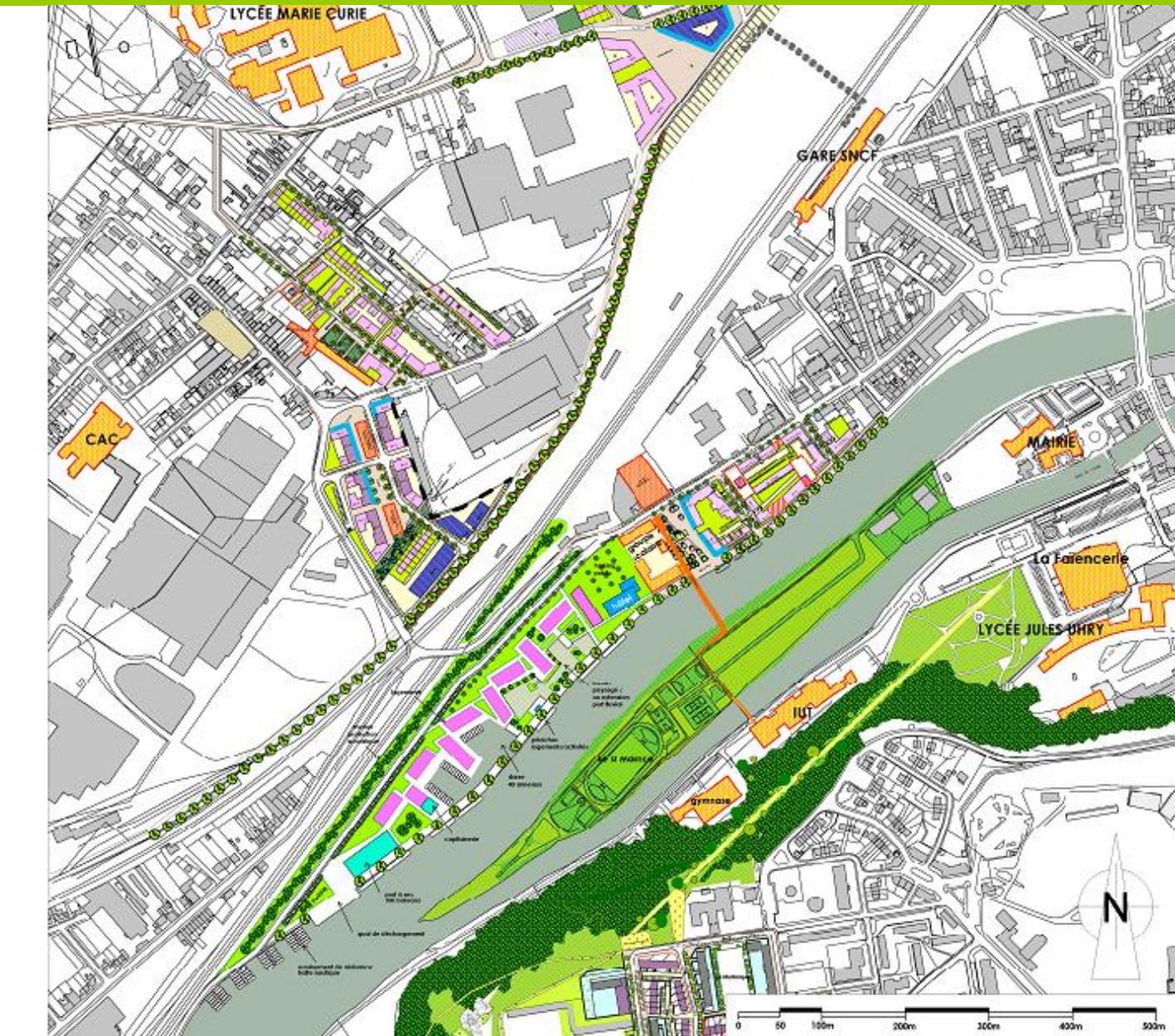
## VILLE DE CREIL - Terrain Vieille Montagne PARTI D'AMENAGEMENT



# IMAGE DE SYNTHÈSE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET PORT DE PLAISANCE



# SCHEMA STRATEGIQUE A UNE ECHELLE ELARGIE



# II/ LE PROJET D'AMENAGEMENT

## FAISABILITE FINANCIERE

L'approfondissement de la faisabilité opérationnelle a été réalisée en distinguant :

## La création du port

- Creusement de la darse
- Equipement de la darse
- Equipements portuaires annexes (capitainerie, ....)

## La mise en œuvre d'un projet urbain

- Préparation des terrains (dont la gestion de la pollution à une profondeur de 1,50m)
- Dévoiement des réseaux
- Cession de charges foncières dans le cadre d'un projet architectural, paysager et environnemental
- Aménagement des espaces publics et aménagement urbain associé

Dans le cadre de la réalisation du **port de plaisance**, quel que soit le mode de construction et d'exploitation retenu, la faisabilité du projet reposera en partie sur un bilan d'exploitation.

Afin de réaliser ce bilan d'exploitation, une programmation fine du port de plaisance devra être arrêtée permettant à l'exploitation d'être rentable.

**A noter que le mode de gestion du port doit être abordé de façon concomitante avec les études techniques et financières.** De plus amples informations relatives à la réalisation du port de plaisance sont énoncées dans la suite du rapport.

Sur la base des éléments de programme rappelé ci-après et sur la base de la trame viaire et des espaces publics proposée dans les études, un **premier bilan prévisionnel** a été établi. Il prend en compte les différentes variantes qui impactent les dépenses et les recettes.

Il s'agit d'une **première approche des coûts et des recettes** de mise en œuvre du projet d'aménagement **sur la base de ratios**.

Synthèse programme prévisionnel:

- logements 15 000 m<sup>2</sup> SHON
- commerces 3 000 m<sup>2</sup> SHON
- hôtel 2 500 m<sup>2</sup> SHON

A noter que ce bilan d'aménagement a été réalisé hors coûts d'études, creusement de la darse et équipement du port de plaisance.

## Approche des dépenses (HT)

Etudes préalables, pré-opérationnelles et opérationnelles <i>étude urbaine et paysagère, étude pollution</i> <i>Honoraires MOE</i>	<b>250 K€</b>
Foncier <i>Acquisition et frais de gestion</i>	<b>1 300 K€</b>
Travaux d'aménagement  - Prolongement de la rue de verrerie - Aménagement du quai d'aval - Dévoiement canalisation GRT Gaz - Aménagement des quais - Espaces verts - Réalisation du merlon paysager (terrassement des terres polluées, paysagement et mise en sécurité de la zone)	<b>4 150 K€</b>  950 K€ 550 K€ 1 000 K€ 500 k€ 250 k€ 900 k€
Frais divers <i>(communication, honoraires, frais financiers, ...)</i>	<b>800 K€</b>
	<b>6 500 K€</b>

## Approche des recettes (HT)

Cession de charges foncières (20 500 m <sup>2</sup> SHON)  <i>Logement libre (80%) : 12 000 m<sup>2</sup></i> <i>Logement social (20%) : 3 000 m<sup>2</sup></i> <i>Hôtel : 2 500 m<sup>2</sup> SHON</i> <i>Commerces : 3 000m<sup>2</sup> SHON</i>	3 250 K€
	<b>3 250 K€</b>

<b>Déficit</b>	<b>3 250 K€</b>
----------------	-----------------

<b>Participation de la collectivité</b>	<b>3 250 K€</b>
---	-----------------

Une reconversion de la friche industrielle Vieille Montagne en une nouvelle polarité mixte nécessite une participation de la collectivité d'environ 3,25 millions €. Le déséquilibre du bilan s'explique par :

- un montant de travaux élevé, notamment la déviation de la canalisation GRT Gaz estimée à 1 million € (source étude d'opportunités réalisée par GRDF en 2010)
- une hypothèse basse des constructibilité correspondant à la construction d'environ 160 logements (1<sup>er</sup> scénario d'aménagement avec le parking en RDC).

Des subventions (Feder, régionales ou nationales) ainsi qu'une augmentation de la constructibilité (sans pour autant construire « plus en hauteur », mais en jouant sur les volumes, l'emplacement et le nombre de parking, seconde hypothèse de scénario avec les parkings semi-enterrés ce qui permet de construire davantage de logements) pourraient venir équilibrer le bilan.

Sur la base des éléments de programme détaillés précédemment et sur la base de la trame viaire et des espaces publics proposés dans les études, un **premier bilan prévisionnel** a été établi. Il prend en compte les différents éléments qui impactent les dépenses et les recettes. Il a été réalisé sur la base de ratios et de valeurs de références.

### **Maîtrise foncière (1 300 K€ HT)**

Le montant des **acquisitions foncières** a été calculé sur la base de l'estimation du terrain UMICORE réalisée par le service des Domaines en 2010, à savoir 800 000 € HT pour 42 615 m<sup>2</sup>, soit 19 € HT / m<sup>2</sup>:

- Terrain UMICORE : 800 000 € HT
- Société Air Liquide : 81 m<sup>2</sup> à 2 000 € HT
- Terrain appartenant à la CAC : 13 733 m<sup>2</sup> à 260 000 € HT
- Terrain appartenant à la ville : 3 160 m<sup>2</sup> à 60 000 € HT

Ces montants devront être vérifiés dans le cadre d'une estimation sommaire et globale. Il ne s'agit ici que d'une première approche, à partir des éléments de référence transmis par la Ville. Les **frais d'acquisition** ont été estimés, ils comprennent les frais de notaire relatifs aux actes ainsi qu'une assistance juridique aux déclassements et aux acquisitions (5% des frais d'acquisition et d'éviction).

Une estimation forfaitaire des **impôts, assurances et frais de gestion intercalaires** des terrains a été calculée (3%). Elle est relativement faible, partant du principe que les acquisitions par l'aménageur du foncier se feraient au rythme des projets afin de limiter les frais financiers.

### **Dépollution (870 000 € HT)**

Les frais de dépollution correspondent à la réalisation du merlon paysager, solution innovante pour diminuer les frais de dépollution et stocker les terres sur site. **Les frais de maîtrise d'œuvre** et autres honoraires liés au suivi des chantiers de dépollution (**15 %** du montant des travaux) ont été intégrés.

### **Espaces publics (2 280 000 € HT)**

Le projet d'aménagement vise à remailler l'ensemble du secteur de projet, en maîtrisant toutefois les flux routiers et en donnant une place privilégiée aux modes doux de déplacements. Une offre de stationnement paysagé est également proposée.

### **Dévoisement de la canalisation GRT Gaz (1 000 000 € HT)**

Une étude d'opportunité a été réalisée par GRT gaz d'après les éléments du programme prévisionnel.

**Cessions des charges foncières exprimées en HT/m<sup>2</sup> SHON**

■ **Logement libre : 200 € HT / m<sup>2</sup>**

La valeur retenue est une valeur moyenne basée sur des opérations similaires à Creil, notamment dans le PRU Gournay-les-Usines. Selon l'évolution des cycles immobiliers, ces valeurs pourraient évoluer à la hausse, compte-tenu de l'attractivité de ce nouvel éco-quartier, bénéficiant d'un cadre privilégié à côté du futur port.

■ **Logement social : 100 € HT / m<sup>2</sup>**

L'hypothèse adoptée dans le bilan est celle d'une programmation de 20% de logements sociaux (conformément au seuil fixé par la Loi SRU).

■ **Hôtel : 100 € HT / /m<sup>2</sup>**

■ **Commerces : 100 € HT / m<sup>2</sup>**



# UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURSITIQUE

Les données économiques actuelles laissent apparaître un potentiel de développement pour un port à Creil.

On constate une saturation de l'offre d'anneaux sur l'Oise, en particulier:

- une forte demande pour des emplacements à l'année (deux ans d'attente pour un anneau à Compiègne)
- une demande importante également pour des emplacements de bateaux-logements (saturation sur la Seine aux abords de Paris)

En concordance avec la gare de Creil et l'arrivée prochaine de la ligne LGV reliant Creil à Roissy en 20 minutes, ce futur port de l'agglomération Creilloise peut être un point de départ vers Paris ou vers l'Europe. Avec la mis en place du canal Seine Nord Europe, l'éco-port de Creil représente une possibilité d'escale pour les plaisanciers ou les croisières fluviales, au regard de l'offre touristique qui existe au sud de l'Oise « du château de Chantilly à l'abbatiale de Saint Leu -d'Esserent », sans oublier le patrimoine industriel de Creil et son musée de la Faïence.

Le potentiel touristique est actuellement sous-exploité. La vallée de l'Oise est un site touristique peu urbanisé, ponctué de demeures et de centre-urbains anciens. Une myriade de monuments historiques, châteaux, sites religieux ou ouvrages d'art anciens sont à proximité immédiate.

Une offre de circuits thématiques pourrait être développée, pour s'adresser à différents types de clientèle, mais également pour diversifier et enrichir l'offre proposée aux visiteurs et leur permettre d'envisager divers séjours (couples, famille, amis...)

- Circuits patrimoniaux
- Thématiques autour de la nature et de la faune
- Installations sportives et activités nautiques
- Promotion de l'animation des berges pour faire le lien entre voie d'eau et villes
- Incitations à l'implantation d'une offre de restauration, brasserie le long de la rivière
- Positionner l'Oise comme un point de départ vers Paris par la voie d'eau et le reste de l'Europe grâce au canal Seine-Nord.

Ces idées de circuits ont été formulées par l'association ADEROISE qui milite en faveur de la réalisation d'un port de plaisance à Creil.



# UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURSITIQUE



Des possibilités en termes de développement économique induit par une redynamisation du secteur fluvial sont immenses sont à envisager:

- Aménagement et entretien des installations de plaisance
- Redynamisation des commerces de restauration
- Activité de croisières locale
- Mise en place d'une offre en construction navale de plaisance à partir des ressources humaines disponibles en chaudronnerie et métallurgie
- Promotion d'activités événementielles et culturelles autour de la voie d'eau
- Construction de bateaux thématiques: bibliothèque sur la batellerie, salles de réceptions ou restaurants flottants, bateau-piscine sur le modèle de la piscine Joséphine Baker à Paris, discothèques...

A une échelle plus locale, le port de plaisance engendrera la création directe de deux ou trois emplois. La gestion du port occupera un emploi à temps plein. L'atelier de maintenance et de réparation de bateaux et éventuellement location de bateaux occupera un temps plein également. Pendant la saison, un renfort en personnel présent sur le port pour accueillir les plaisanciers et fournir l'ensemble des services est prévu. Les commerces aux abords du port, en rez-de-chaussée d'immeubles ainsi que les péniches restaurants et les autres animations seront aussi pourvoyeurs d'emplois.



**Au stade actuel des études, une ébauche de programmation a été réalisée. La diversification des activités du port : port à flot, port à sec, halte nautique, ainsi que des services et activités connexes, a été la stratégie retenue afin d'augmenter son attractivité et de le positionner sur différents segments de marché pour sécuriser les recettes d'exploitation.**

Un phasage progressif de la réalisation du port et de ses équipements est proposé, afin de tester la réceptivité du marché. Pendant une durée de cinq ans, trois bassins successifs vont être créés, permettant la montée en puissance du nouveau port au fur et à mesure de sa reconnaissance par les plaisanciers, pour atteindre un nombre d'anneaux critique.

- 1er bassin : port de plaisance de 50 anneaux,
  - 2e bassin : rétention des eaux pluviales,
  - 3e bassin : place aquatique avec animation, restaurants et commerces.

Selon l'évolution de la demande, les deux autres bassins viendront compléter l'offre plaisancière avec un nombre d'emplacements plus importants.

A terme, le projet sera composé des éléments suivant :

- Un port de plaisance fluvial intégré dans une darse d'une centaine d'anneaux
  - Un équipement léger de plaisance, pour les bateaux en transit, de 20 places
  - Un port à sec, pour répondre à la demande importante d'hivernage de 100 places (pour des bateaux de 10m et moins)
  - Des emplacements pour des bateaux logements
  - Un équipement léger de plaisance, pour les bateaux en transit, de 20 places

**Un bouquet de services** répondant aux besoins des plaisanciers, mais également à ceux des habitants et des autres visiteurs du port :

- la mise à disposition d'eau potable et d'électricité
- une capitainerie (120 m<sup>2</sup> SHON) chargée de gérer le port mais qui met également à disposition les informations météo marine, les bulletins d'information destinés à la navigation, et assure le pilotage et l'accueil des bateaux visiteurs
- des sanitaires
- un accès à l'internet
- des pompes à carburant ou un bateau ravitailleur
- une cale de mise à l'eau pour les petites embarcations
- une grue élévatrice avec un terre-plein permettant de mettre à terre les bateaux plus importants pour l'entretien,
- un yacht club
- un magasin d'accastillage
- un atelier d'entretien et de réparation de bateaux
- une halte pour les bateaux croisières
- aire de tri sélectif (verre, plastique, journaux, piles, etc)
- station de dépotage (eaux usées, huiles de moteur) en accès gratuit
- service de ramassage des objets flottants
- vidéosurveillance

**Des activités connexes permettant d'accroître l'attractivité du port et de créer des recettes d'exploitation supplémentaire :**

- une agence de location de vélo et de petits bateaux
- l'organisation de promenades touristiques en partenariat avec l'office du tourisme
- des commerces et des restaurants, dont des péniches-activités
- mise en place d'une navette fluviale permettant de faire le tour de l'île Saint Maurice

**La programmation énoncée ci-dessus est une esquisse. Une étude de marché approfondie devra être réalisée afin de préciser certains éléments: taille critique du port, son positionnement au regard de l'offre concurrentielle, ciblage de la clientèle et définition des services en conséquence, stratégie de croissance...**

**Cette étude de marché servira notamment à construire un bilan d'exploitation et à identifier les principaux postes d'équilibre de l'activité.**

**A noter que la faisabilité et la pérennité du projet devront reposer sur un bilan d'exploitation équilibré et générant des profits à plus long terme.**

# IV/ LE PORT DE PLAISANCE

## *ELEMENTS DE MONTAGE JURIDIQUE*

**L'objectif de cette analyse juridique est de présenter à la collectivité différents montages possibles pour la réalisation, l'exploitation puis la maintenance d'un ouvrage portuaire. Cette étude ne recommande pas un type de montage en particulier, car les données actuelles ne le permettent pas, notamment l'absence d'éléments financiers.**

Sont soulignés, en revanche, les principaux avantages et inconvénients des montages proposés, les possibilités de transfert de risques et les délais impartis.

Cette étude fournit un cadre à la collectivité pour que celle-ci puisse orienter en connaissance de cause les autres études nécessaires préalables à la mise en œuvre du projet.

La réunion avec VNF (rappeler date + participants) a permis de mettre à jour les éléments suivants.

Compte tenu du programme de l'opération et de sa situation par rapport à la rivière Oise, le port en eau (Darse) sera construit en retrait de la rivière au-delà des berges.

La réalisation de la darse nécessite de créer une rupture de berge. Celle-ci devra faire l'objet d'une autorisation de VNF, et pourrait donner lieu au versement d'une redevance à VNF.

En revanche, la darse elle-même, les aménagements et pontons de la darse, le port à sec resteront propriété de la ville et seront construits sur son domaine.

En fonction de son affectation à une mission de service public portuaire, le port sera affecté au domaine public de la ville de Creil. La création d'anneaux dans le port pourra donner lieu à des amodiations. Cependant un certain nombre de places de port devront être maintenues en places locatives afin de ne pas dénaturer le service public.

La halte nautique fera quand à elle l'objet d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public de l'Etat. Ce Type d'AOT de nature précaire et révocable peut faire l'objet de renouvellement.

Seront présentés ci-après deux montages envisageables par la commune: la DSP et le PPP. La totalité de l'analyse juridique est en jointe au présent rapport en annexe.

## **En sa qualité de maître d'ouvrage, la ville de Creil peut déléguer la réalisation et l'exploitation du port à un concessionnaire de service public.**

Le délégataire désigné financera la construction des infrastructures et se rémunèrera sur l'exploitation de celle-ci, pendant la durée mentionnée au contrat. Les recettes seront tirées de la location des anneaux et complétées de tout autre service pratiqué par le délégataire, avec l'autorisation de la commune de Creil. La tarification sera fixée par la Ville. Lors de la phase de construction, des subventions d'investissement, si nécessaire, pourront être versées au délégataire par la commune de Creil, dans les limites définies par la Jurisprudence. Lors de la phase d'exploitation, l'insuffisance de recettes pourra être compensée par le versement de subventions d'exploitation dont les montants devront être fixés à l'avance dans le contrat de délégation, sans oublier que la rémunération du délégataire devra reposer « substantiellement » sur les résultats d'exploitation du service et les redevances tirées des usagers.

La procédure de passation du contrat de délégation sera soumise à publicité préalable. L'attribution d'un contrat de concession est soumise à une mise en concurrence au travers d'une procédure réglementée. Il faut compter un délai d'environ 12 mois.

## **L'avantage principal réside donc dans le fait que les risques liés aux potentiels surcoûts sont transférés au délégataire, qui finance l'infrastructure par ses propres moyens, à la différence d'un montage en régie.**

Ce montage par le biais d'un traité de concession permet de limiter l'implication financière de la collectivité, et donc :

- d'accélérer le rythme d'investissement par un recours au financement privé,
- de consacrer son budget à d'autres projets ou investissements courants,
- d'appliquer le principe de l'utilisateur – payeur.

Enfin, le mode concessif permet de tirer profit des capacités de gestion d'une entreprise privée, et de responsabiliser le constructeur exploitant à la maintenance, celui-ci étant tenu de trouver les financements les mieux adaptés à son activité et capable de réaliser d'importants gains de productivité. Par l'intermédiaire des clauses de pénalités, il serait également possible de lier la rémunération du délégataire à certains objectifs de qualité.

Le principal inconvénient inhérent au mode concessif réside dans une certaine perte de contrôle, pour le secteur public, de l'investissement et du service.

A noter également que la Maîtrise d'ouvrage étant au final privée, le coût financier de la dette sera plus élevé. Le recours à cette solution impose donc un seuil minimal de couverture de l'investissement et des charges d'exploitation par les recettes et la concession, ce qui n'est donc pas forcément évident si les volumes à traiter sont insuffisants .

**Le mode concessif ne sera ainsi adapté que si le projet engendre des recettes suffisantes. Son intérêt sera confirmé une fois les détails de la programmation arrêtés et les études de marché réalisées.** En effet le risque de requalification du contrat est possible si le contrat ne permet pas au délégataire de se rémunérer substantiellement sur les résultats d'exploitation et si le transfert de risque est insuffisant. Si Le versement de subventions d'investissement et de subventions tarifaires dépasse un certain pourcentage des recettes (de l'ordre de 70%) le risque de requalification est grand.

**Un Partenariat Public Privé (PPP) est un contrat global de longue durée qui porte sur:**

- **le financement** d'investissements nécessaires au service public;
- **la construction ou la transformation** d'ouvrages ou équipements (éventuellement **la conception** des ouvrages);
- **l'entretien, la maintenance, des** ouvrages ou équipements;
- **d'autres prestations de service** (le cas échéant) concourant à l'exercice de la mission de service public.

**Le cocontractant privé est rémunéré par la personne publique pendant toute la durée du contrat (loyer versé à compter de la mise en service).**

Sa rémunération peut être liée à la **réalisation d'objectifs de performance, c'est-à-dire une baisse de sa rémunération en cas d'indisponibilité de l'ouvrage. Le « pépépiste » assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser. Il est titulaire de droits réels** sur les ouvrages et équipements qu'il réalise pendant la durée du contrat. **La durée du contrat est fonction de la durée d'amortissement des investissements. Au terme du contrat, l'équipement revient à la personne publique.**

Dans ce montage, la commune de Creil engagerait une procédure de mise en concurrence pour désigner un partenaire privé avec lequel elle signerait un contrat de partenariat relatif à la conception, le financement, la construction et la maintenance de l'ouvrage souhaité. **L'exploitation commerciale du service ne peut être comprise dans le PPP, la ville est responsable de l'exploitation commerciale de l'ouvrage, qu'elle peut confier à un prestataire privé dans le cadre d'un marché public de fourniture de services.** Elle pourrait également exercer cette mission directement avec des employés municipaux. Néanmoins, une loi de 2008 autorise le partenaire privé à gérer sous mandat les recettes pour le compte de la collectivité.

Précisons que le recours au contrat de partenariat est limité aux projets complexes, urgents, ou présentant un bilan avantages/inconvénients positif par rapport aux autres modes de contractualisation. Un rapport d'évaluation devra être établi et validé par l'assemblée compétente.

## L'exploitation du service public

- En DSP, le délégataire assure l'exploitation
- En PPP, le partenaire est seulement chargé de l'entretien/maintenance de l'équipement (en principe)

## La répartition des risques entre la personne publique et le cocontractant privé

- En DSP, le délégataire assure la délégation « à ses risques et périls » et prend en charge (au moins en partie) le risque de demande (risque commercial)
- En PPP, le partenaire ne prend en principe en charge que le risque de construction, de disponibilité de performances, l'exploitation commerciale n'entrant pas dans le cadre du PPP.

## L'objet du contrat

- En DSP, l'objet est limité à la réalisation/exploitation du service public
- En PPP, l'objet peut être élargi à d'autres prestations de service concourant à l'exercice de la mission de service public

## La rémunération du cocontractant

- En DSP, le délégataire se rémunère sur l'utilisateur (en principe pas de subvention d'équilibre)
- En PPP, le partenaire est rémunéré par la personne publique (loyer fixe sur la durée du contrat couvrant les coûts de l'investissement préfinancé par le partenaire, les coûts de fonctionnement et les coûts de financement), avec application de critères de performance

## La procédure de passation

- En DSP, le contrat est passé au terme d'une procédure négociée
- En PPP, le partenaire est choisi après dialogue compétitif (motif de complexité) ou dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres restreint. Une évaluation préalable obligatoire.

## Avantages

## Inconvénients

	Avantages	Inconvénients
<b>Concession</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transfert de risques assez important</li> <li>▪ Accélère le rythme d'investissement par un recours au financement privé</li> <li>▪ La collectivité peut consacrer son budget à d'autres projets ou investissements courants</li> <li>▪ Tirer profit des avantages apportés par le secteur privé, en termes de délais notamment</li> <li>▪ Responsabiliser le constructeur / exploitant à la maintenance, capable d'importants gains de productivité</li> <li>▪ Maîtriser les plannings de réalisation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perte de contrôle sur l'investissement et le service.</li> <li>▪ Les clauses du cahier des charges peuvent limiter cet inconvénient.</li> <li>▪ Coût financier de la dette plus élevé.</li> <li>▪ Incertitude juridique quant au contenu possible du sous-traité de concession et à ses limites.</li> <li>▪ Risque de nécessiter des subventions.</li> <li>▪ Contrat lourd à négocier.</li> <li>▪ Pas adapté à un projet à faibles recettes.</li> </ul>
<b>PPP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Allocation des risques en fonction des compétences de chaque intervenant et de sa capacité à maîtriser le risque.</li> <li>▪ Maîtrise des objectifs en termes de délais.</li> <li>▪ Rémunération étalée dans le temps.</li> <li>▪ Maîtrise des coûts et raisonnement en termes de coûts complets.</li> <li>▪ Raisonnement performanciel et apparition de solutions innovantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Engagement financier de l'autorité publique sur une longue durée figée</li> <li>▪ Maîtrise moins forte du projet technique par la collectivité</li> <li>▪ Montage complexe (négociations longues pouvant être délicates, évolutivité du contrat)</li> <li>▪ Lourdeurs liées au suivi du contrat</li> </ul>

## La concession de DSP

Cette solution conduit la ville à transférer à un tiers la réalisation, le financement et l'exploitation. Ce dernier en fonction des équilibres économiques du port pourrait le gérer à ses risques et périls si l'économie du port lui permet de se rémunérer substantiellement sur les résultats d'exploitation. Cette condition est nécessaire pour choisir ce montage sous peine de déqualification du contrat. Cela devra être vérifié par des études de marché.

## Le partenariat public privé

Cette solution peut trouver un intérêt si l'économie globale du port ne permet pas un équilibre économique suffisant. Dans ce montage la ville devra alors payer les loyers à l'investisseur (le pépépiste) et exploiter elle-même le port ou le faire exploiter dans le cadre d'un marché d'exploitation voire une gérance ou un affermage.

Le choix entre de telles solutions de montages contractuels nécessite d'une part un échange avec VNF afin de bien déterminer le périmètre de l'opération et les autorisations (AOT) qu'elle nécessite et d'autre part la prise en compte de la dimension économique au travers d'une modélisation financière des différents schémas.

Le montage en Partenariat Public Privé nécessitera la réalisation d'une étude économique et financière qualifiée « d'évaluation préalable ».

Afin de pouvoir identifier les types de montage juridiques pertinents relatifs à l'exploitation et /ou à la réalisation du port de plaisance fluvial, **un certain nombre d'études complémentaires doit impérativement être réalisé.**

Ces études doivent permettre de déterminer les coûts de travaux associés, ce qui définira le montant d'investissement initial et permettra de calculer la durée d'amortissement ainsi que d'approcher les charges d'exploitation du port de plaisance.

## Etudes de pollution sur le terrain :

- Sondages
- Investigations sur le terrain SOMENOR
- phytostabilisation et phytoremédiation

## Etudes techniques:

- étude hydraulique afin de déterminer la quantité d'eau à faire entrer dans la darse, la dimension de la darse, les mesures de soutènement de la darse et de renforcement des berges, préalable au dossier Loi sur l'Eau
- étude de mécanique des sols / géotechnique
- étude d'ingénierie permettant de dimensionner la darse et d'en chiffrer les coûts de réalisation

## Etude de marché devant définir les points suivants:

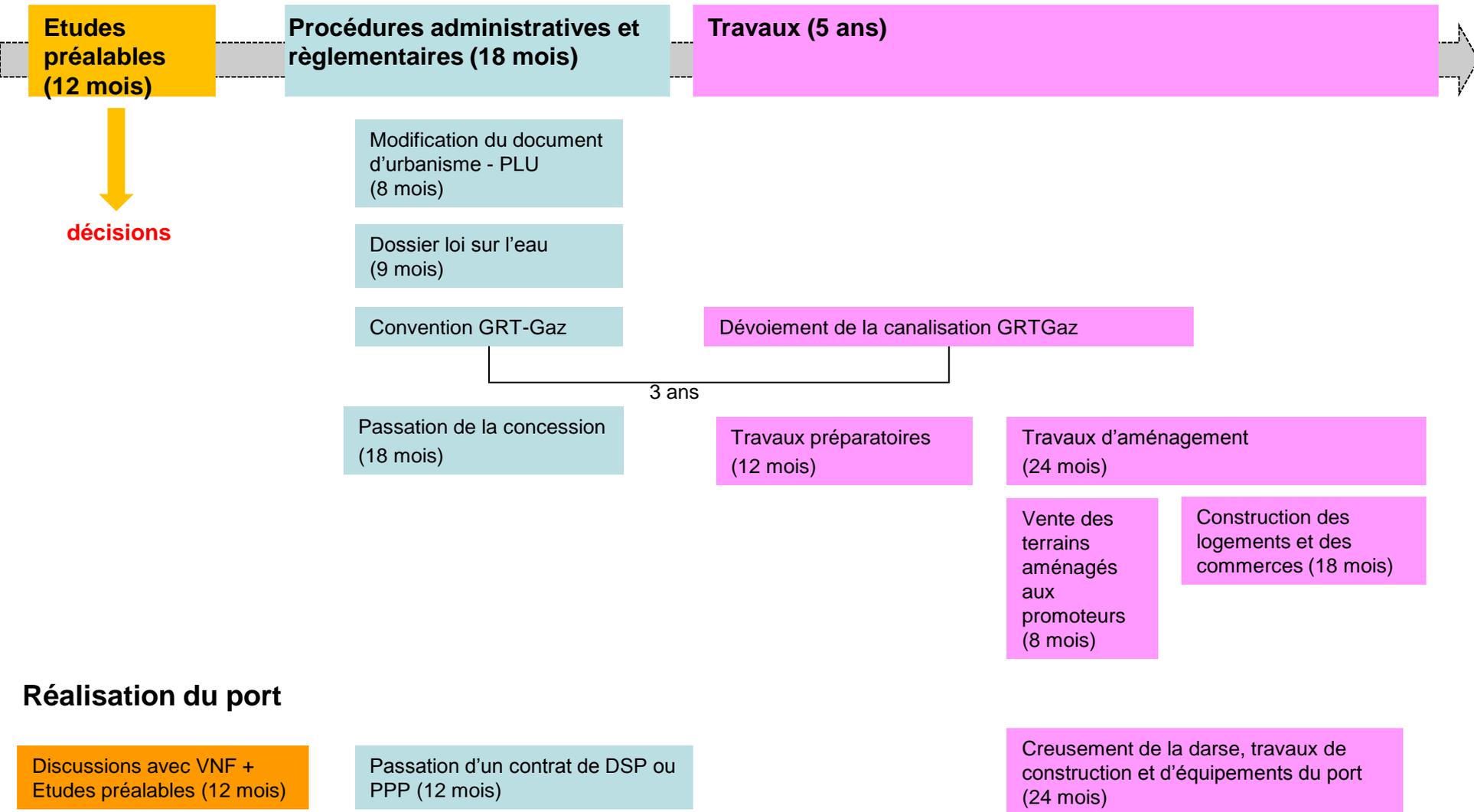
- programmation précise, notamment pour identifier la taille critique du port
- ciblage et segmentation de la clientèle potentielle
- validation d'objectifs et d'une stratégie marketing à court, moyen et long terme
- détermination du mode de gestion (gestion directe ou déléguée) et de l'outil de gestion du port (Sem, entreprise privée ou personne publique)

## Etudes environnementales :

- Bilan carbone
- Etude d'impact, dossier d'enquête Bouchardeau
- Biodiversité
- Préfiguration d'une gestion HQE (écoports)

# V/ Approche de planning global

## Projet d'aménagement



## SOMMAIRE

Rappel des éléments de diagnostic de la phase1 .....	P.43
Les précédents scénarios d'aménagement proposés lors de la phase 2.....	P.49
Synthèse de l'étude documentaire et historique de pollution des sols.....	P.52
Etat des lieux de l'offre touristique fluviale sur l'Oise et références d'équipements portuaires.....	P.58

# Annexe 1

## *Eléments de diagnostic de la phase 1*

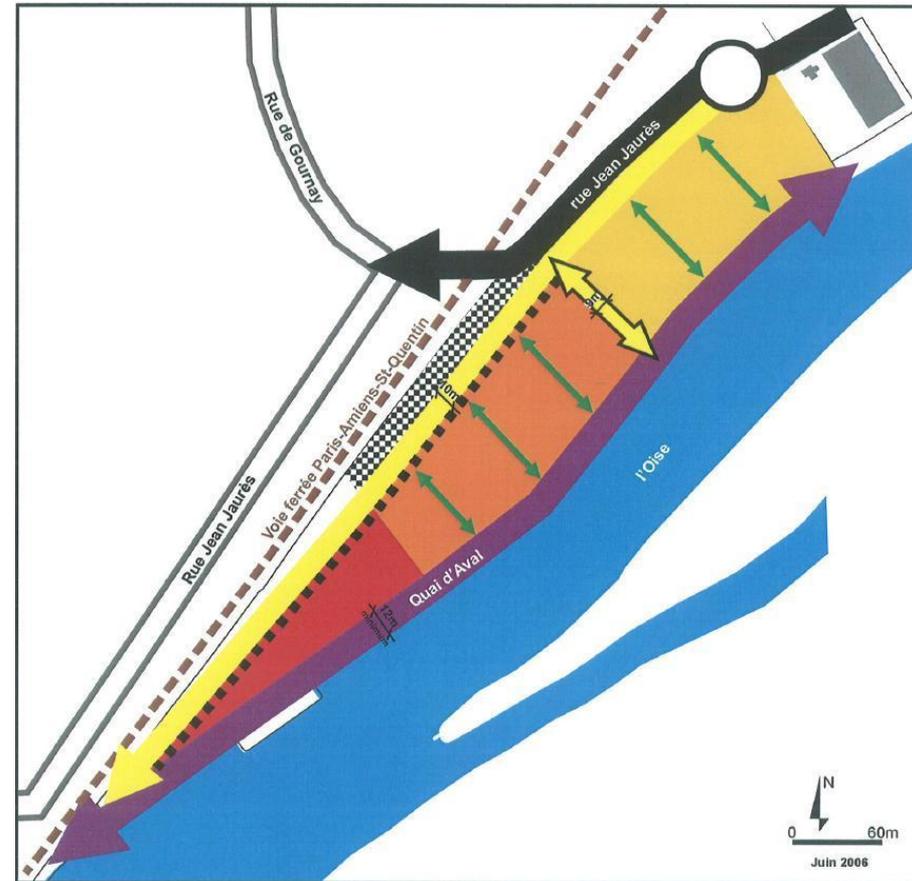
Secteur UAei

Orientations d'aménagement :

- Constructibilité totale : 24 000 m<sup>2</sup>
- Hauteur maximale décroissante d'est (R+4+c) en ouest (R+2+c)

Principes posés :

- Prolongement rue de la Verrerie
- Voie publique transversale
- Cheminement doux quai d'Aval
- Transparences paysagères vers Oise
- Protection acoustique voie ferrée
- Stationnement à l'extérieur du site



⇒ Une mise en compatibilité du PLU sera nécessaire en fonction des propositions retenues.

Situation en cœur d'agglomération

- centre-ville (commerces, services)
- gare SNCF

Site en longueur

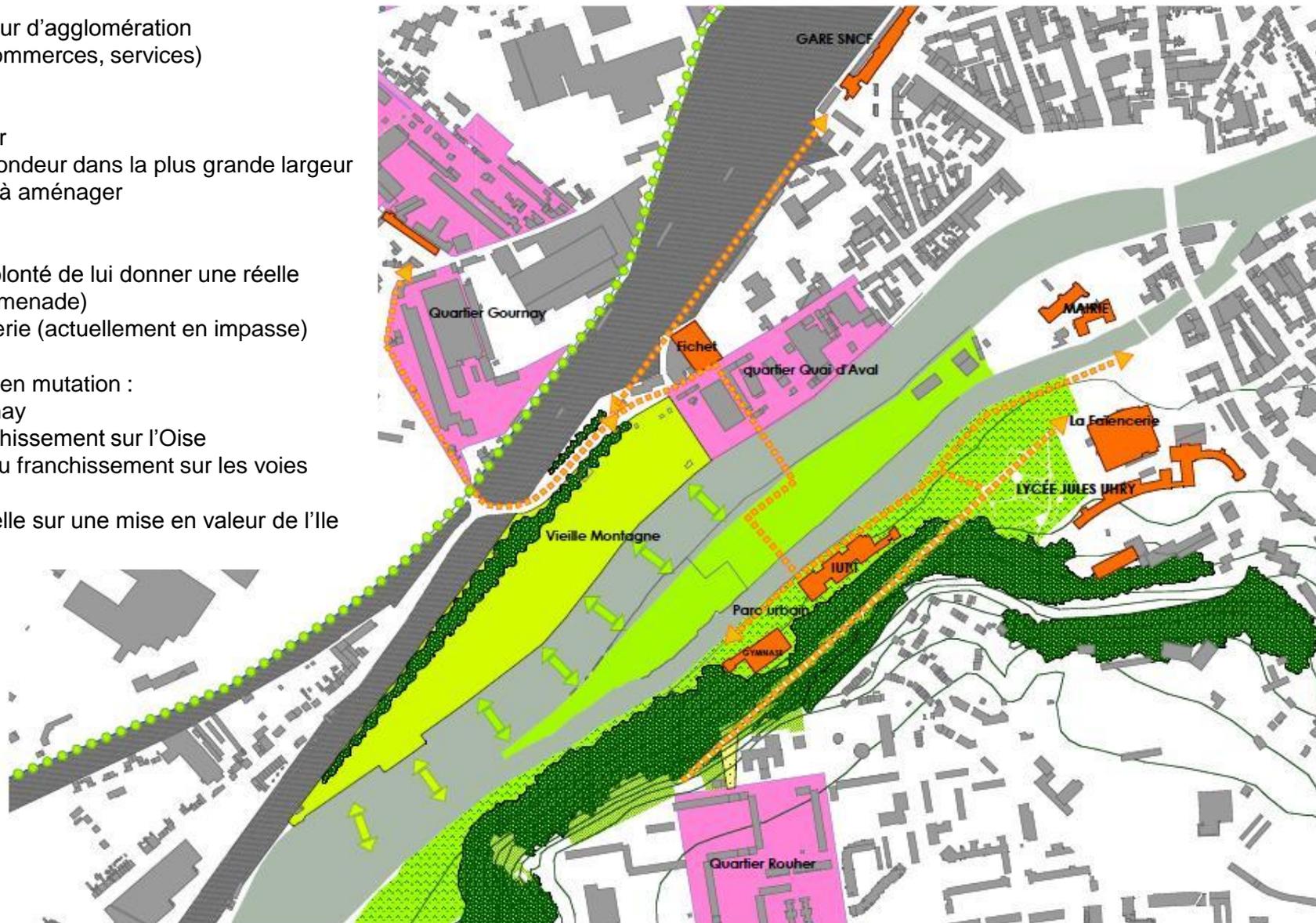
- 100 m de profondeur dans la plus grande largeur
- pointe difficile à aménager

Desserte :

- quai d'aval (volonté de lui donner une réelle vocation de promenade)
- rue de la Verrerie (actuellement en impasse)

Environnement en mutation :

- ZAC de Gournay
- nouveau franchissement sur l'Oise
- amélioration du franchissement sur les voies ferrées
- réflexion actuelle sur une mise en valeur de l'île Saint-Maurice



## Zone « quais »

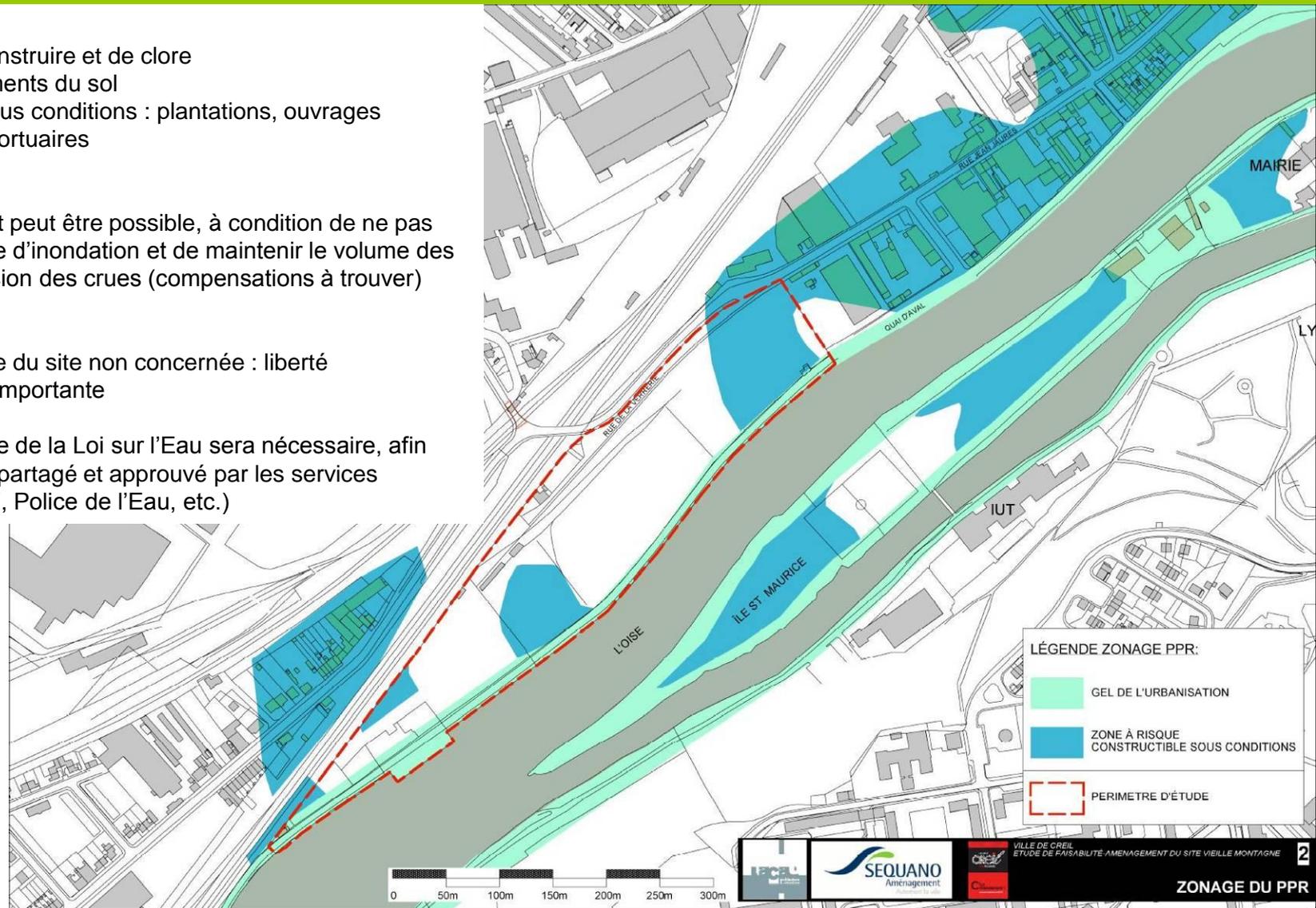
- Interdiction de construire et de clore
- Pas d'exhaussements du sol
- Sont autorisés sous conditions : plantations, ouvrages hydrauliques et portuaires

## Zone bleue

- Globalement, tout peut être possible, à condition de ne pas aggraver le risque d'inondation et de maintenir le volume des champs d'expansion des crues (compensations à trouver)

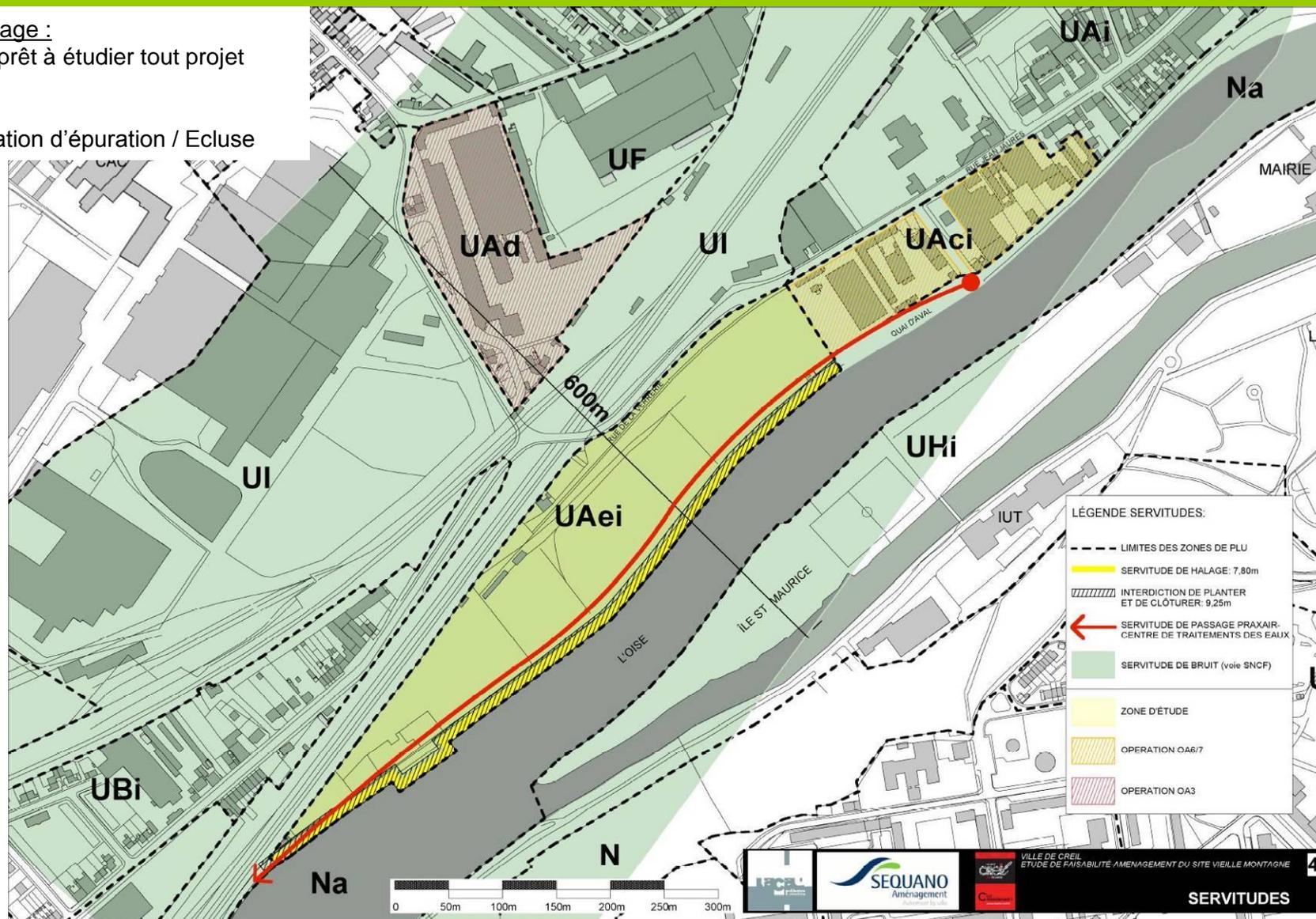
➤ Une grande partie du site non concernée : liberté d'aménagement importante

➤ Un dossier au titre de la Loi sur l'Eau sera nécessaire, afin que le projet soit partagé et approuvé par les services compétents (VNF, Police de l'Eau, etc.)



**Chemin de halage :**  
VNF toutefois prêt à étudier tout projet

**Accès :**  
PRAXAIR / Station d'épuration / Ecluse

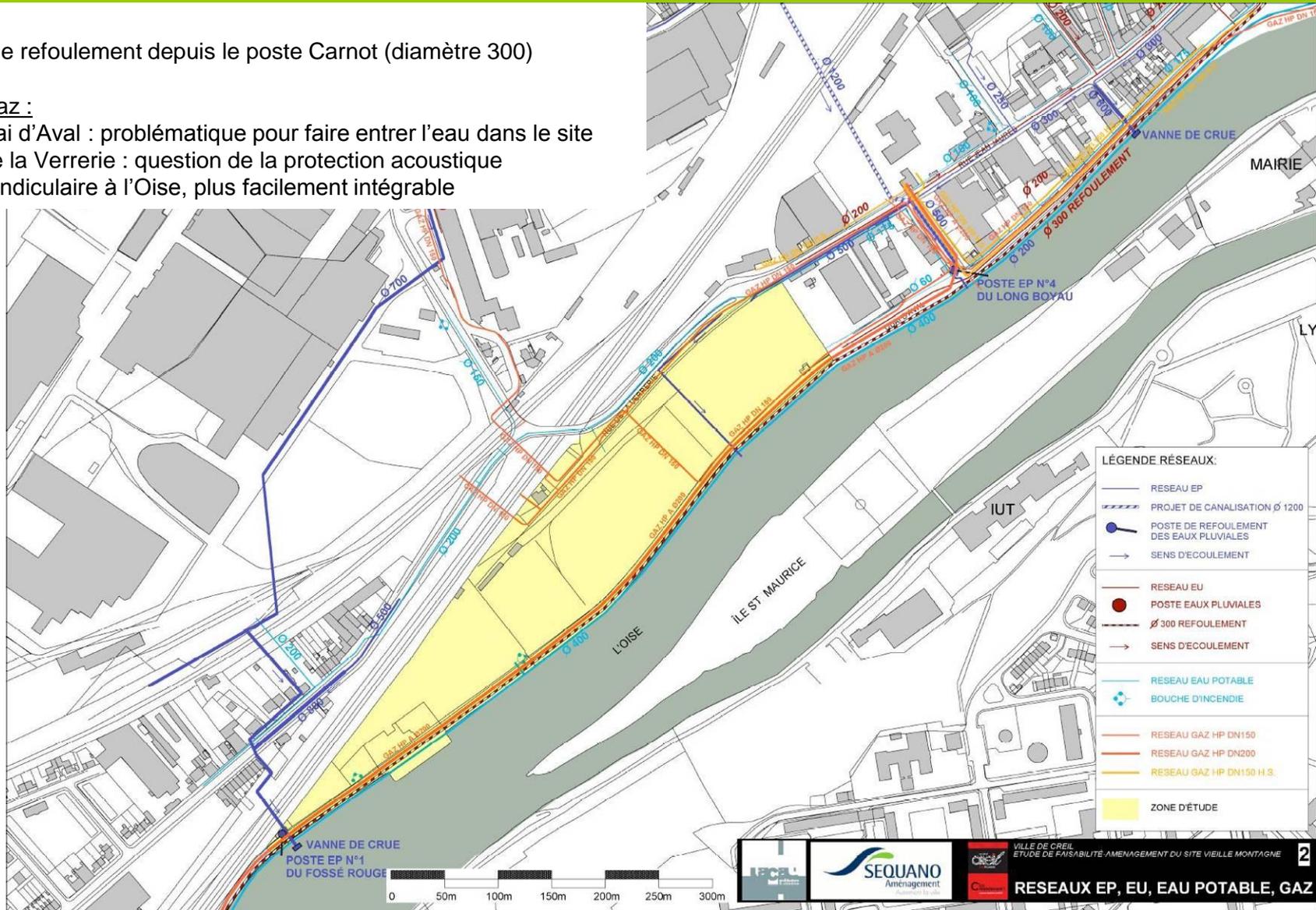


## Réseau EU :

- Canalisation de refoulement depuis le poste Carnot (diamètre 300)

## Réseaux GRT Gaz :

- Le long du quai d'Aval : problématique pour faire entrer l'eau dans le site
- Sous la rue de la Verrerie : question de la protection acoustique
- Réseau perpendiculaire à l'Oise, plus facilement intégrable



# Annexe 2

## *Les précédents scénarios d'aménagement proposés lors de la phase 2*





# Annexe 3

## *Synthèse de l'étude documentaire et historique de la pollution des sols*

**Le site Vieille Montagne est vulnérable à la pollution en raison de la faible profondeur de la nappe. En outre, les eaux de surface se situent à moins de 10m et sont utilisées pour des usages récréatifs**

**Site UMICORE:** état de connaissances sur la pollution

- Sol: teneurs élevées en zinc, plomb et cadmium
- Eau: aucune concentration ne peut être imputée à l'activité historique
- Gaz du sol: présence de composés organiques halogénés volatiles à considérer dans les eaux

Implications:

- surveillance annuelle de la qualité des eaux
- Vérification de l'absence de risque de volatilisation des composés identifiés dans les sols et les eaux permettant de confirmer l'EDR
- Prévoir une mise à jour de l'EDR par la mise en œuvre d'une EQRS avec les usages fixés

**Site SOMENOR:** état de connaissances sur la pollution

- Sol et eau: aucune donnée disponible
- Gaz du sol: présence de composés organiques halogénés volatiles à considérer dans les eaux

Implications:

- réaliser une étude historique pour identifier les sources potentielles de pollution
- Réaliser une première campagne d'investigation des sols
- Vérifier l'étendue d'une éventuelle pollution dans les eaux et valider l'absence d'impact des activités d'UMICORE dans les eaux SOMENOR
- Vérification de l'absence de risque de volatilisation des composés identifiés dans les sols et les eaux permettant de confirmer l'EDR
- Prévoir une mise à jour de l'EDR par la mise en œuvre d'une EQRS avec les usages fixés

Scénarios d'aménagements envisagés	Inconvénients	Avantages	Coûts
Port fluvial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestion des déblais pollués: fort à très fort</li> <li>• Risque sanitaire: faible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• développement économique important</li> </ul>	Important en raison des besoins de déblais à engager
Activités économiques tertiaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestion de déblais pollués: faible</li> <li>• risque sanitaire faible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• développement économique important</li> </ul>	Modérés
Equipements publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestion de déblais pollués: faible</li> <li>• risque sanitaire: fort à très fort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• répond aux besoins de la commune?</li> </ul>	Modérés
Logements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestion de déblais pollués: faible à moyen si sous-sol</li> <li>• risque sanitaire: fort à très fort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• répond aux besoins de la commune?</li> </ul>	Très modérés si investisseurs

## 1. **Contraintes techniques:**

- Contraintes sanitaires: gestion du risque sanitaire pour les futurs usagers par la mise en œuvre d'une Analyse de Risques Résiduels avant et après les travaux d'aménagement
- Contrainte d'exécution d'un chantier sur site pollué (mesures de protection particulières, suivi environnemental sur les abords du site)

## 2. **Contraintes règlementaires:**

- Prise en compte des prescriptions demandées par le DRIRE / INERIS
- Réalisation et suivi des dossiers administratifs nécessaires à la réalisation des travaux

- ## 3. **Contraintes sociales:** population sensible aux risques sanitaires encourus, une communication ciblée pourra être engagée auprès des riverains.

## Site UMICORE:

- Les études effectuées sont conformes à la loi du 30/07/03 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages
- Le dossier de cessation est conforme aux attentes de la DRIRE
- **Les obligations de remise en état pesant sur la société UMICORE sont limitées aux mesures permettant de restituer les terrains concernés à un usage industriel.**  
**La gestion des déblais est à la charge de l'aménageur mais peut être négociée dans le cadre de la vente du site**

## Site SOMENOR

- Les éléments historiques sur le secteur sont très limités
- Les différentes activités de travail des métaux laissent supposer l'existence de sources potentielles de pollution du sous-sol
- L'absence d'investigation réalisée sur le secteur bloque l'évaluation d'un changement d'usage de ce site

## Préconisations

### Site UMICORE

Toutes les servitudes d'utilité publiques émises par la DRIRE devront être considérées pour l'aménagement futur du secteur, à savoir:

- Couverture du site pour éviter tout contact avec la population
- En cas d'élimination des terres, prévoir une gestion en filière adaptée
- Choix de la qualité des matériaux de construction adaptés au type de sol
- Interdiction de prélèvement d'eau dans l'aquifère alluvial
- Étude hydraulique pour le risque d'inondation du secteur Nord Est du site
- Précautions pour la phase chantier: éviter de travailler par temps sec et venteux ou prévoir un arrosage, porter des masques à poussières, gans et lunettes...

### Site SOMENOR

- Lever l'incertitude sur l'historique des activités sur le secteur par une consultation des archives de la DRIRE et des archives départementales

## Phase travaux:

- Pour limiter les coûts liés à la gestion des sols pollués, la gestion des déblais par des mouvements de terres sur site est recommandée.
- Compte tenu du PPRI, le stockage des terres devra s'effectuer dans la partie Sud du site.
- Le site étant également inclus dans le périmètre des plus hautes eaux connues, la conception de l'aire de confinement devra s'adapter à cette problématique.
- A noter que des dispositions particulières devront certainement être prises due à la proximité des installations SNCF/RFF.
- Des possibilités de phyto-stabilisation (traitement par les plantes) peuvent être approfondies avec l'INERIS (Institut National de l'Environnement industriel et des risques), mais faibles retours d'expériences
- Couverture des terrains déblayés pour éviter tout contact direct avec les sols impactés par des infrastructures adaptées: dallage béton, macadam pour voirie, parking et espaces verts, couverture de terres saines protégées par un géotextile, conformément aux servitudes publiques

## Phase d'exploitation post travaux:

### Maîtrise du risque du confinement des terres par:

- Une conception adaptée aux problématiques du site
- Mise en place de servitudes dans l'annexe de l'acte de vente (délimitation précise de la zone de confinement, usage uniquement paysager)
- Suivi des eaux souterraines avec un piézomètre en amont et deux en aval de la zone de confinement (création d'ouvrages et/ou utilisation d'ouvrages déjà présents sur le site)

# Annexe 5

## *Etat des lieux de l'offre touristique fluviale sur l'Oise et références d'équipements portuaires*

Dans le cadre de la phase 1, des données ont été collectées quant au potentiel de développement du tourisme fluvial sur l'Oise. Le tableau ci-dessous présente la synthèse des atouts et contraintes du site Vieille Montagne pour l'accueil d'un port de plaisance ainsi que les opportunités et les difficultés relatives à un tel projet.

## Anneaux existants :

- Cergy (100)
- Conflans-Sainte-Honorine (80)
- Compiègne (70)
- Jaux (25)
- + Longueil-Annel, Eragny-sur-Oise, Noisy-sur-Oise, Janville

Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bonne accessibilité piétonne : développer un vrai parcours touristique</li> <li>• Proximité du centre-ville, des commerces et de la gare</li> <li>• Marge de progression du tourisme fluvial, aujourd'hui moyennement développé sur l'Oise (1.000 à 1.500 bateaux par an)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traitement de la pollution (coût et système technique à mettre en œuvre)</li> <li>• Calendrier lié au dévoiement de la canalisation GRT-Gaz situé sous le quai d'aval (indispensable à la création d'une darse)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<p>Situation de saturation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte demande pour des emplacements à l'année (ex : deux ans d'attente pour un anneau à Compiègne)</li> <li>• Forte demande aussi pour des emplacements de bateaux-logements (saturation sur la Seine aux abords de Paris)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déficit d'image de Creil auprès des plaisanciers</li> <li>• Quelle place demain pour le tourisme fluvial avec le développement du trafic commerciale dans le cadre du canal Seine Nord Europe?</li> <li>• Rentabilité de l'exploitation du port difficile à trouver:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'anneaux critique</li> <li>- Développement de services liés au fonctionnement du port (capitainerie, avitaillement, carburant, accastillage...)</li> <li>- Mise en place de services connexes (navette fluviale, commerces de proximité (cafés/restaurants, bateaux activités...))</li> </ul> </li> </ul>

## PORT SAINT GEORGES à NANCY

Equipement léger de plaisance en cœur de ville  
(1 500 bateaux accueillis par an)  
Concession gérée par la ville  
Montage privé pour le logement

### Exemples de services et d'animation proposés :

Capitainerie avec espace accueil, sanitaires et informations touristiques  
Atelier de réparation de bateaux  
40 emplacements équipés en eau et électricité  
Pontons fermés à clé  
Gardiennage pendant la saison estivale  
Rampe de mise à l'eau et quai d'accueil pour les arrivées  
Aire de tri sélectif (verre, plastique, journaux, piles, etc.)  
Station de dépotage (eaux usées, huiles de moteur) en accès gratuit  
Service de ramassage des objets flottants sur le canal  
6 emplacements pour camping-cars avec accès aux sanitaires, et distribution d'eau et d'électricité.  
Cabine téléphonique  
Zone wifi  
Service de location de vélos  
Promenades touristiques à pieds, à vélo ou en bateau



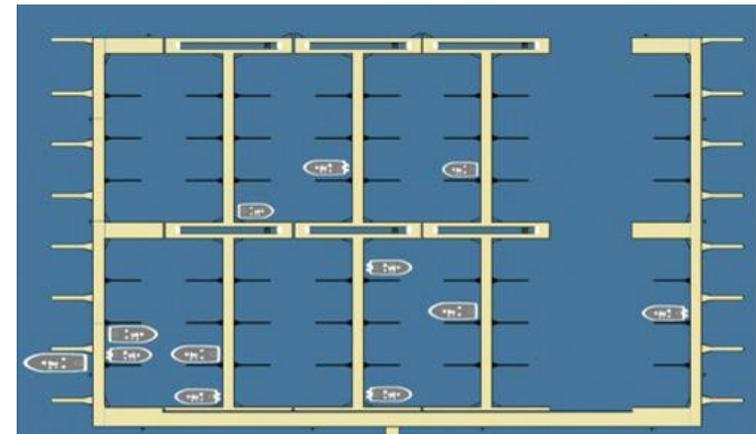


## Ex. Ponton flottant bassin de la Villette, Société Poralu

- 24 anneaux - 120 ml de ponton équipés de 10 catways
- 4 passerelles (dont 2 coulissantes automatisées et rétractables pendant la nuit)

DSP de 15 ans pour la création de ce port et la modernisation du celui de l'Arsenal.

La halte est constituée de pontons en épi, le ponton principal est séparé du quai et son accès est réalisé à l'aide de passerelles rétractables.



## Ex. Mobideck Société ARNAVING (ARchitecture NAVale et INGéniérie)

## Définition:

Le port à sec est un emplacement terrestre destiné à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigations, (parking à bateaux)

2 types de port à sec:

- avec racks sont destinés aux bateaux à moteurs (jusqu'à 8-9m environ),
- sur terre-plein sont destinés aux voiliers et aux bateaux à moteurs de plus grande taille.

## Composition d'un port à sec:

- proximité directe du plan d'eau, afin d'assurer une disponibilité immédiate des bateaux
- présence de pontons d'attente permettant l'avitaillement et le déchargement
- des engins de manutention pour assurer une mise à l'eau rapide

## Un produit intéressant à développer:

- Demande importante pour des emplacements à l'année (problématique de l'hivernage)
- De nombreux avantages:
  - Moins d'entretien pour le bateau
  - Davantage de sécurité: le bateau est stocké dans un espace clos
  - Marché en expansion, du à la pénurie d'anneaux



Manipulation d'un bateau



Grue de mise à l'eau

## **Port à sec avec racks de Bayonne**

Tarification : à partir de 100€/mois la place avec une mise à l'eau illimitée



# EXEMPLE D'ELEMENTS D'ANIMATION POUR LE JARDIN AQUATIQUE



**Marina Café : café flottant**

**Jeux d'eau**



**Scène flottante**