

# Mise en valeur des berges du canal de l'Ourcq dans la ville de MEAUX (77)



PETIT Anne-Pierre  
Ingénieur 1  
Mai 2006  
Tuteur : J. Auger





# Mise en valeur des berges du canal de l'Ourcq dans la ville de MEAUX (77)

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours  
Département Aménagement  
35 Allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS Cedex 3  
Tél : 02.47.36.14.50



PETIT Anne-Pierre  
Ingénieur 1  
Mai 2006  
Tuteur : J. Auger

# Remerciements

Ce projet n'aurait jamais pu aboutir sans l'aide précieuse de :

\_ mon tuteur, Monsieur Auger, professeur à l'Université François Rabelais de Tours qui m'a aidé à matérialiser mes idées et qui m'a encouragé tout au long de ce projet ;

\_ Monsieur Gaudin ingénieur en chef, chef de la circonscription de l'Ourcq touristique, ainsi que Mesdames Béraud et Boyer pour leur accueil très chaleureux et pour m'avoir fourni toute la documentation nécessaire à mon travail. Je remercie tout particulièrement Monsieur Gaudin de m'avoir accordé de son temps afin de me recevoir et me permettre ainsi de faire évoluer mes idées ;

\_ Monsieur Olieu pour m'avoir aimablement permis d'utiliser les informations contenues sur son site internet (<http://hist.olieu.net>) et pour m'avoir orientée vers les ouvrages de Monsieur Duffet ;

\_ la Mairie de Meaux en particulier les services suivants :

- le Service Technique, et plus spécifiquement Monsieur Lepan pour m'avoir fourni les renseignements nécessaires à mon bilan financier ;
- le Service d'Urbanisme pour avoir mis à ma disposition tous les documents nécessaires à mes recherches ;
- Service des Archives pour m'avoir efficacement orienté ;

\_ les pêcheurs interrogés pour avoir aimablement répondu à mes questions ;

\_ Madame Combes, pour son aide précieuse dans la mise en page de ce rapport ;

\_ et enfin ma mère et mes amis Cindy, Audrey, Emilie, et Michel pour m'avoir apporté leurs conseils tout au long de ce travail.

# Sommaire

<b>Remerciements</b>	p. 2
<b>Introduction</b>	p. 5
<b>Première partie : Présentation du site</b>	p. 7
<b>1. Meaux : une ville dynamique</b>	p. 8
a) <i>Une ville à proximité de la capitale</i>	p. 8
b) <i>Un développement récent</i>	p. 9
c) <i>Une population jeune et modeste</i>	p. 10
<b>2. Le canal de l'Ourcq, un espace de détente</b>	p. 11
a) <i>Le canal de l'Ourcq : de Port-aux-Perches à Paris</i>	p. 11
b) <i>Le canal de l'Ourcq à Meaux : un espace préservé</i>	p. 12
c) <i>Une construction laborieuse</i>	p. 14
<b>Seconde partie : Présentation des enjeux du projet</b>	p. 18
<b>1. L'état du canal de l'Ourcq dans la ville de Meaux</b>	p. 19
a) <i>Des berges peu aménagées</i>	p. 19
b) <i>Une volonté de valoriser le canal de l'Ourcq</i>	p. 20
<b>2. Analyse des besoins de la ville</b>	p. 22
a) <i>Une population aux besoins spécifiques</i>	p. 22
b) <i>Une ville peu touristique</i>	p. 22
c) <i>Un passé industriel intéressant</i>	p. 23
<b>Troisième partie : Présentation des propositions d'aménagement</b>	p. 26
<b>1. Aménagement de la voie verte</b>	p. 27
a) <i>Présentation de l'aménagement</i>	p. 27
b) <i>Bilan financier</i>	p. 32
<b>2. Mise en valeur du passé industriel du site de Beauval</b>	p. 34
a) <i>Présentation de l'aménagement</i>	p. 34
b) <i>Bilan financier</i>	p. 38
<b>Conclusion</b>	p. 41
<b>Bibliographie</b>	p. 43



# Introduction

La ville de Meaux possède un cadre agréable à vivre. Située en région parisienne, elle profite de la proximité de la capitale et des équipements correspondants tout en conservant un patrimoine naturel important. Pourtant ce patrimoine n'est pas toujours bien valorisé. Ainsi les berges du canal de l'Ourcq, bien que fréquemment empruntées par les cyclistes et les piétons, comporte peu, voire pas, d'équipements adéquats. Dans le cadre de mon projet individuel de fin de première année j'ai donc décidé de tenter de rendre ces berges plus accueillantes et de développer le lien entre le canal de l'Ourcq et la ville de Meaux.

Pour ce faire il est important de connaître l'histoire de la commune ainsi que celle du canal. Dans une première partie je vais donc présenter la ville. Meaux s'est construite autour de l'eau, entre la Marne et le canal de l'Ourcq qui a été achevé en 1823. La proximité de Paris a permis une explosion démographique dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. La ville a alors bénéficié de l'arrivée d'une population jeune.

Après avoir accueilli une activité commerciale, le canal de l'Ourcq possède maintenant une vocation de loisirs. Ainsi il représente dans Meaux un espace de détente apprécié des habitants, même si ses berges sont peu équipées. En effet, le canal et ses abords appartiennent à la ville de Paris, c'est donc elle qui gère leur aménagement et leur entretien. Mais celle-ci souhaiterait voir les communes traversées par le canal participer financièrement à sa valorisation. Dans une seconde partie, j'analyserai les besoins des mellois ainsi que l'état actuel du site. En tenant compte de la politique de développement de la ville, je pourrai alors formuler des propositions d'aménagement dans ma troisième partie.

A ce jour la ville de Meaux se concentre sur la résolution des problèmes de congestion automobile en mettant en place des itinéraires de contournement. Une fois ce dispositif réalisé, la ville pourra repenser la place de chacun sur la voirie en développant un réseau de pistes cyclables, dont les berges du canal de l'Ourcq feront partie. Je me baserai donc sur cette volonté de la ville pour proposer un aménagement. De plus, le quartier de Beauval possède un passé industriel intéressant, connu de peu de mellois. Je souhaiterais faire découvrir l'originalité de cette histoire.





# **Première partie :**

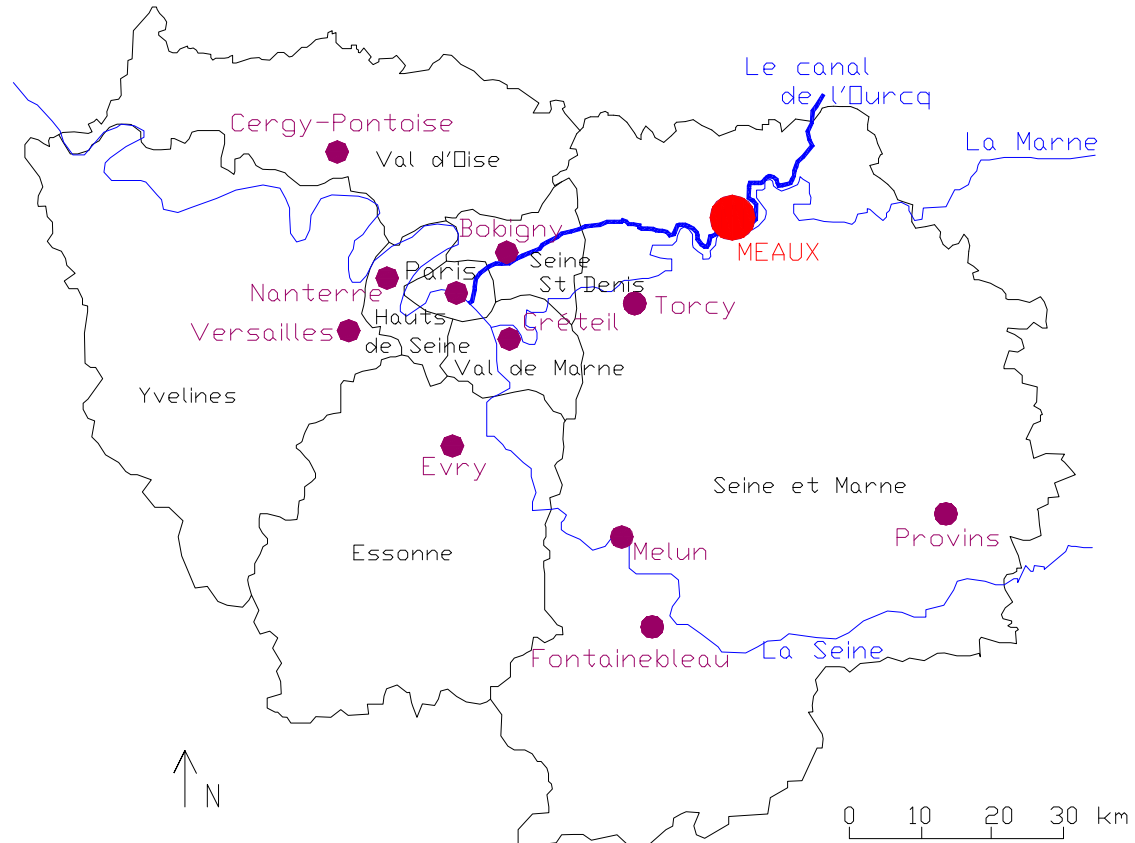
## **Présentation du site**

## 1. Meaux : une ville dynamique

### a) Une ville à proximité de la capitale

La ville de Meaux se situe dans l'est de la région Ile de France, et plus précisément au nord du département de Seine et Marne dont c'est une sous-préfecture (les autres sous-préfectures étant Fontainebleau, Provins, et Torcy). Elle se trouve à 45 kilomètres à l'est de Paris, et à 50 kilomètres au nord de Melun.

Localisation de la ville de Meaux dans l'Ile de France (réalisation personnelle) :

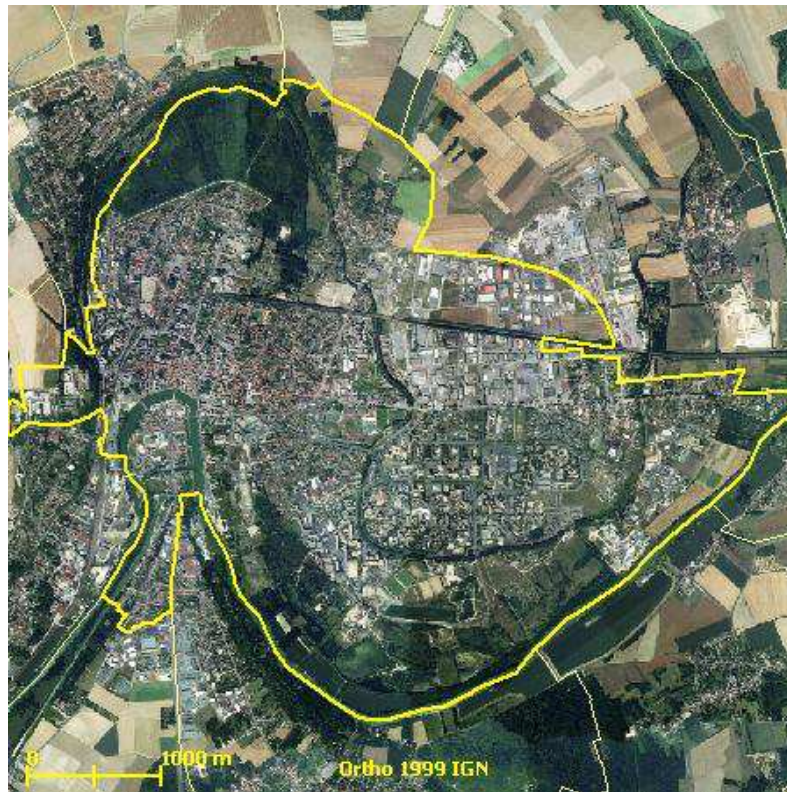


La ville de Meaux s'est développée dans la vallée de la Marne, creusée dans les plateaux calcaires de la Brie. La ville implantée dans les méandres de ce fleuve est donc surplombée par les communes environnantes.

La ville bénéficie d'un climat océanique à nuance continentale. Il en résulte des températures modérées, entre 2,2°C au mois de janvier (mois le plus froid) et 26,3°C en août (mois le plus chaud), avec une température moyenne de 11,9°C sur toute l'année. La pluviométrie annuelle avoisine les 756 mm répartis sur 128 jours en moyenne<sup>1</sup>. La forte présence de l'eau dans la ville, grâce à la Marne et au canal de l'Ourcq, permet de tempérer le climat.

<sup>1</sup> **Source :** Météo France, station de Meaux, période 1993-2002

Photographie aérienne de Meaux (source IAURIF) :



***b) Un développement récent***

Les hommes se sont implantés dans ce méandre de la Marne depuis l'antiquité, comme le montrent les vestiges gallo-romains du site de la Bauve situés au Nord de la commune.

Mais la cité devra attendre le XII<sup>ème</sup> siècle pour connaître un véritable essor. La ville comporte en effet plusieurs sites inscrits ou classés aux Monuments Historiques datant de cette époque, dont le plus important est la Cité Episcopale. Par ailleurs la ville est labellisée « *Villes et Pays d'Art et d'Histoire* ».

Elle connaît un nouvel essor avec la mise en service du chemin de fer Paris-Strasbourg au milieu de XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais la ville stagne dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle : c'est une ville « bourgeoise » équipée uniquement de petites industries. Au cours de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, on assiste à un fort développement de l'urbanisation, grâce notamment à la proximité de Paris (60 trains par jour reliant Meaux à Paris en semaine actuellement).

### *c) Une population jeune et modeste*

La ville de Meaux comporte 50 500 habitants au recensement général de la population de 1999. C'est donc la plus grande ville du département de Seine et Marne et la deuxième agglomération du département avec 68 000 habitants (110 000 habitants pour l'agglomération de Melun). D'après le schéma directeur de la région de Meaux, la ville de Meaux pourrait atteindre 65 000 habitants d'ici 2015.

*Population par âge (source INSEE 1999) :*

	<i>Meaux</i>	<i>Département</i>	<i>Région</i>
0-19 ans	30,8 %	28,8 %	25,2 %
20-39 ans	32,5 %	29,3 %	31,5 %
40-59 ans	23,4 %	27,3 %	26,6 %
60-74 ans	8,4 %	9,6 %	10,8 %
75 ans ou plus	5,0 %	5,0 %	5,8 %

La population de Meaux est donc relativement jeune, en comparaison aux moyennes du département ou de la région.

*Taux d'activité et taux de chômage (source INSEE 1999) :*

	<i>Meaux</i>	<i>Département</i>	<i>Région</i>
Taux d'activité	47,5 %	49,2 %	50,2 %
Taux de chômage	14,7 %	10,0 %	11,5 %

Historiquement la ville de Meaux est qualifiée de « ville ouvrière » car en 1975 la moitié des actifs étaient ouvriers, alors qu'ils représentaient 40 % de la population active du département. Mais on observe depuis la diminution de cette catégorie socio-professionnelle au profit du développement du secteur tertiaire et la ville s'affirme maintenant en tant que pôle tertiaire.

La ville présente un taux d'activité inférieur à ceux du département et de la région ainsi qu'un fort taux de chômage. Ce dernier traduit un décalage entre la qualification des habitants et les offres du bassin d'emploi local. De plus, il y a à Meaux une forte proportion d'allocataires RMI (3,3 % contre 2,7 % en France), de familles monoparentales, et donc de ménages à faibles revenus.

En outre une forte partie des actifs ne travaille pas dans la ville. Ainsi, 15 % d'entre eux travaillent dans les bassins de Marne-la-Vallée ou de Roissy, et 28,1 % travaillent hors du département, principalement sur Paris.

La ville de Meaux comporte de nombreux espaces verts, que ce soient des parterres intégrés dans la ville, des petits jardins dans le centre ancien, ou de vastes espaces naturels périphériques. Elle a d'ailleurs le statut de Ville fleurie 4 fleurs. Les berges du canal de l'Ourcq constituent un de ces espaces naturels. De plus la Marne et le canal de l'Ourcq constituent la trame majeure du paysage meldeois.

## 2. Le canal de l'Ourcq, un espace de détente

### a) Le canal de l'Ourcq : de Port-aux-Perches à Paris

Le Canal de l'Ourcq, long de 108 kilomètres, relie Port-aux-Perches à Paris. Il traverse les départements de l'Aisne, Oise, Seine et Marne, Seine Saint Denis et Paris. Il se décompose en trois tronçons :



– **le canal à grand gabarit** de 10 kilomètres. Il comprend la section située entre le bassin de la Villette et Aulnay-sous-Bois. C'est un itinéraire sans écluse qui possède 4 ports de fret (le port Sérurier, le port de Pantin, celui de Bondy et des Pavillons-sous-Bois), la navigation commerciale y est active. Sur cette section, le canal a une largeur de 18 à 24 m et une profondeur de 3,2 m.

Photographie du canal de l'Ourcq à l'entrée de Paris (la Villette) et départ du canal Saint Denis à gauche

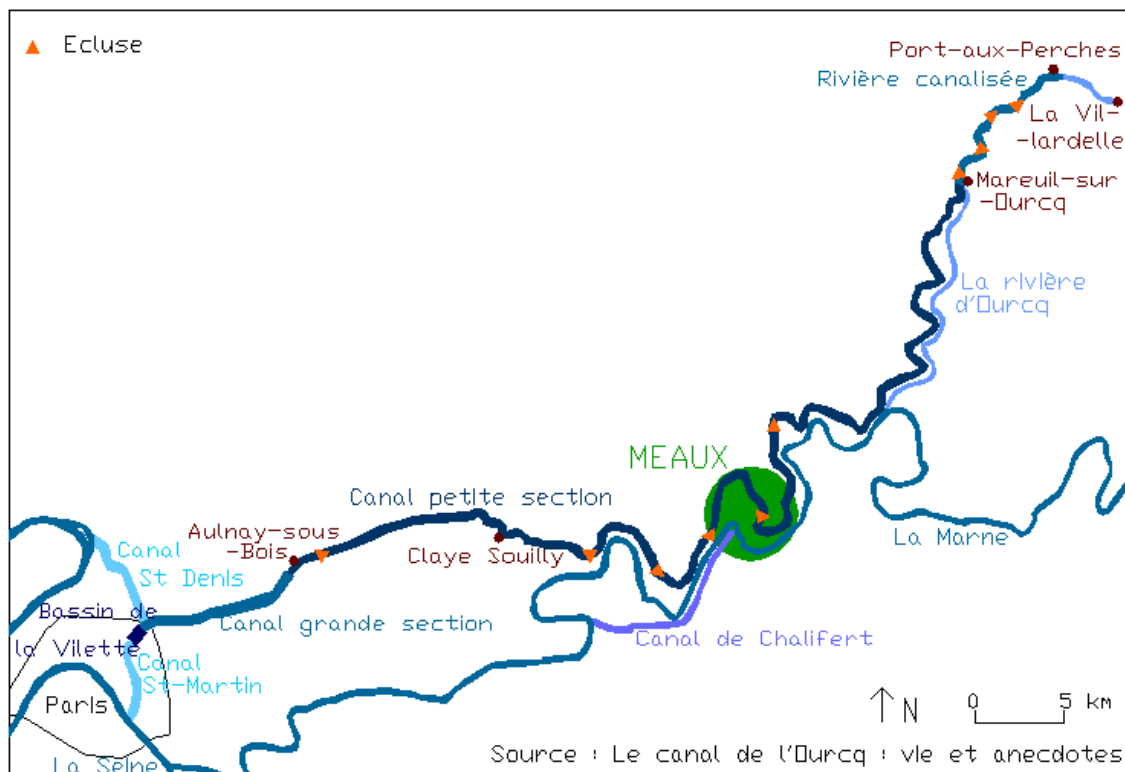
– **le canal à petit gabarit** de 98 kilomètres d'Aulnay-sous-Bois à Mareuil-sur-Ourcq. Il y circule actuellement uniquement des bateaux de plaisance et quelques bateaux de transport de voyageurs. Le canal comporte six écluses sur cette section. Le secteur industriel y laisse la place à un espace de détente et de loisirs. Sur cette section, le canal a une largeur de 10 m et une profondeur de 1,4 m. Meaux est situé dans cette section.

– **la rivière canalisée** de 10 kilomètres de Mareuil-sur-Ourcq à Port-aux-Perches. Cette section, ponctuée de 4 écluses, présente les paysages les plus pittoresques. Sur cette section, la rivière canalisée possède les mêmes caractéristiques que la section à petit gabarit.

Au-delà de Port-aux-Perches, la rivière d'Ourcq retrouve son caractère sauvage.

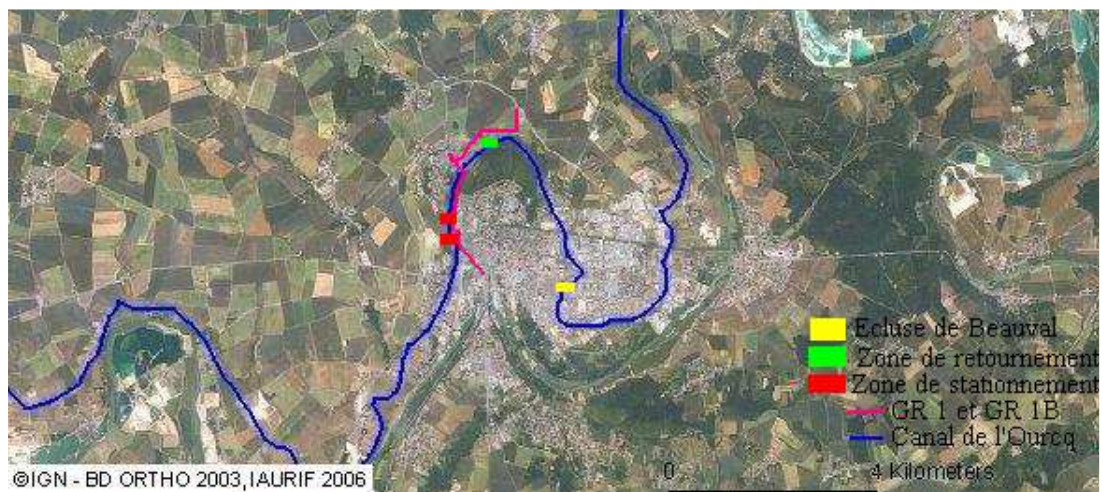


Le canal de l'Ourcq (réalisation personnelle) :



*b) Le canal de l'Ourcq à Meaux : un espace préservé*

Photographie aérienne du canal de l'Ourcq à Meaux (source IAURIF) :



Pour la ville de Meaux, le canal de l'Ourcq représente un espace de détente et de loisirs. Ses berges sont principalement utilisées par des promeneurs, des pêcheurs, et des cyclistes, et le cours d'eau l'est par des bateaux de plaisance et des canoës kayaks. Ainsi le canal est équipé de deux zones de stationnement et d'une gare de retournement. Il existe des rampes de mise à l'eau dans les communes de Villenoy et Varredes proches de Meaux. En outre, les chemins de grande randonnée GR 1 et GR 1B passent sur ses berges.

A Meaux le canal de l'Ourcq a un débit de 3 à 7 m<sup>3</sup>/s. En cas d'élévation importante de celui-ci, le surplus est déversé dans la Marne via la rivière d'Ourcq ou directement au niveau du déversoir de Beauval.

La qualité de l'eau du canal varie suite à des rejets provenant de stations d'épurations fonctionnant mal, et à l'introduction des eaux de certains affluents collectant eux-mêmes des rejets d'eaux usées ou subissant les effets de traitements agricoles. La qualité de l'eau est améliorée en cours de route grâce à une autoépuration, notamment au niveau des écluses. Toutefois les points de pollution sont bien identifiés, aussi essaie-t-on progressivement de remédier à ces effets en interdisant tous les rejets dans le canal. Globalement le canal est un milieu fragile car le débit transité est faible, de ce fait la moindre pollution a un impact important sur le milieu. Des analyses sont effectuées régulièrement, et la qualité reste globalement bonne, sans que l'eau soit pour autant apte à la baignade.

Ainsi un équilibre biologique s'est créé dans le canal de l'Ourcq et un certain nombre d'espèces peuvent s'y reproduire naturellement, surtout les cyprinidés. Les peuplements piscicoles du canal de l'Ourcq sont issus principalement du milieu. Les associations de pêche réalisent une à deux fois dans l'année des alevinages (poissons juvéniles) ou des déversements (poissons adultes), mais ces poissons remis dans le milieu ne représentent qu'une infime partie de la biomasse piscicole.

Espèces principales du canal de l'Ourcq et de la Marne :

**Cyprinidés d'eau calme :** ablette, bouvière, barbeau fluviatile, brème bordelière, gardon, goujon, tanche.

**Cyprinidés rhéophiles :** chevesne, hotu, vandoise, spirilin, vairon.

**Carnassiers :** brochet, perche.

**Espèces accessoires :** épinoche, loche franche, chabot, grémille, sandre (carnassier).

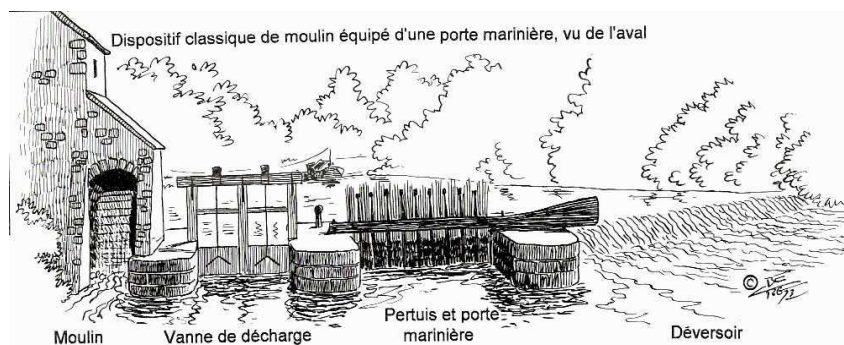


De gauche à droite, de haut en bas : goujon, perche, brochet, tanche, bouvière, spirilin

### c) Une construction laborieuse

#### Les travaux sur la rivière canalisée

En 1520, Paris décide d'exploiter la rivière d'Ourcq. La ville craint en effet des problèmes de famine et les crises qui les suivent. Elle doit donc maîtriser son approvisionnement par voies d'eau, car les voies de communications routières ne sont pas fiables à l'époque. Il s'agit alors de curer, nettoyer et rendre la rivière d'Ourcq navigable pour les bateaux qui rejoindront Paris en passant par la Marne.



Les travaux de canalisation de la rivière commencent dès 1529 : on construit des barrages et des portes ou « portereaux » pour les franchir. A partir de 1656, les bateaux peuvent descendre de Silly-la-poterie à Mary-sur-Marne, en franchissant 21 pertuis (ancêtre de l'écluse : une porte qui retient la masse d'eau est ouverte en retirant la cale qui la retenait).

En 1661, Louis XIV donne le duché de Valois à son frère, le duc d'Orléans, en précisant que le duc devra perfectionner la navigation sur l'Ourcq. Ainsi débarrassé des querelles de particuliers qui retardent l'aménagement de la rivière, les ducs d'Orléans successifs vont réaliser des travaux considérables : redressement du cours de la rivière, élévation du niveau des eaux, ...

#### Les projets de canalisation

Dès 1676 Pierre-Paul Riquet de Bonrepos veut canaliser l'Ourcq pour deux usages : porter des bateaux marchands directement de l'Ourcq à Paris sans passer par la Marne et ravitailler Paris en eau. Ce projet a pour objet de dériver l'Ourcq à Mareuil-sur-Ourcq, son confluent avec la Marne, jusqu'au faubourg Saint-Antoine. Malheureusement, la roche de Crégy-les-Meaux est si dure que le chantier doit s'arrêter là. Toute cette zone est aujourd'hui bâtie.

C'est le « Siècle des Lumières » qui verra éclore le plus de projets concernant la canalisation de l'Ourcq. Le plus intéressant est celui de Jean-Pierre Brullée, soutenu par Lavoisier et Condorcet. En 1786, il prévoit de prendre l'eau de la Beuvronne à Claye-Souilly pour l'amener, d'une part, dans le bassin de l'Arsenal, d'autre part, jusqu'à Saint-Denis et même à Pontoise. Mais le financement pose problème. De tous ces projets, ressort une idée : il faut aller chercher l'eau de l'Ourcq assez haut, à Mareuil-sur-Ourcq. Le projet de canal est donc définitivement au point sous la Révolution.

C'est avec l'arrivée au pouvoir de Bonaparte que les choses vont soudainement s'accélérer. La ville de Paris manque d'eau, il n'y a ni fontaine, ni abreuvoir, ni moyen de laver les rues. On veut alors amener l'eau de l'Ourcq à Paris pour approvisionner la ville en eau potable. L'eau du canal sera acheminée par des conduites en plomb et en bois vers 60 fontaines publiques, 9 marchandes et vers les habitations de 240 particuliers.

En 1823, avant l'ouverture complète du canal de l'Ourcq, Paris est alimenté par 20 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour, avant de passer en 1825 à 86 500 m<sup>3</sup> par jour dont 78 000 m<sup>3</sup> apportés par le canal. La population parisienne dispose ainsi, en moyenne, de 60 litres par habitant et par jour.



## La construction du canal

Le corps législatif adopte le 19 mai 1802 la loi créant le canal et la première pierre est posée le 23 septembre. Le financement est pris sur le produit de l'Octroi, complété par une taxe sur les vins. Les travaux sont confiés à Pierre-Simon Girard. En 1805, Napoléon 1<sup>er</sup> décide que l'ouvrage « portera bateaux ». Le 2 décembre 1808 les eaux de la Beuvronne arrivent à Paris et le 15 août 1813, le premier bateau part de Claye-Souilly et arrive à la Villette.



La chute de l'Empire va considérablement retarder les travaux. D'ailleurs, le canal n'ira jamais jusqu'à Pontoise comme le prévoyait la loi de 1802. Le gouvernement de la Restauration va confier la concession du canal, en 1818, à la Compagnie Vassal et Saint-Didier qui doit terminer les travaux et entretenir le canal pendant 99 ans. En contrepartie, elle recevra les péages et les revenus, tandis que la Ville de Paris se charge de l'achat des terrains et verse une somme de 7 500 000 francs. Sur le terrain, le canal déjà creusé est en très mauvais état. Il fuit de partout et s'écroule par pans entiers, car les travaux ont été menés trop vite et avec une piètre main d'œuvre. Il faut tout reprendre.

Ce n'est qu'à la fin 1822 que la navigation est ouverte de Saint-Denis à Mareuil-sur-Ourcq, tandis qu'au-delà, la rivière d'Ourcq canalisée depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle reste en service. Le réseau des canaux de Paris (canal de l'Ourcq, canal Saint Denis et canal Saint Martin) est achevé après 23 ans de travaux.

## La vie du canal

Dès les années 1830, on diminuera l'approvisionnement dans le réseau d'eau potable en eau de l'Ourcq. En effet, plusieurs épidémies (de choléra et de typhus) jettent le doute sur la qualité de cette eau que les scientifiques du début du siècle considéraient pourtant comme la meilleure.

Mais, si l'eau de l'Ourcq n'est plus consommée, le canal reste le meilleur moyen d'atteindre Paris et de fournir à la capitale les matériaux de construction nécessaires aux projets du Baron Haussmann, puis aux travaux de Fulgence Bienvenüe. En 1900, le bassin de la Villette est le 4<sup>e</sup> port de fret français avec plus de 1 500 000 tonnes déchargées sur ses berges.

Cette activité croissante, durant la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, rend cruciale l'alimentation en eau du canal de l'Ourcq, puisque c'est lui qui alimente les canaux de Saint-Denis et de Saint-Martin. Or, de 1858 à 1865, des périodes de sécheresses très importantes mettent en péril le trafic fluvial. Le 14 avril 1866, deux décrets impériaux sont signés par Napoléon III, autorisant le pompage d'eau dans la Marne pour parfaire le débit du canal de l'Ourcq en période d'étiage.

Aujourd'hui, le transport de marchandises continue sur les canaux de Saint-Martin, Saint-Denis et la partie à grand gabarit du canal de l'Ourcq. Il a cessé d'exister sur la section à petit gabarit du canal de l'Ourcq en 1960, cette partie accueille maintenant des activités touristiques le long du canal. L'eau amenée par l'Ourcq à Paris est utilisée pour ses jardins, espaces verts, les écluses des canaux Saint-Martin et Saint-Denis, et le secours en eau potable.

### **Conclusion partielle**

La ville de Meaux profite de sa proximité à la ville de Paris et est devenue la plus grande ville du département grâce à la facilité d'accès entre les deux villes par la route (autoroute A4, RN3) et par le rail (de 25 à 40 minutes). La ville s'est très vite urbanisée dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, mais maintenant son taux de croissance est beaucoup plus bas de part la raréfaction des réserves foncières. L'urbanisation gagne donc les communes alentours. Les habitants assez jeunes et à revenus relativement bas en général recherchent des espaces de détente. Le canal de l'Ourcq, de part son caractère encore sauvage, est apprécié des promeneurs, des cyclistes et des pêcheurs.



## **Deuxième Partie :**

# **Présentation des enjeux du projet**

## 1. L'état du canal de l'Ourcq dans la ville de Meaux

### a) Des berges peu aménagées

Le canal de l'Ourcq est un espace de loisirs et de détente fréquenté par les pêcheurs, les cyclistes, les promeneurs, les joggeurs et les randonneurs. Une association de canoë kayak s'est également établie il y a peu. Malgré cela ses berges sont très peu aménagées. Leur unique équipement est en effet un simple chemin de halage partiellement goudronné et en piteux état.



Mauvais état du revêtement

Cela tient au statut juridique de ce chemin, grevé d'une servitude d'utilité publique de halage et de marchepied, et en théorie réservé exclusivement à la maintenance du canal par l'ordonnance de Colbert de 1669. Mais les différentes collectivités parcourues par le canal ainsi que leurs habitants tiennent pour acquis que l'accès à ce canal est libre et non réglementé. On remarque donc qu'il existe une piste cyclable sur ce chemin entre Paris et Claye-Souilly, de même plusieurs chemins de grande randonnée le parcourent.



Le canal représente en outre un attrait de part son cadre naturel peu travaillé par l'homme. De plus les plaisanciers, cyclistes et randonneurs peuvent ainsi relier facilement la ville de Paris.

Il est donc important d'équiper les berges du canal pour favoriser les différents usages, ainsi que l'accès aux personnes à mobilité réduite, d'autant plus que la ville de Meaux met un point d'honneur à rendre la totalité de la ville accessible à tous. On constate en effet qu'il existe peu de passages pour parvenir jusqu'aux berges, et ce sont souvent des itinéraires créés par les utilisateurs, plus ou moins facile d'accès.

Chemin d'accès aux berges

### *b) Une volonté de valoriser le canal de l'Ourcq*

Le canal de l'Ourcq représente un enjeu à différents niveaux : régional, départemental et local. Il existe donc des projets le concernant à ces diverses échelles.

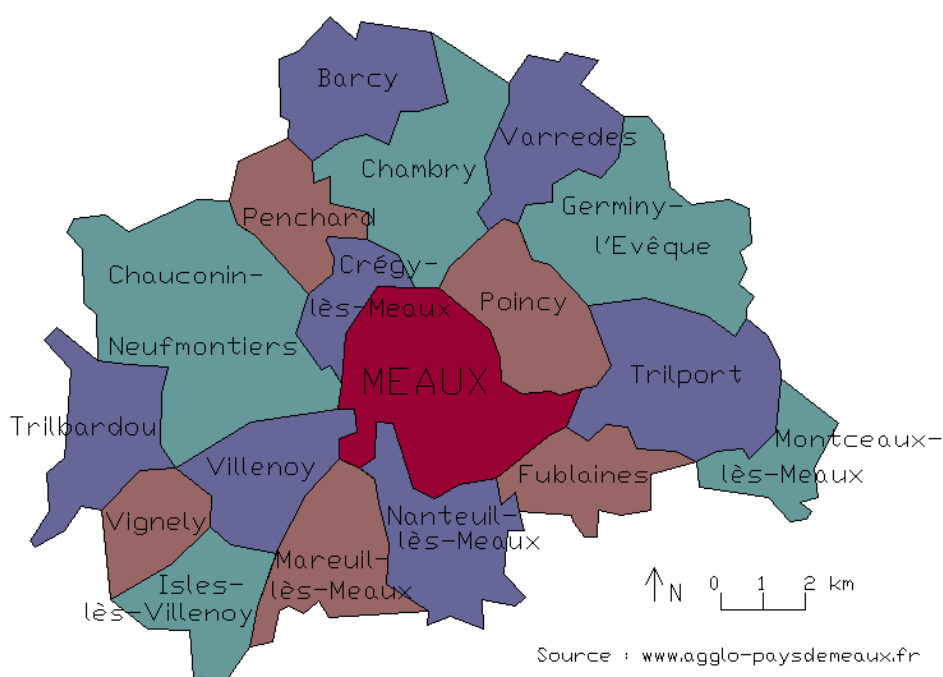
Ainsi le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), approuvé par décret en Conseil d'Etat le 26 avril 1994, vise un développement polycentrique de la région en assurant une croissance économe en espace. L'agglomération melloise constitue pour le SDRIF un pôle régional ainsi que les agglomérations de Melun et de Mantes. Elle forme un secteur stratégique structurant l'espace nord du département, et elle doit assurer un développement en harmonie avec la ville nouvelle de Marne-la-Vallée qui constitue un centre d'envergure européenne.

Pour le SDRIF, la préservation de l'environnement est une priorité. Ainsi le développement économique et urbain de la ville de Meaux devrait tirer pleinement parti de la qualité des paysages de la Marne et du canal de l'Ourcq en préservant au maximum les continuités vertes.

De même, le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF), approuvé par arrêté inter préfectoral du 15 décembre 2000, vise la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements « doux » (vélo, marche, ...). Il recommande alors d'amplifier l'utilisation de la voie d'eau pour les loisirs.

Au niveau intercommunal, la communauté d'agglomération du Pays de Meaux a été constituée le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Le périmètre comporte 18 communes : Barcy, Chambry, Chauconin-Neufmontiers, Crégy-les-Meaux, Fublaines, Germigny-l'Evêque, Isle-lès-Villenoy, Mareuil-lès-Meaux, Meaux, Montceau-lès-Meaux, Nanteuil-lès-Meaux, Penchard, Poincy, Trilbardou, Trilport, Varredes, Vignely, et Villenoy. Elle vise la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie.

*Carte de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux (réalisation personnelle) :*



La commune a lancé le « plan oxygène » qui traduit l'ambition municipale d'un développement harmonieux et d'une qualité environnementale pour l'ensemble de la ville de Meaux. Le but est de créer une dynamique d'itinéraires verts pour proposer de grands parcours continus (à l'échelle de l'agglomération) pour les pratiques sportives et de loisirs. Ces itinéraires s'appuient principalement sur les cheminements existants dont certains sont à conforter, des canaux de l'Ourcq et de Chalifert et de la Marne. Le maintien, voire le renforcement et la valorisation de ces itinéraires de bords de l'eau et de leurs accès sont donc importants.

La commune développe également la Zone Naturelle des Pâtis, située entre la Marne et le quartier de la Pierre Collinet, quartier de grands ensembles construit selon le modèle de la cité Radieuse de Le Corbusier vers 1960, en pleine réhabilitation grâce au Grand Projet de Ville lancé en 2000. Ce projet engagé par délibération du Conseil Municipal du 17 juin 2004 prévoit entre autre la mise en place sur 60 hectares de jardins familiaux, de prairies humides, de zones de promenade, de détente et de découverte de la nature, et de diversifier les usages des différents étangs présents sur cette zone humide. Cette Zone Naturelle située à proximité des berges du canal de l'Ourcq pourra représenter une vaste zone de détente facilement accessible à partir de celui-ci.



## 2. Analyse des besoins de la ville

### a) Une population aux besoins spécifiques

La population de la ville de Meaux est jeune et à revenus modérés. Il serait donc préférable de développer des activités de loisirs et de détente gratuites pour ainsi permettre leur accès à chacun. La ville possède déjà de nombreux équipements sportifs et culturels tels que piscines, stades, gymnases, médiathèque et conservatoire de musique (voir carte page 19bis). Il pourrait être intéressant de valoriser les usages actuels du canal en aménageant un itinéraire de circulation douce permettant à tous les utilisateurs de cohabiter. Cette voie verte permettrait aux personnes se promenant d'aller d'un quartier de la ville à un autre par un circuit accueillant et loin de la circulation automobile, très présente dans la ville de Meaux. En effet le canal de l'Ourcq traverse de nombreux quartiers et passe également à proximité du centre ville et de la gare. Il serait donc envisageable que des habitants des quartiers voisins puissent utiliser la voie verte des berges du canal de l'Ourcq pour se rendre quotidiennement à la gare de Meaux, pôle d'échange multimodal, et de là rejoindre leur lieu de travail, si les équipements adéquats sont à leur disposition. Ceci permettrait de désengorger le secteur de la gare très encombré, en plus de la diminution engendrée par la mise en place des déviations Nord et Ouest de Meaux.



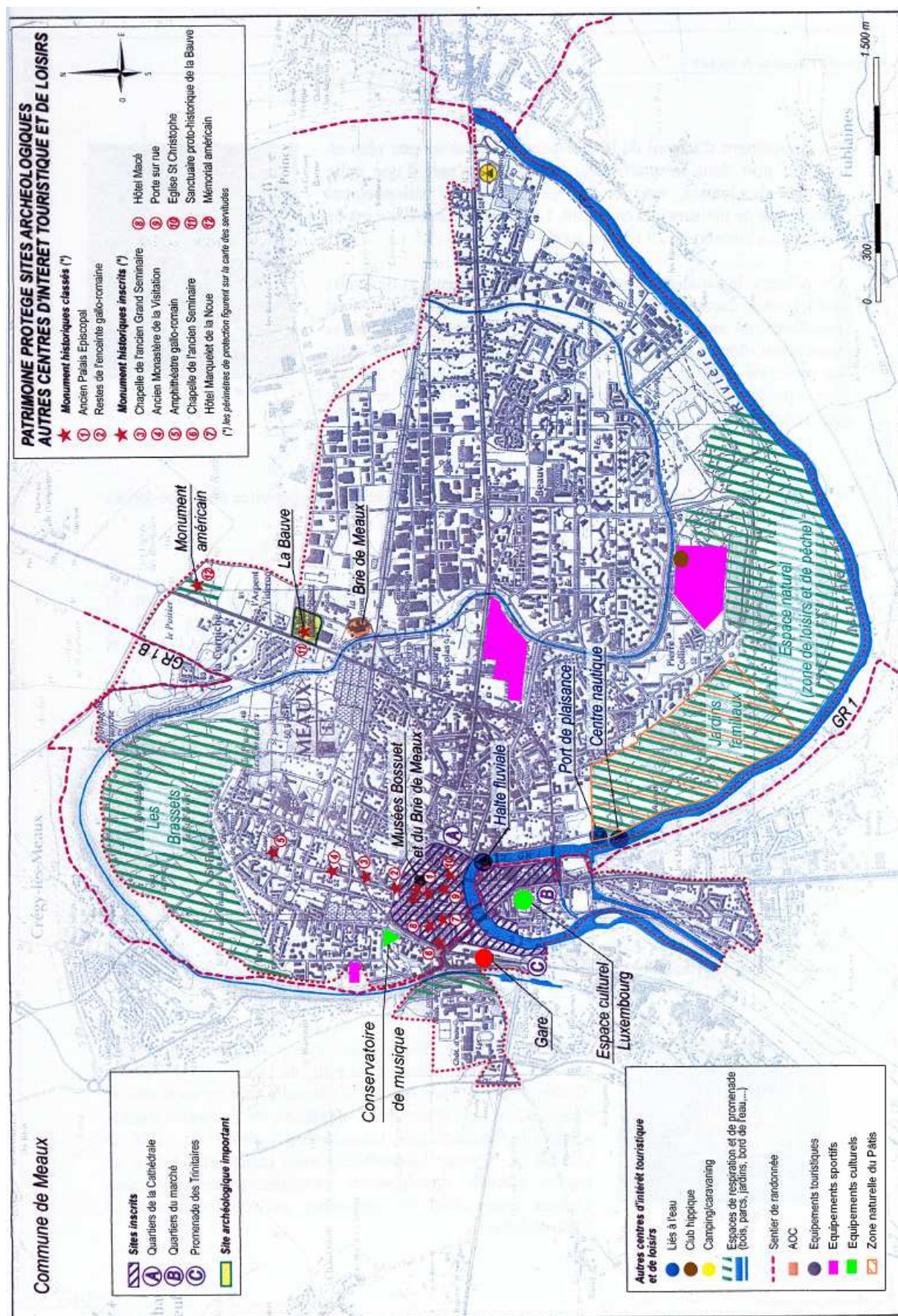
Véhicules garés sur les bords du canal par des habitants se rendant à la gare de Meaux par les berges

### b) Une ville peu touristique

La ville de Meaux accueille peu de touristes (40 000 par an) car ceux-ci sont plus attirés par la ville de Paris, le parc Disneyland® Resort Paris à Marne-la-Vallée, ou encore la ville de Provins ou le château de Vaux-le-Vicomte. En revanche des plaisanciers traversent la ville par le canal de l'Ourcq, même si peu s'y arrêtent. Il peut être intéressant de mettre en place des aménagements qui pourraient donner l'envie à ces plaisanciers de s'arrêter dans la ville de Meaux.



Carte présentant les équipements de la ville de Meaux (source : rapport de présentation du PLU de Meaux) :





### *c) Un passé industriel intéressant*

Le canal de l'Ourcq possède une histoire industrielle assez riche. Ainsi on retrouve dans la ville de Meaux les vestiges d'un « transbordeur » qui permettait aux bateaux de passer du canal à la Marne, et vice versa. Ce dernier fut construit à partir de 1882 par Jules Fournier. Il était constitué d'un chariot actionné grâce à la force motrice du barrage des Basses Fermes et les bateaux chargés sur le chariot parcouraient les 460 mètres qui séparent les deux cours d'eau à sec et en restant parfaitement horizontaux grâce à un système de crémaillère. Le transbordeur fonctionna jusqu'à la fin de la première guerre mondiale.

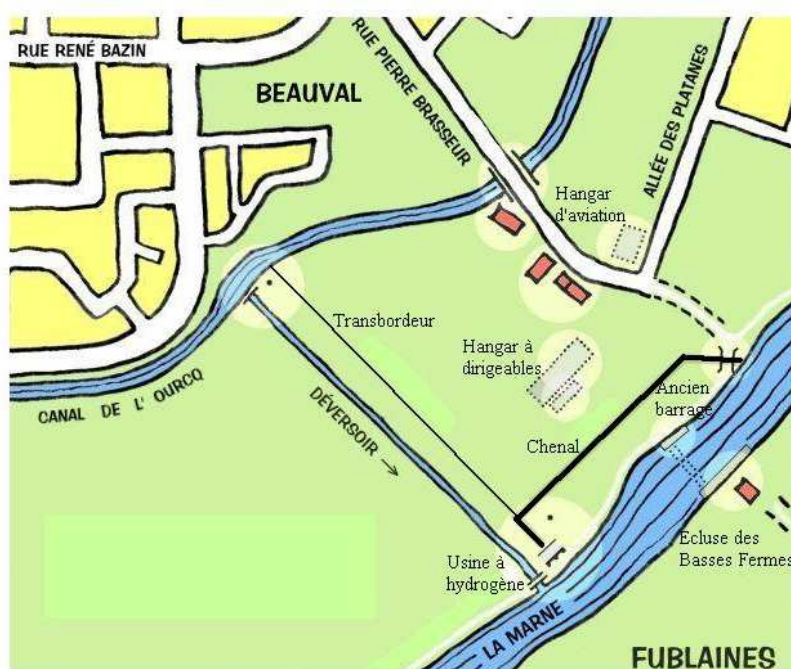


*Photographie des turbines du barrage des Basses Fermes  
(source : <http://hist.olieu.net>)*

Les turbines du barrage des Basses Fermes ont également permis d'alimenter une usine à hydrogène. De plus la société de construction aéronautique Astra, qui fabriquait des dirigeables, était implantée sur le site

Maintenant une usine de fabrication de savons, détergents et produits d'entretien, la société Cognis, est implantée sur ce site. Elle possède un dépôt d'oxyde d'éthylène, et il existe donc un périmètre de protection de 480 mètres autour de ce dépôt dans lequel il est interdit de construire un bâtiment à usage d'habitation individuelle ou collective, ou d'établissement recevant du public. Ce périmètre délimite une zone de protection qualifiée d'intérêt général par arrêté préfectoral du 12 octobre 1998.

*Plan de Beauval où étaient implantés le transbordeur, l'usine à hydrogène et la société Astra (source : <http://hist.olieu.net>)*



### **Conclusion partielle**

L'aménagement des berges du canal de l'Ourcq est important pour la ville de Meaux. Cela permettrait de créer un espace de détente plus accueillant, tout en créant un lien entre les quartiers de grands ensembles (Beauval et la Pierre-Collinet, en pleine réhabilitation grâce au Grand Projet de Ville) et le cœur de ville plus ancien.

De plus, de part sa proximité à la gare, il est déjà emprunté quotidiennement par des habitants des quartiers proches. Il serait possible de renforcer cet usage pour les riverains avec les équipements nécessaires. Ceci permettrait de fluidifier le trafic au niveau de la gare.

Enfin, il serait intéressant de valoriser le passé industriel original du site de Beauval.



**Troisième partie :**

**Présentation des  
propositions d'aménagement**

## 1. Aménagement de la voie verte

### a) Présentation de l'aménagement

Le responsable de la circonscription touristique du Canal de l'Ourcq souhaiterait voir la piste cyclable s'installer sur la rive droite du canal afin de laisser libre accès au chemin de halage aux services techniques. Mais la rive droite est parfois très étroite et en grande partie boisée, surtout au niveau de la zone naturelle des Brassets. Aménager une piste cyclable sur cette rive serait possible, mais très coûteux. D'un point de vue financier, il est donc préférable de prendre appui sur le chemin de halage existant, même si les cyclistes seront dérangés par les services techniques qui effectuent très régulièrement des travaux et que la mise en place d'une dérivation sera nécessaire.

*Photographie de la rive droite*



Actuellement, le chemin de halage est emprunté par des promeneurs et des cyclistes, le plus souvent dans le but de se détendre et peu l'utilisent quotidiennement pour se rendre à leur lieu de travail ou à la gare. Il est en effet difficile de circuler à vélo dans la ville de Meaux car très peu de pistes cyclables y sont installées et la circulation de voitures est très dense. Mais le plan de déplacements urbains prévoit la mise en place de telles pistes une fois le contournement automobile de Meaux réalisé, et il est envisagé d'inclure les berges du canal de l'Ourcq dans ce réseau.

De plus, pour encourager l'utilisation du canal pour se rendre à la gare de Meaux, un parking à vélo pourrait être mis en place. Il existe un parking réservé aux services de la SNCF où ce parking à vélo pourrait être implanté facilement, il faudrait donc négocier avec cette société afin de voir les possibilités de mise en place.

La partie de la piste la plus susceptible d'être utilisée par les vélos la nuit est proche de la route et bénéficie en partie de son éclairage, il me semble donc inutile de placer des lampadaires sur cette zone. Une étude pourrait être menée sur les effets de la mise en place d'un éclairage le long de la piste, permettant ainsi de savoir si cet aménagement amènerait suffisamment d'utilisateurs pour être justifié.

Le canal représente un cadre naturel « sauvage » apprécié des riverains, je ne pense donc pas modifier la végétation, mais seulement maintenir l'entretien assuré jusqu'à présent.



Il faut une piste assez large pour pouvoir accueillir les véhicules du service d'entretien tout en permettant aux piétons et rollers de circuler, la déviation ne concernant que les cyclistes. L'actuel chemin de halage permet la circulation simultanée des cyclistes et piétons sans difficulté avec une largeur variant généralement entre 2,5 et 3 mètres. Il me semble donc intéressant de prévoir une piste de 3 m de large. Les différentes circulations cohabitant bien, il ne me semble pas nécessaire de réaliser une séparation de la voirie, par ailleurs pas toujours respectée. Il serait possible de mener une étude si le trafic augmentait de manière importante.

De plus la circulation ne gêne pas les pêcheurs, qui pratiquent leur sport plus par plaisir que réellement pour attraper des poissons qui se montrent d'ailleurs timides, bien que présents dans le canal. Ils souhaiteraient voir une zone aménagée pour permettre aux personnes à mobilité réduite de pêcher car actuellement leur unique possibilité de pêcher est de s'installer sous un pont car c'est le seul endroit goudronné jusqu'au canal. Il faudrait donc installer une plateforme de 10 à 15 m de long le long des berges, facile d'accès afin de permettre aux pêcheurs à mobilité réduite de pratiquer ce loisir plus agréablement. De même la totalité de la voie verte sera accessible pour les personnes à mobilité réduite. Une telle plateforme pourrait trouver sa place sur la rive droite du canal, dans le quartier de Beauval à proximité de l'écluse car les berges y sont larges et très faciles d'accès.



Il serait possible de mettre à la disposition des promeneurs des bancs pour leur permettre de se reposer, ainsi que des poubelles, en particulier dans les zones où il est possible de s'installer pour pique-niquer. Il existe déjà une aire de pique-nique à proximité de la gare.

Aire de pique-nique à proximité de la N 330

Il faut également repenser les accès aux berges. Ces derniers sont en effet mal indiqués et parfois très peu accessibles. Il pourrait être intéressant de signaler le centre ville et la Zone Naturelle du Pâtis ainsi que les complexes sportifs Tauziet et Corraza à partir du canal afin de donner envie aux promeneurs de pénétrer dans la ville ou d'aller se détendre. De même il faudrait aménager un passage entre les berges et la Zone Naturelle du Pâtis pour faciliter les échanges entre ces deux sites. En effet la Zone Naturelle présentera un espace de loisirs comportant des aménagements absents sur les berges du canal, et ces deux lieux étant proches, il me semble pertinent de créer un lien entre ceux-ci.

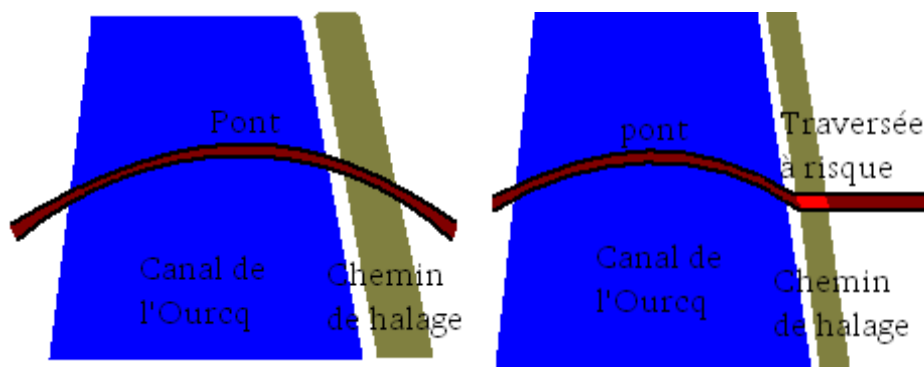
Au niveau des accès existants on trouve des panneaux indiquant l'interdiction à toute personne étrangère au service, conformément à la législation dont relève ce chemin de halage. Ces panneaux sont à priori suffisamment dissuasifs pour les utilisateurs de voiture et de deux roues motorisés. Mais ils peuvent également décourager pour certains cyclistes et piétons, qui sont pourtant tolérés sur ce chemin. Une des solutions serait de faire évoluer la loi dont dépend ce chemin de halage, rendant ainsi ces voies accessibles aux piétons, cyclistes et rollers, tout en maintenant une interdiction pour les véhicules motorisés n'appartenant pas aux services techniques, comme c'est le cas officieusement.

Panneau à l'entrée du chemin de halage



Il arrive que des routes traversent le canal. Dans ce cas il existe deux configurations :

- \_ soit la longueur du pont sur lequel passe la route permet le passage du chemin de halage sous ce pont, auquel cas il n'y a aucun problème de traversée de la route pour les utilisateurs du chemin de halage ;
- \_ soit la longueur du pont ne permet pas ce passage, auquel cas il faut impérativement traverser cette route pour pouvoir continuer sur le chemin de halage, ce qui comporte des risques si la route présente une forte fréquentation. Cette traversée est nécessaire pour la RD 405, la rue de la Roche, et la rue Pierre Brasseur.



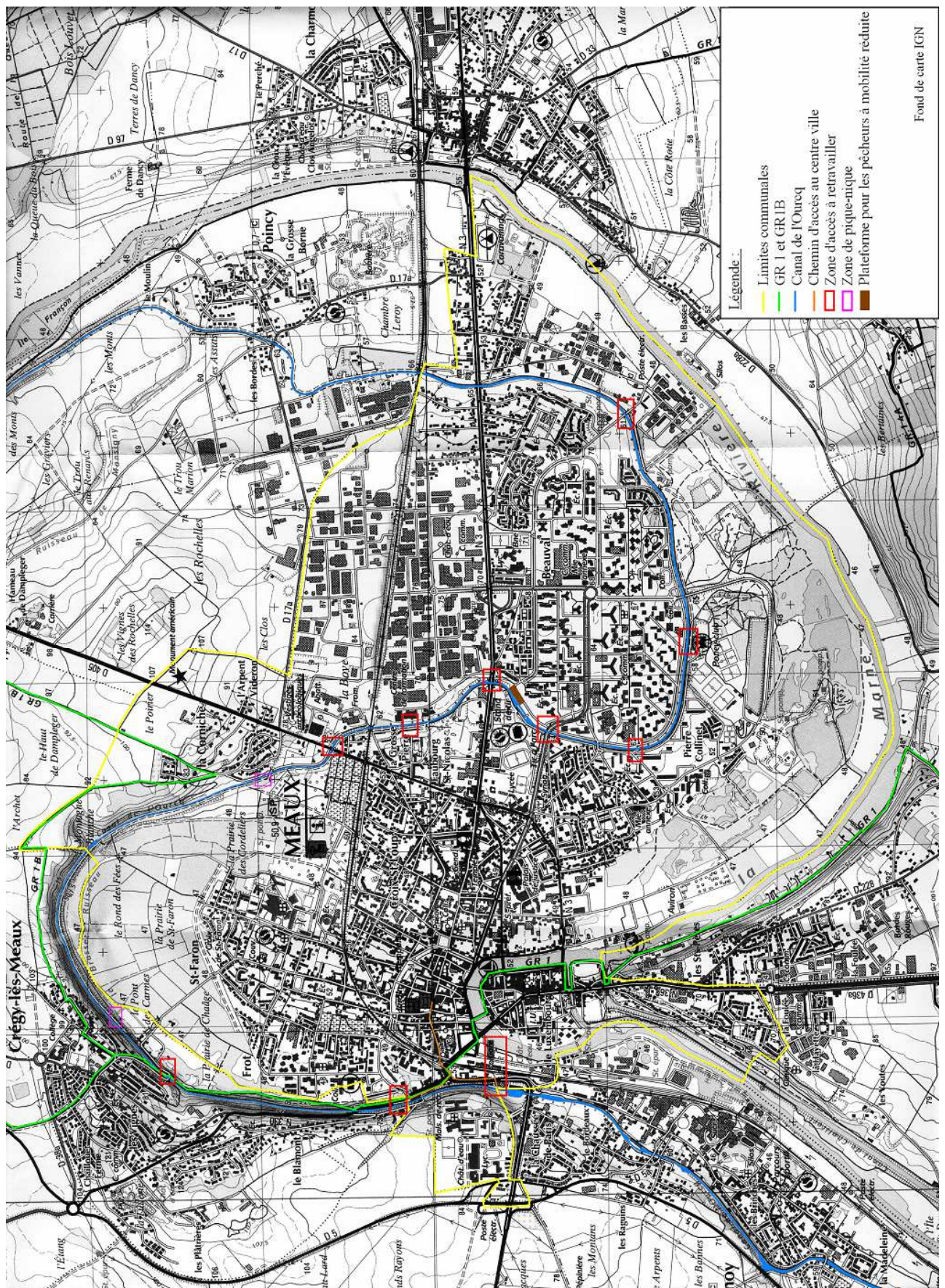
Schémas des deux cas de figure (réalisation personnelle)

Dans ce second cas de figure, il faut penser à placer un stop à la fin du chemin de halage pour rappeler aux cyclistes qu'ils ne sont pas prioritaires.

De plus, au niveau de la traversée de la RD 405, route de grand passage, il n'y a aucun passage piéton, aucun feu ni même de panneau signalant la possibilité que piétons et cyclistes traversent. Il existe un passage piéton qui oblige à remonter la RD 405 sur environ 100 m. pour pouvoir traverser et ainsi continuer sur les berges. Il faudrait alors mettre en place un passage piéton ainsi qu'une signalisation indiquant aux automobilistes le passage éventuel des piétons et cyclistes.



*Carte présentant les zones d'accès à retravailler et les zones de pique-nique à aménager :*





Exemple d'accès retravaillé :



*b) Bilan financier*

Le canal de l'Ourcq et ses berges appartiennent à la ville de Paris, c'est donc elle qui gère et finance son entretien. Mais celle-ci désirerait que les communes participent aux travaux qui peuvent être effectués sur le canal. Il faudrait donc conclure un accord entre les mairies de Meaux et de Paris pour connaître la part de chacune dans le financement de cet aménagement.

➤ La piste de 10 km de long et de 3 m de large, et ses accès représentent une surface d'environ 32 500 m<sup>2</sup> à goudronner suivant les opérations suivantes :

Opération	Prix unitaire	Prix total
Forfait d'installation de chantier	1730 €	1730 €
Déblai première catégorie par engin évacué en décharge	14 €/m <sup>2</sup>	455 000 €
Plus-value terrassement à la main (2000m <sup>2</sup> )	25 €/m <sup>2</sup>	50 000 €
Fondation légère de 25 cm de profondeur	0,30 €/m <sup>2</sup>	9 750 €
Géotextile (sous-couche avant de remblayer)	0,70 €/m <sup>2</sup>	22 750 €
Couche de fondation grave ciment 0,20	35 €/tonne (2 tonnes par m <sup>2</sup> )	568 750 €
Emulsion (goudron liquide pour accrocher l'enrobé)	0,50 €/m <sup>2</sup>	16 250 €
Revêtement béton bitumineux 0,6 noir de 4 cm d'épaisseur	60,44 €/tonne (100 kg/m <sup>2</sup> )	196 430 €
Montant global		<b>1 320 660 €</b>

➤ Installation des panneaux :

Nécessaire à l'installation d'un panneau	Prix unitaire
Panneau classe 850	156,50 €
Poteau de 60 mm de diamètre et de 2,50m de hauteur	50 €
Brides (2 par panneau)	7 €
Pose	+ 20 %
Montant global par panneau	<b>264,60 €</b>

Il faut **11 panneaux Stop**, car selon la configuration de l'accès, le nombre de panneaux nécessaires est différent. Il faut également **6 panneaux directionnels** pour indiquer le centre ville depuis le canal (2), le canal de l'Ourcq depuis la Zone Naturelle du Pâtis, et la Zone Naturelle depuis le canal, ainsi que les complexes sportifs Tauziet et Corraza à partir du canal. De plus, au niveau de la RD 405 il faut **2 panneaux** indiquant la traversée de piétons et cyclistes. Soit un total de **5 027,40 €** pour les panneaux.

De plus, il faut compter le marquage au sol des Stop qui coûte 7,50 €/m pour une bande de 0,50 à l'enduit à chaud. On trouve donc 11 bandes de 1,50 m de long, pour un montant de **123,75 €**

On trouve également le marquage d'un passage piéton au niveau de la traversée de la RD 405, donc 14 bandes de 3 m de long, pour un montant de **315 €**

➤ Pour préserver l'espace naturel du site, je prévois d'installer une poubelle tout les kilomètres et une supplémentaire aux aires de pique-nique, donc 12 poubelles au total. Le prix unitaire d'une poubelle étant de 120 €, pose comprise, cet aménagement revient à **1 440 €**

➤ Pour assurer le confort des piétons, je souhaite installer un banc tous les kilomètres, donc un total de 10 bancs. Au prix unitaire de 600 € pose comprise, l'aménagement des bancs coûtera **6 000 €**

Ce projet d'aménagement de voie verte revient donc à un total de **1 333 506,15 €** hors taxe.



## 2. Mise en valeur du passé industriel du site de Beauval

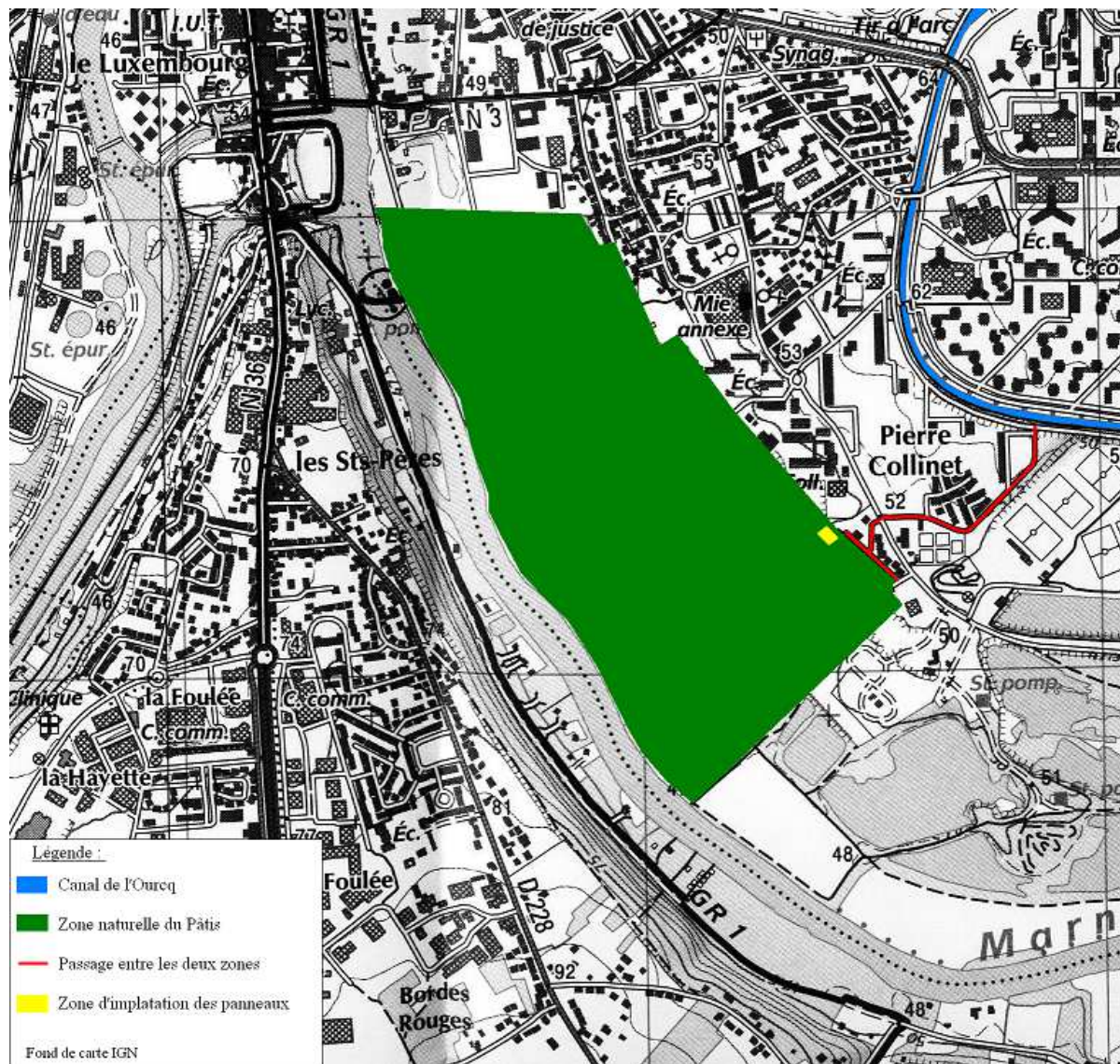
### a) *Présentation de l'aménagement*

Peu de Meldois connaissent le passé industriel du site de Beauval, pourtant riche. Pour les en informer, il faudrait placer des panneaux leur présentant les différents éléments de ce site. Il est en effet impossible de construire un musée, car le périmètre de protection autour de la société Cognis empêche de construire un bâtiment destiné à accueillir du public à moins de 480 m. du dépôt d'oxyde d'éthylène. De plus les vestiges sont trop peu nombreux pour envisager de reconstruire le transbordeur.

On peut alors envisager de construire des panneaux au niveau de la Zone Naturelle de Pâtis, en créant un accès entre cette zone et les berges du canal de l'Ourcq. Ceci permettrait d'encourager les échanges entre les deux sites.

Je propose donc d'insérer 3 panneaux d'information situés côte à côte à proximité du passage entre les deux zones.

*Plan de situation des panneaux :*

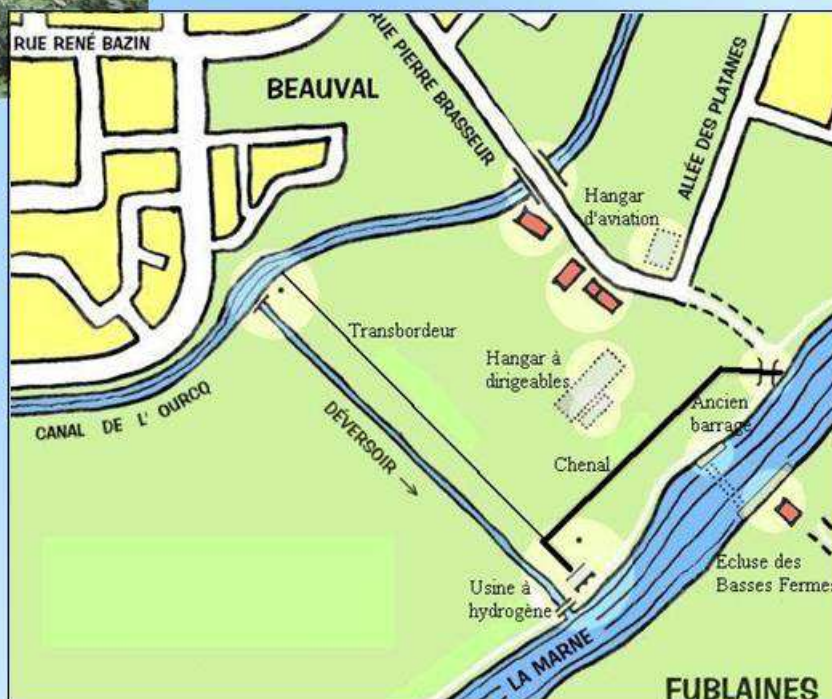


## PASSÉ INDUSTRIEL DU QUARTIER DE BEAUVAL

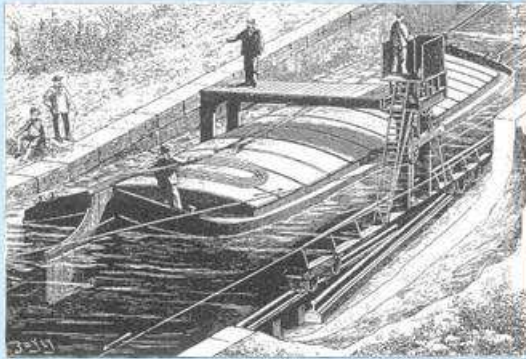


Ci-contre : vestige de la grue du transbordeur

Ci-dessous : plan du site industriel





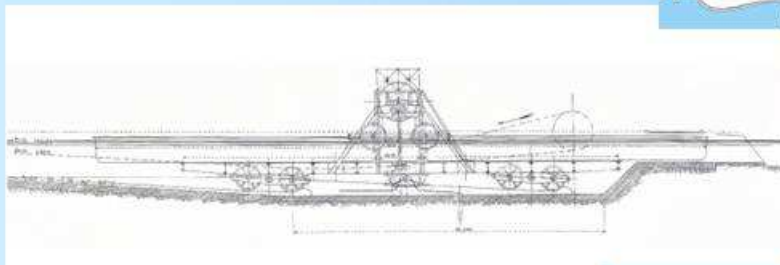


## LE TRANSBORDEUR

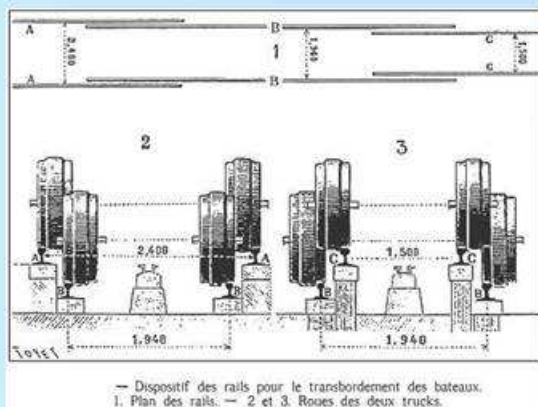
En service de 1885 à la fin de la première Guerre Mondiale, et construit par J. Fournier, le transbordeur permettait aux bateaux de passer de la Marne au canal de l'Ourcq et vice-versa, ce qui leur évitait de faire un détour de près de 100 kilomètres.

Ce transbordeur était constitué d'un chariot d'acier de 40 tonnes qui accueillait le bateau (jusqu'à 70 tonnes s'il était chargé) et permettait de franchir les 460 m. qui séparent les 2 cours d'eau, avec un dénivelé de 12,17 m.

Le chariot était actionné par des turbines placées à l'extrémité du canal construit sur la rive droite de la Marne. Grâce à un ingénieux système, les bateaux transportés à sec restaient parfaitement horizontaux durant toute la traversée.



Le chariot transbordeur (Bull. S.E.I.N. 1884).



Afin de maintenir les bateaux horizontaux, il y avait 3 voies ferrées avec des écartements différents (1,50 ; 1,94 et 2,40 m.), et à des hauteurs différentes.

Ainsi on retrouvait à l'arrière du transbordeur 2 jeux de roues à des écartements de 1,50 et 1,94 m., les roues séparées de 1,50 m. étant plus haute. De même il y avait à l'avant 2 jeux de roues ayant un écartement de 1,94 et 2,40 m., les roues séparées de 2,40 m. étant plus hautes. A l'avant comme à l'arrière les roues séparées de 1,94 m. étaient à la même hauteur.

La différence de hauteur des voies ferrées permettaient alors de maintenir le chariot portant le bateau à l'horizontale.

## L'USINE À HYDROGÈNE



Les turbines du barrage des Basses Fermes servirent non seulement à manoeuvrer le transbordeur, mais également à produire de l'électricité pour une usine à hydrogène de la Société Française Oxhydrique qui alimentait les ballons dirigeables.

## LE HANGAR À DIRIGEABLES

En 1905 un parc aérostatique fut créé à Beauval, à proximité de l'usine à hydrogène. En 1908, un hangar à dirigeables fut édifié par la société de construction aéronautique Astra qui y assembla le dirigeable militaire « Colonel Renard ». Ce ballon réalisa son premier vol le 13 juillet 1909 à 19h00.



Le hangar sera abattu durant la première Guerre Mondiale, alors que le terrain était occupé par des escadrilles de reconnaissance. Mais le parc aérostatique sera réutilisé par la suite laissant la place à des avions. Le site sera définitivement abandonné en 1934 suite à la création d'un nouvel aérodrome à Esbly.



*b) Bilan financier*

Ces panneaux seront installés sur la Zone Naturelle du Pâtis, donc sur le territoire de la commune de Meaux. C'est donc cette dernière qui devra supporter les coûts de cet aménagement.

Nécessaire à l'installation d'un panneau	Prix unitaire
Panneau de 80*100 cm imprimé	1 500 €
Poteau de 60 mm de diamètre et de 2,50 m de hauteur	50 €
Brides (2 par panneau)	7 €
Pose	+ 20 %
Montant global par panneau	<b>1868,40 €</b>

Il y a 3 panneaux, il faut donc compter un total de **5605,20 €**



# Conclusion

La ville de Meaux, située en Seine et Marne, à 45 km de Paris, est traversée par le canal de l'Ourcq. J'ai choisi de travailler sur ce dernier, car ayant fait de nombreuses promenades sur ces berges étant petite, j'ai toujours pensé qu'il méritait d'être valorisé.

J'ai alors pris contact avec la Mairie de Meaux qui m'a informé que le canal appartenait à la ville de Paris. J'ai donc rencontré l'ingénieur en chef responsable de la circonscription touristique du canal de l'Ourcq.

Ce dernier souhaite depuis de nombreuses années voir s'installer une piste cyclable sur la rive droite du canal. Je n'ai pas retenu cette idée à mon avis trop coûteuse, mais si j'avais eu plus de temps pour étudier cette possibilité, il aurait été intéressant de comparer ces deux aménagements. J'ai donc préféré travailler sur le chemin de halage existant, malgré l'ambiguïté de la loi le concernant. En effet, d'après cette loi, l'accès au chemin de halage est strictement réservé au service d'entretien du canal, mais ce chemin est largement utilisé par les riverains, et on y retrouve des équipements destinée à accueillir le public (piste cyclable, aire de pique-nique, ...). De plus la non évolution de cette législation pose problème : qu'advient-il si un accident se produit ?

Après analyse sur le terrain, j'ai constaté que les accès n'étaient pas adaptés, et impraticables pour les personnes à mobilité réduite. Je souhaite donc repenser ces passages pour les rendre facilement accessibles à tous. De plus je préconise la mise en place d'une plateforme afin de permettre aux pêcheurs à mobilité réduite de pratiquer leur sport. Pour la réalisation, il ne faut pas écarter les associations des personnes handicapées (Association des Paralysés de France, ...) afin qu'elles apportent leur connaissances des besoins pour les personnes à mobilité réduite (inclinaison de pente, sécurisation de la plateforme, ...).

Le chemin de halage est propice aux randonnées pédestres et cyclistes. Je souhaite donc officialiser ces usages en créant une voie verte sur ce chemin, tout en gardant à l'esprit qu'il sert prioritairement aux services techniques. Il faudra donc mettre en place des déviations pour les cyclistes lorsque des travaux seront effectués sur un tronçon. De plus, il est envisageable que les habitants de certains quartiers empruntent quotidiennement la voie verte aménagée pour se rendre à la gare de Meaux. Il faudrait donc installer un parking à vélos au niveau de la gare en négociant avec la SNCF, ce que je n'ai pas eu le temps de faire.

Aujourd'hui le canal de l'Ourcq représente un espace de détente, mais il ne faut pas oublier son passé industriel riche et original que je souhaite rappeler aux meldeois. Pour ce faire je pense installer des panneaux d'information au niveau du passage créé entre la Zone Naturelle du Pâtis et les berges du canal, afin de faciliter les échanges entre les deux sites.

La réalisation de ce rapport m'a permis de faire face à une situation complexe, le canal n'appartenant pas à la commune qu'il traverse. Ce travail de recherche m'a permis de côtoyer des personnes de terrain qui m'ont fait part de leurs expériences, et de comprendre comment s'élabore ce type de projet. J'ai également pris conscience de l'ampleur d'un tel projet et du nombre important de facteurs à prendre en compte. Un laps de temps restreint, et certainement une mauvaise gestion de ma part, ne m'ont pas permis d'explorer toutes les possibilités venues au fur et à mesure de l'avancée de mon travail.

Ainsi il serait intéressant d'examiner la possibilité d'une mise en place de la piste cyclable sur la rive droite du canal, afin de laisser le chemin de halage libre pour les services techniques. De plus il serait pertinent d'analyser le lien qui pourrait se créer entre la ville de Meaux et le canal de l'Ourcq par un réseau de piste cyclables.





# Bibliographie

## Livres :

- Le canal de l'Ourcq : vie et anecdotes, M. MERILLE, Amarco Editions (2005)
- Histoire contemporaine de la ville de Meaux, G. MOROT (1893)
- Compte rendu du Colloque Le canal de l'Ourcq hier, aujourd'hui, demain du 14 au 15 décembre 2002

## Revues :

- Cahier de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France : L'eau, la ville et l'urbanisme, n° 116 d'avril 1997

## Sites internet :

- <http://hist.olieu.net/meauXfiles/sitemap.htm>
- <http://montreuil.fubicy.org/ourcq1.html>
- [http://tridf.vtech.fr/data/inf/Doc4161\\_2.pdf](http://tridf.vtech.fr/data/inf/Doc4161_2.pdf)
- <http://www.agglo-paysdemeaux.fr/>
- <http://www.aufildelourcq.org>
- <http://www.iaurif.org>
- <http://www.meaux.fr>
- <http://www.paris.fr>

## Documents divers :

- Meaux et l'eau : dossier pédagogique, D. VASSINGH
- Plan Local d'Urbanisme de la ville de MEAUX
- Rapport de projet individuel de CHAZE Leslie (Magistère 1) : Valorisation des bords de Seine à Evry (91)

# Mise en valeur des berges du canal de l'Ourcq dans la ville de Meaux (77)

## **Résumé :**

J'ai réalisé mon projet individuel de fin de première année dans la ville de Meaux, située en Seine et Marne, à 45 km à l'est de Paris. Cette ville est traversée par la Marne et le canal de l'Ourcq. Ce dernier représente un espace de détente peu aménagé emprunté par des piétons et des cyclistes. Appartenant à la ville de Paris, il est géré par cette dernière, qui souhaiterait voir les municipalités riveraines investir pour son aménagement. De plus le chemin de halage est soumis à une réglementation ancienne (datant de 1669) interdisant son accès au public, mais l'usage a fait que ce chemin est emprunté par la population et des équipements d'accueil ont vu le jour sur celui-ci.

Je propose de créer une voie verte sur ce chemin et de l'intégrer au Plan de Déplacements Urbains de la ville de Meaux qui prévoit la création d'un réseau de pistes cyclables. De plus je souhaite repenser les accès pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se rendre sur les berges du canal.

De plus, le canal n'a pas toujours été un espace de loisirs, il possède également un passé industriel riche. Ainsi dans le quartier de Beauval s'étaient implantés une usine à hydrogène et un hangar à dirigeables. De plus il existait à proximité un « transbordeur », petite merveille technique de l'époque, qui permettait aux bateaux de passer de la Marne au canal de l'Ourcq et vice versa. Je souhaite mettre en valeur cette histoire grâce à des panneaux d'information.

**Mots clefs :** Meaux, canal de l'Ourcq, accessibilité, chemin de halage, berge, voie verte, historique, panneau d'information.

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours  
Département Aménagement  
35 Allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS Cedex 3



PETIT Anne-Pierre  
Ingénieur 1  
Mai 2006  
Tuteur : J. Auger

Tél : 02.47.36.14.50