

LA REDÉCOUVERTE DE LA RIVIÈRE

*Le 28 décembre 1993,
les jonctions de l'Aisne et de l'Oise
provoquent une crue mémorable.*

Des années soixante aux années quatre-vingt, Compiègne s'accommode de la rivière. Mais, pendant la décennie quatre-vingt-dix, l'Oise impose trois défis : s'en suit une bifurcation urbaine.

Compiègne sauvée des eaux

Avec la crue de 1993, la rivière se rappelle dangereusement aux Compiégnois : 400 foyers sont sinistrés, 2000 emplois de la plaine de Choisy connaissent le chômage technique. Les alertes de février 1995 et 2001 banalisent cette exception. Deux décisions sont donc prises. D'abord, à l'aube de l'hiver 1995, un puissant endiguement, soutenu par des enrochements, aména-

Des travaux de protection sont entrepris par la mairie afin de lutter contre les inondations.



gements de postes de crues et bassins tampons, protège les 47 km de berges du SIVOM. Ensuite, en 1996, un plan de prévention des risques d'inondation est adopté conformément à la loi Barnier de 1995 : la vallée se trouve partiellement réservée aux espaces naturalisés ou activités récréatives, et le plateau de la rive droite doit désormais accueillir l'essentiel de l'urbanisation.

Le canal Seine-Nord

Depuis 1969, un consortium présidé par Roland Nungesser travaille sur un projet visant à créer une continuité fluviale entre la Seine et le Nord européen. Le réseau navigable à grand gabarit de la France septentrionale se divise en effet en deux ensembles mal reliés : le canal Dunkerque-Escaut complété par la Deûle et la Lys d'une part, la Seine prolongée par l'Oise canalisée jusqu'à Compiègne en 1971 d'autre part. En octobre 1993, le parlement de Strasbourg approuve le projet Seine-Nord qui, reliant Compiègne au canal de la Sensée sur 134 km, constitue une priorité du schéma directeur des voies navigables d'intérêt communautaire. Philippe Marini devient président de la Commission territoriale *Voies Navigables de France* pour la Seine en 1996. Mais les interrogations surgissent : faut-il accueillir des unités de 1 500 tonnes ou des convois de 4 500 tonnes, élargir le canal du Nord ou celui de Saint-Quentin, planifier tracés et zones industrialo-portuaires, prévoir un tirant d'air de 5,5 ou de 7 mètres ? L'avenir du projet



va se jouer à la suite du débat parlementaire... en fonction de l'intérêt qu'y attacheront les chargeurs d'une part et l'Europe d'autre part.

Un site fluvial

La nécessité de doter l'agglomération d'un centre fort, alliant Compiègne, Margny et Venette, impose la programmation d'un pont urbain, rue du port à bateaux en 2002, ainsi qu'un hypothétique franchissement vers l'île des Rats. Sur la rive gauche, d'importants aménagements articulent cette problématique avec la protection contre les inondations, et la requalification urbaine. Le quartier populaire des anciens abattoirs et les maisons basses des mariniers sont ainsi rasés pour édifier un front de l'Oise (1994-1997). Des liaisons vertes et bleues insèrent aussi la rivière comme la forêt dans la ville : les bords de l'Oise offrent des cheminements et des échappées à travers mails, jeu d'Arc et parc de Songeons, balisés par des témoignages patrimoniaux et le port de plaisance.

L'endiguement de la rivière a préservé le charme du quartier des mariniers, à proximité de l'île des Rats.

Cette redécouverte de la rivière suscite des débats et pose la question de l'intercommunalité. Les clivages entre villes-centres sur la localisation du pont urbain ou l'affectation des zones d'activités sont alors majeurs, de même que les différends entre bassin compiégnais et amont oisien sur la gestion des crues.

Vue aérienne de la rive droite lors des inondations de 1993.

