

Parc Naturel Régional Oise – Pays de France

Schéma d'Accueil du Public dans les Espaces Naturels du PNR Oise – Pays de France



PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS ET D'ACTIONS

Janvier 2008

1	Améliorer l'accueil : gérer les flux à l'échelle du PNR par le biais d'aménagements organisés et structurants	
1.1	Structurer l'activité de randonnée équestre	p.3
1.2	Structurer l'activité de randonnée pédestre en optimisant ses retombées économiques et en minimisant ses impacts environnementaux	p.6
1.3	Structurer l'activité de randonnée cyclotouristique – Offrir une intermodalité Train/vélo	p.12
1.4	Développer une activité de complémentarité autour de l'eau et du canoë-kayak	p.16
1.5	Créer une Maison du Parc accueillant le public	p.18

2	Agir sur les moyens d'accès au PNR	
2.1	Favoriser les transports collectifs, réduire la place de la voiture individuelle	p.20
2.2	Canaliser : aux Villes Portes d'entrée du PNR – Proposer des panneaux d'information	p.25
2.3	Canaliser : orienter les flux par une signalétique claire et hiérarchisée	p.26

3	Pour une plus grande qualité de vie : organiser les flux par une gestion du territoire au quotidien	
3.1	Créer des zones de tranquillité	p.29
3.2	Mettre en place une politique ferme de stationnement pour les voitures individuelles	p.32
3.3	Réduire le bruit en forêt, améliorer la sécurité	p.38
3.4	Entretien des espaces naturels fréquentés par les visiteurs	p.39
3.5	Informier et sensibiliser massivement les visiteurs	p.40
3.6	Fréquentation des sites d'intérêt écologique : Fragilité - Potentialité	p.41
3.7	Interdire l'accès des véhicules motorisés aux espaces naturels conformément à la législation en vigueur. Prendre des arrêtés municipaux	p.46
3.8	Mettre en place une cellule de suivi du Schéma, d'observation et de gestion des conflits d'usage et des problèmes liés à la fréquentation	p.47

4	Mettre en place des actions ciblées en fonction des publics	
4.1	Développer des actions spécifiques en direction des groupes	p.49
4.2	Développer des actions spécifiques en direction des Personnes à Mobilité réduite et des Personnes handicapées.	p.50

1. Améliorer l'accueil

Gérer les flux à l'échelle du PNR par le biais d'aménagements organisés et structurants.

Pourquoi ?

C'est au travers de l'offre que les flux s'organisent.

De façon caricaturale, on peut dire que :

- si on crée des parkings, les visiteurs les utiliseront et viendront en voiture.
- si on leur permet d'accéder au fond de la forêt avec leurs voitures, ils utiliseront cette possibilité...etc.
- à l'inverse, si l'on aménage un stationnement plutôt en centre de village (et non en forêt), ils suivront les indications qui seront réalisées.
- si l'on propose des circuits de randonnée en en faisant une promotion efficace, les randonneurs se concentreront sur ces itinéraires et non sur les espaces sensibles abîmés par une fréquentation non régulée.

En un mot, une offre structurée et bien communiquée permet d'organiser la demande et de gérer-orienter les flux.

Par ailleurs, des priorités doivent être dégagées pour définir les aménagements à créer.

Le Schéma d'Accueil touristique propose donc :

- une cartographie globale, des itinéraires équestres (1.1), des itinéraires pédestres (1.2), des itinéraires cyclotouristiques et VTT (1.3), des activités de canoé-kayak (1.4),
- une offre d'équipements majeurs comme le point focal de la Maison du Parc (1.5).

Les itinéraires de randonnée sont décrits de façon plus précise dans les annexes techniques.

1.1 Structurer l'activité de randonnée équestre.

Le territoire est très marqué par l'image des courses et chevaux (Chantilly, Apremont, Gouvieux, Senlis...)

Par contre, il n'existe pas de circuits de randonnée équestre permettant aux centres équestres ou aux individuels de randonner en forêt. Il existe un réel potentiel de développement d'activités touristiques autour du cheval : randonnée à la journée ou demi-journée, randonnée itinérante, promenades en calèche adaptées à différents publics (handicapés, clientèles à mobilité réduite,...).

Un schéma des randonnées équestres est proposé. Les principes de cette offre sont les suivants :

- Un passage sur des cheminements existants et déjà pratiqués par les randonneurs équestres
- Des connections de boucles étudiées afin de constituer, « à la carte » un itinéraire plus long de randonnée itinérante. Ainsi, on peut proposer, sous réserve désormais d'identifier les points d'étape, un véritable TOUR DU PNR en randonnée équestre.
- Des boucles de 20 km en moyenne
- Une limitation des passages sur des chemins soumis à l'érosion
- Une desserte des centres équestres avec une valorisation des passages à proximité des centres labellisés ou offrant un hébergement adapté.

Recommandations

Créer des pistes équestres de randonnée - Voir propositions de circuits sur la cartographie ci après.

Pour être opérationnels, ces pistes équestres doivent être sécurisées en différents points (traversées de RD, RN principalement) pour lesquels le PNR doit mettre en place des aménagements particuliers (feux, ralentisseurs, chicanes de prévention des cavaliers...): Les sécurisations de traversées concernent une vingtaine de points ce qui représente un coût global de 400 000 € hors taxe environ (base 20K€ par point sécurisé en moyenne)

Actions complémentaires :

1. **Edition et diffusion d'un topo guide des randonnées équestres par le PNR** (coût à prévoir 30 000 euros environ)
2. **Mobilisation par le PNR des centres équestres volontaires autour de la création de produits weekend end, courts séjours, individuels, groupes ...** (Poste d'animateur de développement touristique)
3. **Appui du PNR au développement d'hébergements adaptés au tourisme équestre et labélisés « tourisme équestre » sur les itinéraires ci contre** (possibilité d'hébergement du cheval, pré, protection, fourrage, eau... étant des critères impératifs mais faciles à trouver dans la région).



Les itinéraires équestres proposés représentent **288 km** sur l'ensemble du PNR. Le schéma offre 10 boucles de tailles variées qui peuvent se combiner, il s'agit de :

Grande boucle Senlis / Avilly-Saint-Léonard / Pontarmé / Thiers-sur-Thève / Borest / Montepilloy / Rully / Saint-Vaast-de-Longmont / Roberval : **76.2 km**

Boucle du Mont Pagnotte : **13 km**

Tour de Fleurines par la forêt : **24 km**

Boucle Villers-Saint-Paul / Verneuil-en-Halatte / Aumont-en-Halatte : **32.5km**

Petit tour de la forêt de Chantilly : **18.2 km**

Petit tour des forêts de Coye et de Chantilly : **26.4 km**

Boucle de la Vallée de l'Ysieux : **22 km**

Boucle Royaumont / plaine de France : **27 km**

Grand tour de la forêt d'Ermenonville : **28 km**

Petit tour de la forêt d'Ermenonville : **20 km**

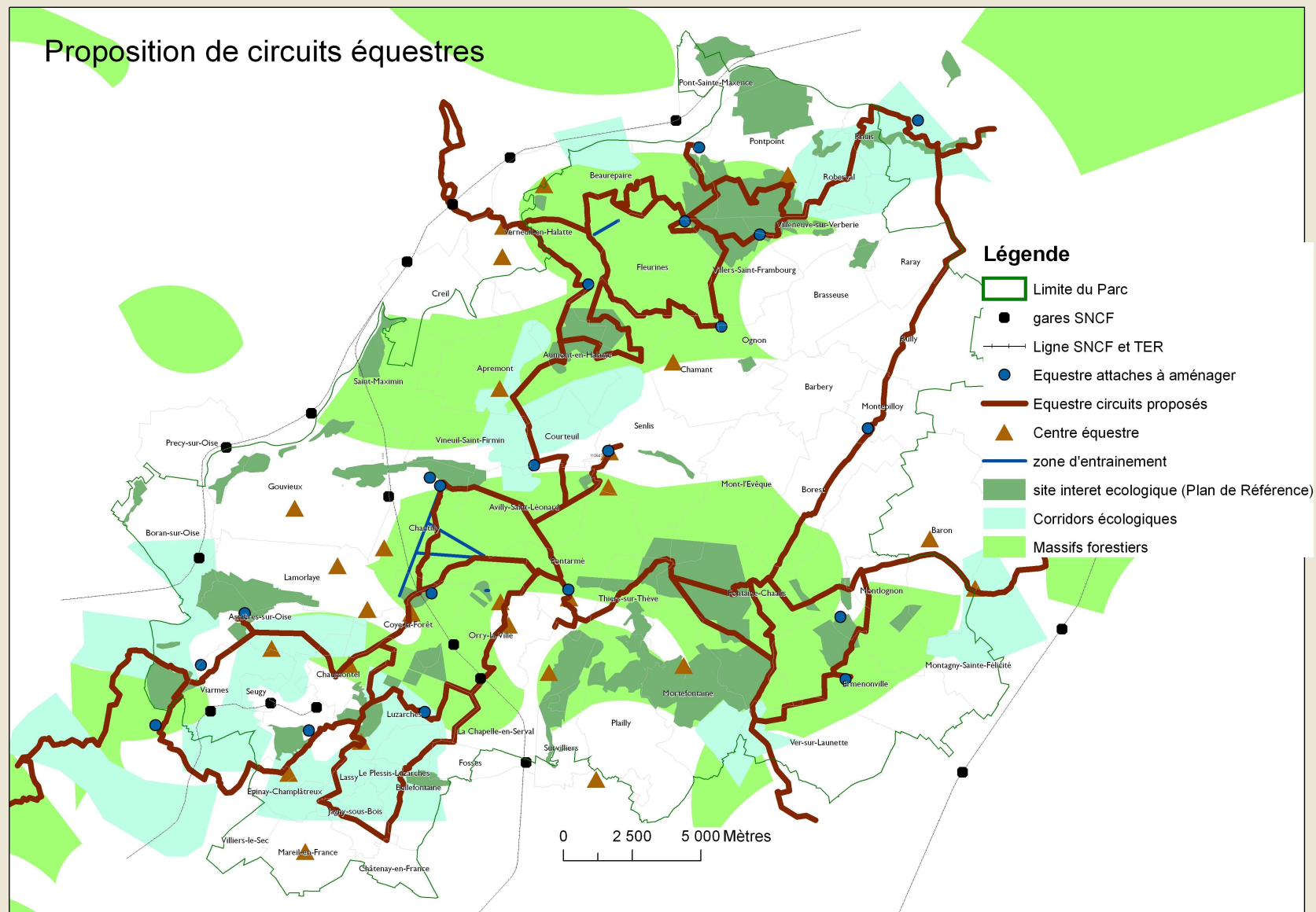
4. Création d'une offre de produits « promenade en calèche » - Etude de marché approfondie

Il existe un marché pour cette activité qui mériterait une étude approfondie. En attendant, une offre (à forte image) d'un produit « calèche » au départ de la gare SNCF-RER de Coye - Orry la Ville pourrait être organisée de façon expérimentale sur les itinéraires suivants, en privilégiant les itinéraires routiers fermés à la circulation (cf fiche 3.1) :

- Circuit des étangs de Comelle,
- Table de Mongrèsin,
- Circuit en forêt au départ du siège du PNR.

L'action du PNR consisterait à appuyer le prestataire dans la promotion de ce produit nouveau sur Paris. En fonction des résultats de ce test, des stratégies de développement plus ambitieuses pourront être imaginées (action à coût réduit pour le PNR, pouvant être engagée en partenariat avec un ou des offices de tourisme).

Proposition de circuits équestres



Pour plus de détails sur les itinéraires, se reporter aux annexes techniques

1.2 Structurer l'activité de randonnée pédestre en optimisant ses retombées économiques et en minimisant ses impacts environnementaux.

Sur le PNR, l'offre actuelle de boucles de randonnée pédestre s'adresse en majeure partie à un profil de randonneurs confirmés et se concentre en forêt.

Le principal public de visiteurs est cependant composé de familles qui viennent en forêt pour la promenade et la détente et pour laquelle peu de circuits sont identifiés.

Une offre d'itinéraires adaptés aux différents niveaux de pratique est souhaitable. On cherchera, par ailleurs, à orienter la fréquentation du territoire vers l'Est. Un schéma de randonnée pédestre est donc proposé offrant des boucles de 0 à 5 km, de 5 à 10 km et de plus de 10 km. Ces boucles se connectent entre elles pour proposer des itinéraires « combinés » de taille très variable. Parmi ces itinéraires combinés, on crée ainsi un Grand Tour du PNR (cf. encart ci contre)

Les itinéraires présentés ci-après sont des boucles « potentielles », toutes ne pourront pas être proposées. Chaque proposition sera retravaillée avec les partenaires : Communes, Conseil Général, CDT, ONF, Comités de randonnée,...

Ce schéma d'Accueil du Public propose une potentialité de plus de 700 km de randonnée pédestre. Il répond aux principes et exigences suivants :

- o Nécessité d'une offre diversifiée adaptée aux différents profils d'usagers : promenade familiale, promeneur moyen, randonneur confirmé
- o Valorisation des cheminements existants (ne pas créer de nouveaux aménagements, sentiers...)
- o Valorisation des boucles au départ des gares et des centres de villages (pour favoriser l'accès en train et les retombées économiques)
- o Valorisation du patrimoine naturel, culturel et local (riche sur le territoire)
- o Mixité des cheminements avec les cavaliers et les vélos lorsque les impacts sur l'environnement sont limités.
- o Limitation de la fréquentation sur les zones les plus sensibles
- o Retrait de la voiture individuelle du cœur des massifs en faisant partir les boucles de sites routiers ou urbains. Le cœur de forêt doit être un sanctuaire sans voiture et un objectif (non le point de départ des randonneurs).

Synthèse de l'offre :

Type de boucles	Nombre de boucles	Km total
0-5 km	24	84 km
5-10 km	45	322 km
Plus de 10 km	16	194 km
Grand tour du PNR	1	137 km



Le Grand Tour du PNR

La combinaison de plusieurs boucles permet d'offrir un itinéraire de 4 à 6 jours de marche qui valorise tous les paysages du PNR : grande forêt, Valois, Vallée de l'Oise. (carte détaillée ci après).

Cet itinéraire est accessible en plusieurs points par des gares (routières, SNCF ou RER) : Pont St Maxence, Chantilly, Senlis, Villiers sous saint Leu, Boran, Luzarches, Orry, et dans une moindre mesure par Le Plessis/Ermenonville.

Pour finaliser l'ingénierie de ce grand tour du PNR, il convient désormais de :

- faire une démarche auprès des Conseils Généraux pour une inscription au PDIPR
- Se rapprocher de la FFRP afin de faire labelliser ce tour en GR
- identifier les lieux d'étape,
- proposer des variantes optimisant la diversité paysagère et la richesse culturelle
- éditer un topo guide.

Totalement accessible en transport collectif, proposant une fragmentation de l'itinéraire qui favorise une « offre de randonnée à la carte », le Grand Tour du PNR pourrait être enrichi d'une ou plusieurs thématiques culturelles : forêt, histoire de France, cheval et hippisme, découverte environnementale du cycle de l'eau...

Recommandations

- **Mettre en œuvre la carte des itinéraires de randonnée pédestre présentée ci après (et dans les annexes techniques)**
- **Classement des itinéraires au PDIPR de l'Oise et du Val d'Oise**
- **Edition de topo guide des randonnées** : dans un premier temps, édition de fiches de randonnées pour une sélection de 10 randonnées accessibles au grand public à partir, en priorité, des gares du territoire et de longueurs variées. Puis à moyen terme, édition d'un topoguide proposant une trentaine de randonnées. Ces deux éditions seront l'occasion de présenter le patrimoine du Parc visible le long des itinéraires.
- **Mise en place d'une signalétique en forêt sur la base des recommandations de la FFRP**. Une fois le Schéma d'accueil touristique adopté, une étude pour la pose de panneaux pourra être conduite pour définir la faisabilité, le coût et les emplacements précis des panneaux et des messages.
- **Afin de canaliser les flux et préserver la forêt, il faut créer des zones de tranquillité en interdisant certains axes à la circulation automobile. Ainsi, ces axes seront destinés aux randonneurs. Il est aussi nécessaire de supprimer certains parkings en forêt et d'en créer de nouveaux, essentiellement dans les cœurs de villages, point de départ des circuits de randonnée. (cf. action 3.2)**
- **Mise en œuvre en priorité des boucles ayant un point de départ en transport collectif existant (gares) et des boucles valorisant l'Est du territoire** afin de limiter la pression de la voiture sur l'Ouest du territoire et faire découvrir des secteurs du PNR moins connus (voir fiche 3.1).
- **Structuration d'une offre de sentiers thématiques de découverte du patrimoine naturel, culturel, religieux et local**
Cette offre permet de valoriser le patrimoine environnemental et/ou culturel du territoire (description détaillée des randonnées dans l'annexe technique).
 - o Patrimoine naturel :
 - Biotope de la forêt – description des principales essences : La Borne-Blanche - Hérivaux (boucle 68), boucle de Coye la forêt
 - Avifaune – découverte du milieu, mode de reproduction : étangs de Comelles, (boucle 24)
 - Batraciens - leur milieu, leur reproduction : Orry-la-ville / Etangs de Commelle / Mongresin (64) et marais de Baillon (boucle 28)
 - o Patrimoine culturel :
 - Le monde équestre : histoire des champs de Courses, la Vennerie (Boucle 21 ter) - Chantilly / Avilly-Saint-Léonard / Vineuil-Saint-Firmin / Gouvieux / (boucle 22 et 22 bis)
 - Les écrivains : Jean Jacques Rousseau à Ermenonville (boucle 20)
 - o Patrimoine historique, religieux et petit patrimoine (ruines, menhirs, fontaines...) :
 - Boucle Pont-Sainte-Maxence / Ponpoint, (1, 2, 2 bis)
 - Boucle de l'Abbaye de Royaumont (boucle 28)
 - Boucle de Montépilloy (boucle 14)
 - Boucle de Mont l'Evêque

Proposition de boucles de randonnée



L'offre proposée est large et fournie. Des itinéraires prioritaires seront mis en œuvre. Cela permettra d'échelonner les efforts d'aménagement des itinéraires. A terme une trentaine d'itinéraires seront valorisés.

Ces priorités sont proposées sur la cartographie ci-après. Dans un premier temps 10 randonnées feront l'objet d'une édition de fiches randonnées à court terme, cette dizaine de boucles prioritaires représentera environ 90 km de randonnée. Dans un deuxième temps un topoguide présentera entre vingt et trente randonnées. Un itinéraire du « grand tour du Parc » sera aussi proposé et constituera la possibilité d'un produit touristique.

Les critères de sélection sont principalement : la facilité d'accès en transport collectif, l'intérêt forestier, l'intérêt culturel et patrimonial, l'accessibilité à un public familial.

- La Borne-Blanche / Hérivaux (46) 7,2 km
- Orry-la-ville / Etangs de Commelle / Mongresin (68) 9,4 km
- Mont l'Eveque (74) 5,7 km
- Fosses / Bellefontaine (32) 10 km
- Luzarches / le Plessis-Luzarches (31) 7,6 km
- Pont-Sainte-Maxence / Mont Calipet (2bis) 6,9 km
- Abbaye de Royaumont / Baillon / Bois Bonnet (28) 7,3 km
- Montepilloy – Beaulieu-le-Vieux – Fourcheret (15) 8,6 km
- Aumont en Halatte, Tour du Mont Alta (7) 7,3 km
- Ermenonville, Bois de Perthe (20) 3,6 km

Schéma d'accueil Sélection des premières boucles de randonnée

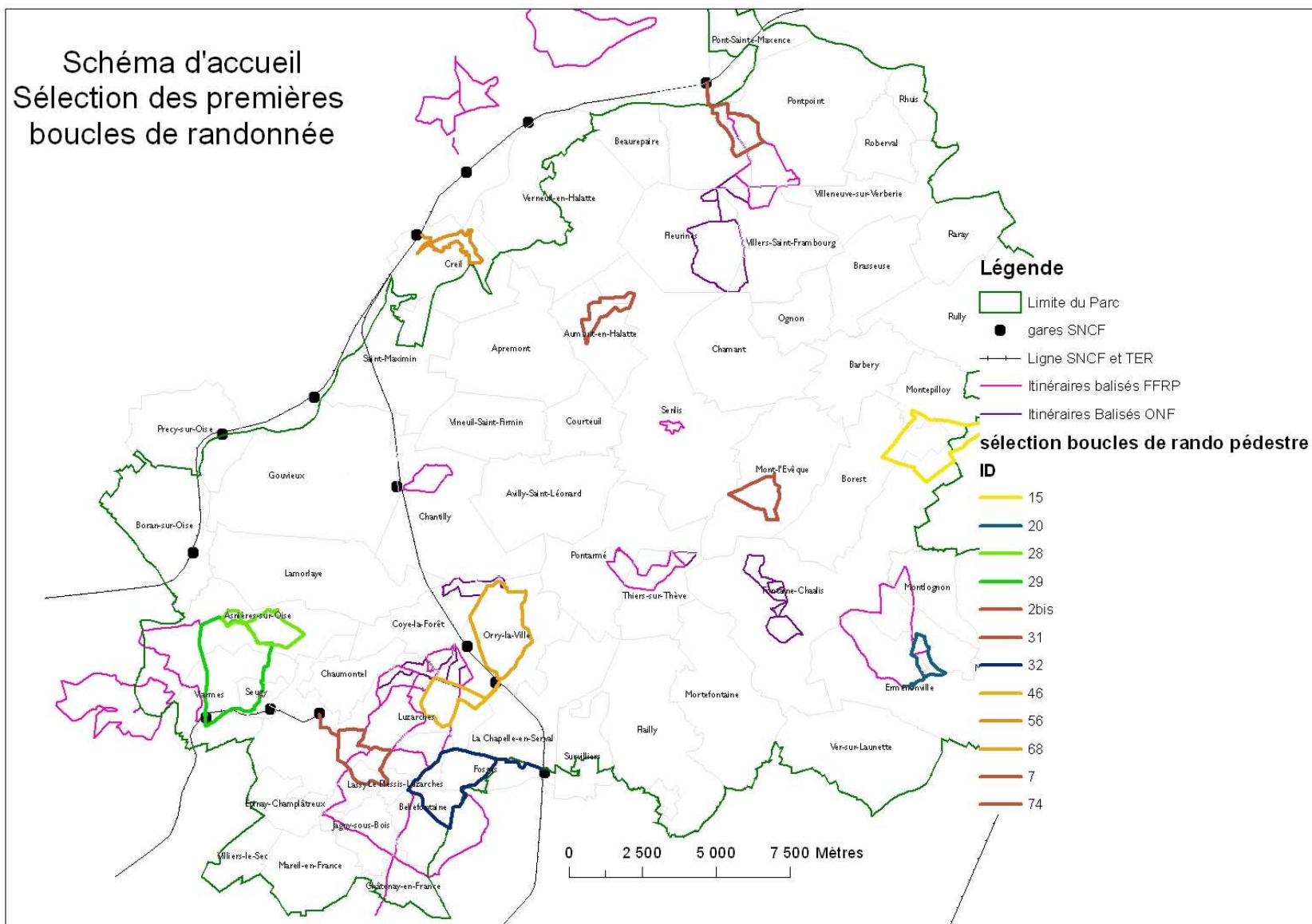
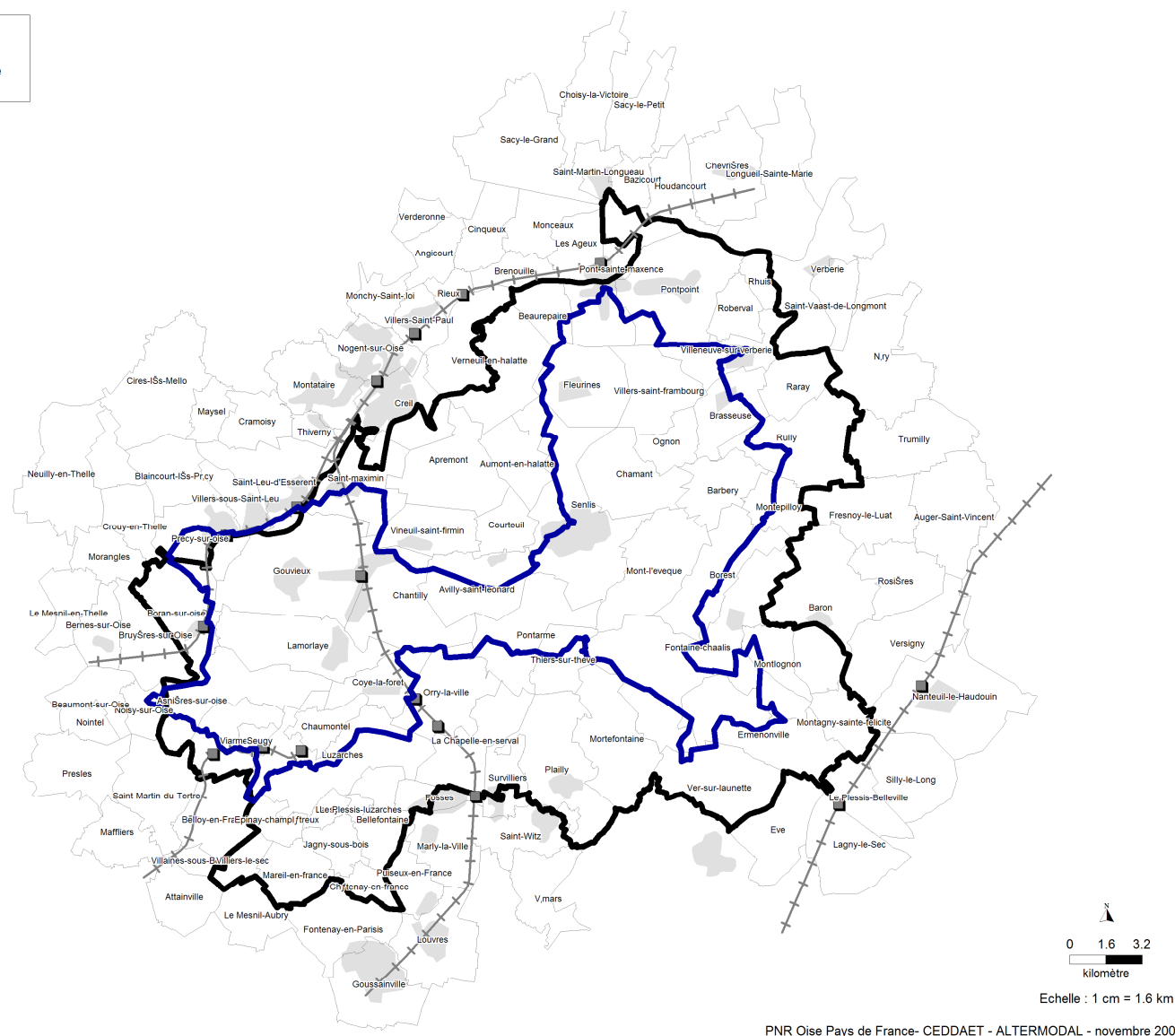


Schéma d'accueil du public -
Grand Tour du PNR proposé



1.3 Structurer l'activité de randonnée vélo-loisirs – Offrir une intermodalité Train+Vélo

Le territoire se prête parfaitement à la pratique du vélo. Terrain plat et surtout ombragé, traversée de massifs forestiers prestigieux, petites routes forestières fermées à la circulation automobile, réseau routier secondaire confortable. Les itinéraires, proposés ici, s'adressent à des pratiquants dilettantes, familles, enfants. Le Parc n'a pas pour vocation de promouvoir une pratique sportive, de type VTT.

Ces itinéraires de vélo-loisir ne sont pas en sites spécialisés (de type voies vertes) et prennent en compte les projets des Régions et des Départements.

La proximité de la clientèle parisienne (3/4 d'heure) permet de construire une offre de loisirs multimodal « Train + Vélo » qui pourra marquer à terme l'identité du territoire aux yeux des habitants d'Ile de France (on rappelle que plus du tiers des parisiens ne disposent pas de voitures individuelles et sont à la recherche de solution « sans voiture »).



Les schémas vélo loisirs et VTT proposent 355 km d'itinéraires répartis de la façon suivante :

201 km d'itinéraires vélo-loisirs constitués de 13 boucles :

1	Boucle Senlis / Chamant / Fleurines	21 km
2	Boucle Senlis / Chamant / Villeneuve-sur-Verberie / Raray / Chamicy / Rully / Montepilloy / Barbary	33 km
3	Boucle Senlis / Chamant / Barbary / Montepilloy / Baron / Montlognon	32 km
4	Boucle Senlis / Ermenonville / Loisy / Mortefontaine / Thiers-sur-Thève/ Pontarmé	39 km
5	Boucle Senlis / Thiers-sur-Thève/ Pontarmé	16 km
6	Boucle Senlis / Loisy / Mortefontaine / Thiers-sur-Thève/ Pontarmé	39km
7	Boucle Orry-la-Ville / Coye-la-Forêt / Fosses / Survilliers / Plailly / Mortefontaine / Pontarmé / Senlis /	41 km
8	Boucle Senlis / forêt de Chantilly / Coye-la-Forêt / Lamorlaye / Gouvieux / Chantilly	32 km
9	Boucle Fosses / Marly-la-Ville / Puiseaux-en-France village / Le Plessis-Luzarches / Luzarches / Viarmes / Royaumont / Coye-la-Forêt	40 km
10.1	Boucle Chantilly / Vineuil-saint-Firmin / Senlis / Avilly-Saint-Léonard	23 km
10.2	Boucle Chantilly / Saint-Maximin / Creil / Verneuil-en-Halatte / Senlis / Vineuil-saint-Firmin	31 km
10.3	Boucle Senlis / Verneuil-en-Halatte / Pont-Sainte-Maxence / Chamant	36 km
10.4	Boucle Senlis / Plaine du Valois/ Raray / Rully / Montepilloy	26 km

55 km d'itinéraires VTT constitués de 3 boucles :

1.	Boucles forêt d'Halatte	37,3 km
2.	Boucle autour de la Thève	22 km
3.	Boucle forêt de Chantilly	13 km

Prévoir des services pour les cyclo-randonneurs.

Proposer des itinéraires ne suffit pas. Il faut également proposer des services de location, entretien, informations spécialisées :

- faire l'inventaire de tous les loueurs et réparateurs de vélos sur le territoire.
- contribuer à installer des loueurs sur tous les points de gare SNCF
- éditer un topo guide
- sécuriser les points dangereux (cartographie ci après), en particulier la traversée de la N 330 pour rejoindre la Chaussée Pontpoint. en venant de Senlis.

Recommandations

L'aménagement de l'offre cyclable va nécessiter une réflexion plus approfondie et ne pourra être structurée qu'à moyen terme.

Une carte des possibilités d'itinéraires vélo-loisirs et VTT est présentée ci contre.

La pratique vélo-loisirs s'adresse à un public familial recherchant des revêtements plus roulants et sécurisés. Les boucles définies de 20 à 30 km offrent des possibilités de ballade à la journée voire à la demi-journée en famille.

La mise en œuvre du schéma nécessite la mise en sécurité des traversées et des itinéraires signalés comme dangereux du fait du trafic et des vitesses pratiquées. La définition des aménagements doit faire l'objet d'une étude de faisabilité (voir en annexe les aménagements de sécurisation possibles).

La mise en œuvre du schéma Vélo-loisirs doit s'accompagner d'une mise en place d'un **jalonement permanent** des itinéraires (étude complémentaire à engager dès validation du Schéma d'accueil). Pour alléger le jalonement, à l'instar de certains pays où la pratique du vélo est importante, le Parc pourra éditer un topo de tout ou partie des boucles.

Par ailleurs, 2 itinéraires appellent des remarques particulières : la piste cyclable proposée sur la RN 17 entre Pontarmé et Senlis, la liaison Vineuil St Firmin et Senlis (détails ci-contre.)

Liste des points souhaitables de location de vélo et de services comme la petite réparation, des salles hors sacs (pour la pratique par météo incertaine...). Ils sont proposés prioritairement sur les gares qui bénéficient d'un bon niveau de desserte, même les week-ends. Les points suivants peuvent être aménagés:

- **Senlis** : un prestataire de location / diffusion d'itinéraires / vente de matériel
- **Gare SNCF-RER de Orry Borne Blanche** : Maison du PNR : diffusion d'itinéraires / salle hors sacs-point d'eau
- **Gare SNCF-RER de Chantilly, Office de Tourisme** : location / diffusion d'itinéraires déjà effectif
- **Gare SNCF de Creil** (point à négocier avec l'OTSI ou un loueur privé) : location / diffusion d'itinéraires
- **Gare SNCF ou OTSI de Pont Saint Maxence** : location / diffusion d'itinéraires
- **Gare SNCF de Luzarches** : location/diffusion d'itinéraires

Les tracés des boucles et circuits à la demi-journée ou à la journée peuvent être associés pour **constituer un circuit de randonnée itinérante faisant le tour du PNR**. Le topo guide du Parc mettra en valeur les combinaisons les plus intéressantes :

- au regard des paysages et du patrimoine
- pour constituer des itinéraires avec départ d'une gare et retour par une autre gare.

Itinéraire spécifique de la RN 17 entre Pontarmé et Senlis.

Cette section est déjà très utilisée par des 2 roues pour des déplacements utilitaires (jeunes, ouvriers,...) qui utilisent dangereusement les bas-côtés. Il est donc proposé de privilégier l'usage utilitaire en créant une piste cyclable le long de la RN.

- Cela évite de créer un nouvel itinéraire parallèle en forêt.
- L'emprise foncière de la RN permet de créer une piste en site propre sur les 2 côtés, octroyant une qualité de pratique et une grande sécurité
- **La création de la piste cyclable permettra de requalifier les bordures de la RN** et de supprimer toutes les zones de parking sauvages.

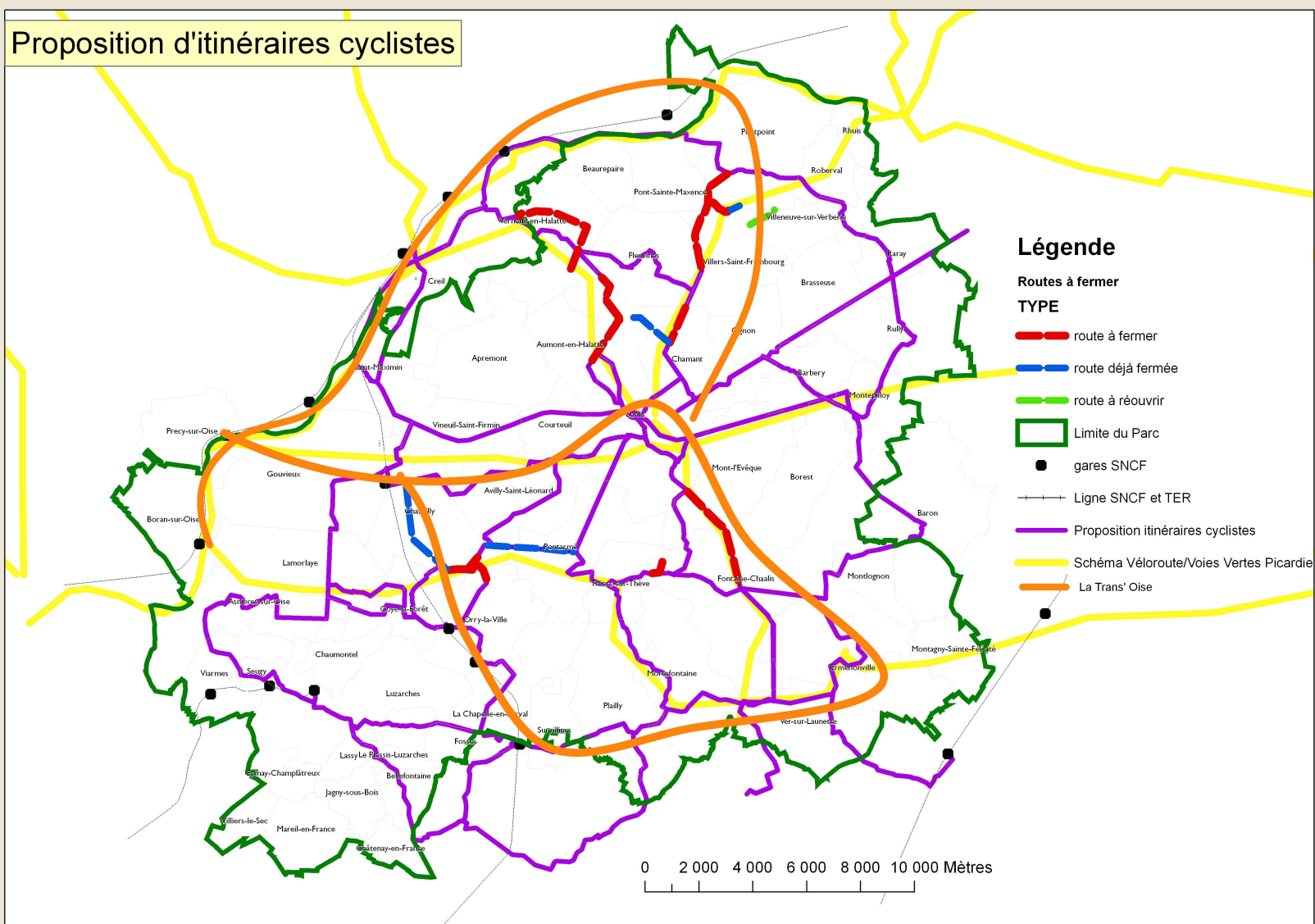
On disposera donc d'un « barreau » à double usage : utilitaire et cyclotouristique.

La liaison Vineuil St Firmin / Senlis par le délaissé de la SNCF (Itinéraire identifié par le Schéma Régional Picardie Velo Voies Vertes et Trans'oise).

Cet itinéraire est très intéressant pour l'offre cyclotouristique en desservant l'ouest de Senlis et en faisant la jonction avec Chantilly. Cependant, cet équipement de type Piste cyclable viendra couper un des corridors écologiques de la grande faune les plus sensibles et les plus importants.

Il conviendra que cet axe reste rural. Les équipements à prévoir devront être légers et sans impact pour la circulation de la faune : pas d'éclairage, ni de clôtures, ...

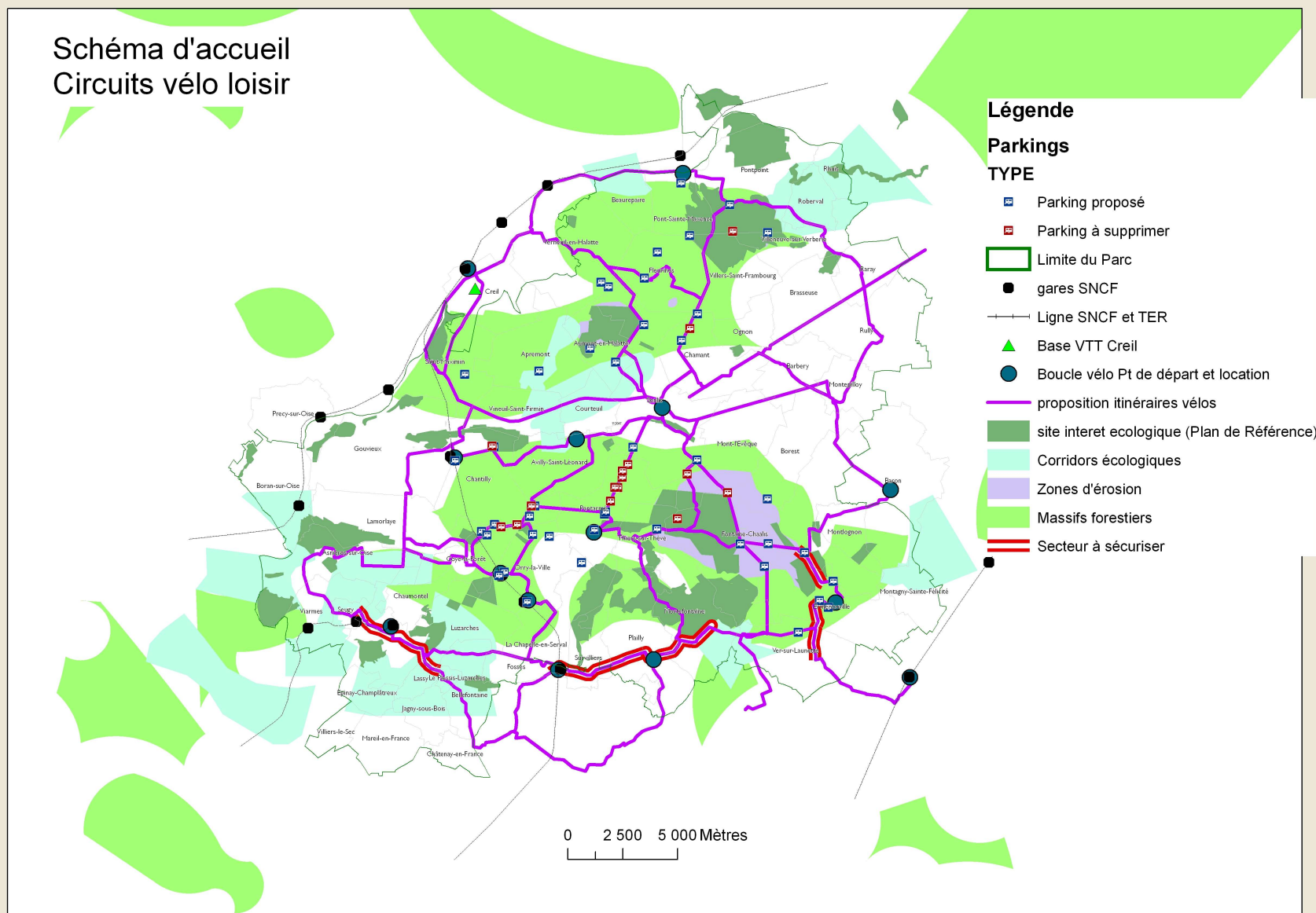
Proposition d'itinéraires cyclistes



Les itinéraires sont présentés avec plus de précision, par grands secteurs géographiques, en annexe technique

Schéma d'accueil

Circuits vélo loisir



1.4 Développer une activité de complémentarité autour du l'eau et du Canoë-Kayak

La vallée de l'Oise est un élément important du territoire du PNR. Cette rivière est navigable sans problème et accessible à tout public en canoë ou kayak. Deux sections sont potentiellement navigables de Pont Saint Maxence à Creil et de Creil à Asnières (avec possibilité de partir plus en amont et de descendre jusqu'à Pontoise)

La Nonette, affluent de l'Oise, tortueux et traversant de beaux espaces culturels (jardin du château, La canardière...) et naturels (pré Nonette, les Ouches...) est également navigable à partir de Chantilly. Cependant, ses rives sont moins accessibles, les berges présentent un défaut d'entretien certain et il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de tous les propriétaires.

Le fait de pouvoir proposer un produit autour de l'eau (facteur crucial de motivation et d'intérêt des visiteurs) est un atout touristique très important... Ces atouts méritent donc d'être exploités.

Recommandations

Sur l'Oise :

Un parcours itinérant de 2 étapes est possible entre Pont Saint Maxence (avec l'avantage de l'accès en train) et Asnières.

Ce parcours nécessite de :

- améliorer les infrastructures légères d'embarquement existantes : Pont St Maxence, Verneuil, port de Creil/embarquement du club d'aviron, Gouvieux/Toutevoie, Boran sur Oise,
- créer de nouveaux équipements légers d'embarquement complémentaires : Pont de Saint Leu, proche d'Asnière...

Les possibilités d'hébergement des pratiquants sont possibles, en structurant les zones d'accueil et/ou en adaptant les prestations actuelles :

- sur le port de Creil/embarquement du club d'aviron possibilité d'hébergement (aire naturelle de camping à créer) et centre de services nautiques potentiels,
- à Gouvieux/Toutevoie : camping du camp de César,
- Pont de Saint Leu : camping

Cet itinéraire permet de faire des étapes d'une demi journée, une journée, une journée et demi, deux jours.

Le point de location et de retour des bateaux pourrait être installé à Pont Saint Maxence (le plus en amont) ou à Creil (bassin de population le plus important, équipement déjà existant au club d'aviron...). Une telle activité nécessite un investissement en bateaux et en matériel roulant (minibus ou bus et remorques). Elle permet de créer 1 à 2 emplois. Dans un premier temps, elle peut être adossée à une structure associative type Club d'aviron ou Centre départemental des Cadres Sportifs...

Exemple de prix de la concurrence sur la vallée de l'Epte (à 45 minutes également de Paris) : 40 € la location d'un canoë 2 places avec prise en charge du retour à la base de départ.



Sur la Nonette.

Petite rivière, plus intimiste, elle est **navigable en canoë-kayak entre Gouvieux et Toutevoie** à condition de négocier avec les propriétaires des berges. Les zones de navigabilité et d'embarquement sont à étudier de façon plus approfondie (coût 5 K€).

Cette rivière est également être valorisée en proposant **une activité de canotage/barque sur les réseaux d'eau du Château et de la Canardière** (haute valeur ludique et culturelle apportant une valeur ajoutée forte à la visite des bâtiments historiques).





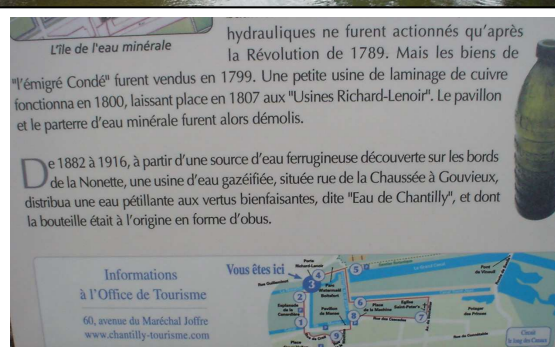
Berges de l'Oise à Creil



Base club d'Aviron de Creil



Berges de la Nonette et la Canardière à Chantilly
Panneau de découverte culturelle



L'Oise, face au Relais St Hubert à Toutevioie

1.5 Créer une Maison du Parc accueillant le public, point focal du PNR

Le PNR s'est installé dans ses nouveaux locaux en Juillet 2006.

Ces locaux se situent à proximité immédiate de la station RER d'Orry Borne Blanche (non accessible aux personnes à mobilité réduite du fait de la passerelle actuelle).

La propriété, achetée par le PNR, est composée d'un petit château, de dépendances et d'un parc de 4 ha.

Les principes guidant l'aménagement de la Maison du Parc sont les suivants :

- réserver les surfaces faciles d'accès et centraux aux flux de fréquentation grand public
- proposer une offre nature/culture/découverte aux petits randonneurs, groupes, au départ du site et de la gare RER
- symboliser fortement l'identité du PNR et la stratégie de valorisation/protection (développement durable, transport doux, ...)

Recommandations

La Maison du Parc est excentrée par rapport aux axes routiers. Ceci doit être valorisé comme un atout au regard du positionnement très marqué privilégiant les transports collectifs et notamment ferrés (le PNR est ainsi à 35 minutes du cœur de Paris).

Porte d'entrée dans la forêt pour les piétons (forêt de Coye à l'ouest de la voie ferrée) et pour les cyclistes (forêt de Coye et forêt de Chantilly + massifs lointains), l'équipement d'accueil de la Maison du Parc doit être composé des espaces suivants :

- 1- Des aménagements sont nécessaires pour un accueil de qualité. Le Parc doit proposer un **point d'accueil et d'information générale** sur le territoire et les missions qu'ils sont confiées, **une salle d'exposition** et une **salle « centre de ressources/documentation »** accessible au public (étudiants, chercheurs, classes...en semaine, familles en weekend end...)
- 2- Le pavillon rond des dépendances pourra être transformé **en salle d'activité pédagogique** autour d'un concept de « Petite école de la forêt » (classe de 35 places, tables, chaises, écran et matériel de projection, documents pédagogiques de découverte de la forêt et du PNR).
- 3- Attenant à la salle d'activité pédagogique, pourraient être également proposés :
 - un **Jardin pédagogique** (plantes aromatiques, légumes...), un **parcours forestier adapté aux non-voyants** (utilisant les odeurs, les textures de feuilles et d'écorce...). Cela nécessite :
 - une **réhabilitation/reconquête environnementale du parc,**
 - un **renforcement de la diversité des essences présentes par replantation,**



Parc et jardin



Pavillon



Dépendances



Siège du PNR.

4- Pour optimiser ce positionnement particulier lié à un accès en transport en commun, **la Maison du Parc doit être totalement accessible de la gare de Borne Blanche pour tout public dont les PMR** : le PNR et la SNCF doivent étudier ensemble les possibilités d'adapter les quais ainsi que la passerelle. Par ailleurs, la Maison du Parc pourrait, sur convention avec la SNCF, délivrer des billets de train (actuellement, il est absolument impossible d'acheter un billet sur cette gare, faute d'équipement commercial), ne serait-ce qu'avec un distributeur automatique présent dans le hall du PNR.

2. Agir sur les moyens d'accès au PNR

Pourquoi ?

Lorsque les visiteurs sont sur le territoire....il est trop tard pour agir et les « cibler ».

C'est en mettant en place une stratégie multiaction très en amont que le PNR pourra avoir une action sur la typologie des visiteurs.

Le PNR est ouvert à tous les publics (toutes catégories socioprofessionnelles, public handicapé, famille avec enfants, seniors, ...).

Par contre, il souhaite favoriser la venue de publics :

- sensibles à la nature, recherchant la ruralité et les plaisirs offerts par la forêt
- disposés à utiliser des modes de transports en commun, préférant venir en train plutôt qu'en voiture
- respectueux de la forêt, des propriétés privées, du patrimoine collectif.

Les « cibles » marketing du PNR en matière de tourisme

Pour favoriser la venue de ces publics, il faut agir, en amont sur :

- | | | |
|---|--------|------------------------|
| - l'identité et la promotion touristique du territoire | —————> | (avant le départ !) |
| - l'offre de transports collectifs | —————> | (trajet d'accès !) |
| - l'orientation des flux par le biais de l'information et de la signalétique locale | —————> | (une fois sur place !) |

2.1 Favoriser les transports collectifs, réduire la place de la voiture individuelle : l'identité majeure d'une destination « train »

L'accès au PNR en transports collectifs est possible et efficace sur l'ouest du territoire (Creil/Pont St Maxence/Orry/Luzarches). L'accès par l'est est plus difficile (gares de Plessis/Nanteuil/Danmartin). L'intermodalité train – cars n'est possible qu'entre Chantilly, Senlis et Plailly.

D'autre part, il n'existe aucune information sur l'accès des sites du PNR en transports collectifs.

De ce fait, l'accès à la majorité des sites d'intérêt du territoire est encouragé en voiture. Ce qui nuit à l'environnement et à la qualité de la vie.

Pour encourager l'usage des transports collectifs pour se rendre sur le PNR il faut pouvoir communiquer sur l'offre existante, la compléter et développer des produits touristiques valorisant son utilisation.



Recommandations

Le PNR doit donc 1 : Elaborer une stratégie globale, 2 : Organiser une navette vers les sites remarquables ...
.....et 3 : Développer des actions de communication adaptée

1- STRATEGIE GLOBALE

Organiser une offre centrée sur les déplacements doux : train + vélo, train + randonnée pédestre, train + randonnée équestre. Les acteurs du PNR doivent proposer des activités accessibles directement par le train. Pour cela la mise en œuvre du schéma de randonnée doit se faire en priorité autour des gares (cf fiches action précédentes). Le PNR doit communiquer sur cette offre par l'édition de plaquettes par thématique regroupant le plan global des randonnées et une fiche descriptive par boucle de randonnée des sites et paysages découverts, charte du randonneur (type de plaquette réalisée par le Pays de Touraine Côté Sud). Afin d'inciter à l'usage de ces produits il est souhaitable de mettre certaines boucles en ligne sur le site internet. D'autre part, le PNR doit étudier avec les Régions et les Départements la possibilité de poursuivre et d'étoffer l'offre de produit du type «Chantilly tout compris » incluant le billet de train + la navette jusqu'au site et la visite d'un site touristique. L'usage de la navette doit s'intégrer aux pratiques. Pour cela il faut envisager de mettre en place une tarification quasi-gratuite dans un premier temps et préférentielle pour les usagers détenteurs d'un billet de train ; (la Navette du ballon des Vosges est très illustrative à ce sujet).

Concier les différentes autorités organisatrices des transports pour adapter l'offre en transport collectif.

Décourager les visiteurs en voiture individuelle. Plusieurs démarches sont proposées dans ce Schéma d'accueil du public : création de zones de tranquillité/fermeture de certaines routes à la circulation, fermeture de certains parkings, verbalisation des stationnements illégaux....

2- ORGANISER UNE NAVETTE vers les sites remarquables et les boucles de randonnées de l'Est du territoire les week-ends. Le PNR doit se rapprocher du Conseil Général pour étudier les conditions de réalisation d'une nouvelle ligne dédiée à la desserte des sites touristiques en intermodalité avec le train ou de la restructuration du service actuel. L'intérêt de ce service est de :

- o **Desservir les sites qui ne sont pas ou peu accessibles actuellement en transports collectifs :**
 - Thiers-sur-Thève/Ermenonville
 - Chamant/Brasseuse/Fleurines (et amélioration de la desserte de Senlis, nœud central)
 - Aumont-en-Halatte
- o Proposer, sur certains itinéraires particulièrement touristiques, **une visite du PNR commentée par bus pour les Personnes à Mobilité Réduite** (personnes handicapées, personnes âgées notamment)

Des retours d'expérience sur ce type de produit indiquent que la réussite de cette action doit être accompagnée d'une importante communication.

Le tableau ci-dessous propose une synthèse comparative des expériences menées par le PNR du Vexin, de la Vallée de Chevreuse et du Ballon des Vosges. L'exemple du Vexin semble le plus rapproché du produit à mettre en place sur le PNR Oise-Pays de France. Il existe d'autres expériences (L'Argentière la Bessée 05, PN Pyrénées, Clarée, Vosges-St Vérant, sommet du Puy de Dôme,....). La majorité de ces navettes génèrent des recettes et certaines équilibrent leur exploitation, voire sont tout à fait rentable.

	PNR DU VEXIN	PNR VALLEE CHEVREUSE	PNR VOSGES - Navette des Crêtes
Période de fonctionnement sur l'année	mai à septembre	mai à octobre	juin à septembre
Jour de fonctionnement semaine	dimanches et jours fériés	dimanches et jours fériés	dimanches et jours fériés
Nombre de services par j	8 services dans la journée	6 services dans la journée	cadencement toutes les 30 minutes
Nombre de sites touristiques desservis	10 dont 2 gares	8 sites dont 2 gares RER	19 (65km)
Nombre de bus	2		10
Coût de fonctionnement de la navette	37 000	8265	
coût de communication	10-15000		
Budget annuel	50 000		130 000
Niveau de participation du visiteur	2 à 4 € par personne	gratuit pour les moins de 6 ans 2 à 3,5 € par personne, réductions sur les sites touristiques avec le ticket Baladobus	gratuit pour les mineurs et détenteurs d'un titre de transport en cours de validité (TER, SNCF, réseau aggro) 1 à 2€ pour les autres usagers
Maîtrise d'ouvrage – maîtrise d'œuvre et partenariat	Partenariat entre - l'agglomération de Cergy-Pontoise - le pôle touristique d'Auvers-sur-Oise - contribution du PNR	démarche partenariale avec le transporteur	Conseil général + partenariat avec la SNCF



3- COMMUNICATION ADAPTEE

Communiquer sur les horaires permettant l'intermodalité train-car tout d'abord par simple affichage en gare, dans les offices de tourisme, dans la Maison du Parc. Le PNR peut également éditer des plaquettes contenant les horaires des trains et des bus permettant d'accéder aux sites à proximité des arrêts existants, avec le temps de parcours de la gare au site touristique. La communication par plaquette doit être complétée par la mise en ligne de ces informations sur le site internet du PNR.

Multiplier les différents médias possibles :

- Site internet du PNR
- Articles de presses
- Emissions de radio et de télé
- Affichage dans différents lieux stratégiques

Exemple de plaquette diffusé par le Pays Touraine Côté Sud



Exemple de la navette des Crêtes dans le PNR du Ballon des Vosges

MENU

La navette des crêtes

Un moyen d'accéder et de circuler sur la grande crête des Vosges, convivial et respectueux des espaces naturels.

DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS - DU 4 JUIN AU 24 SEPTEMBRE 2006

Info : Maison du parc - Munster - 03 89 77 90 34

Parc naturel régional des Ballons des Vosges

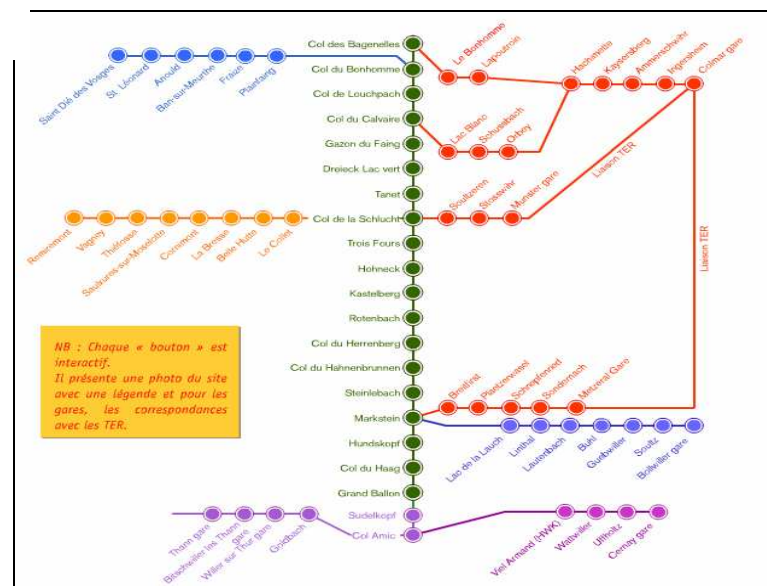
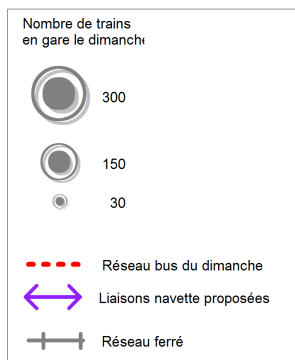
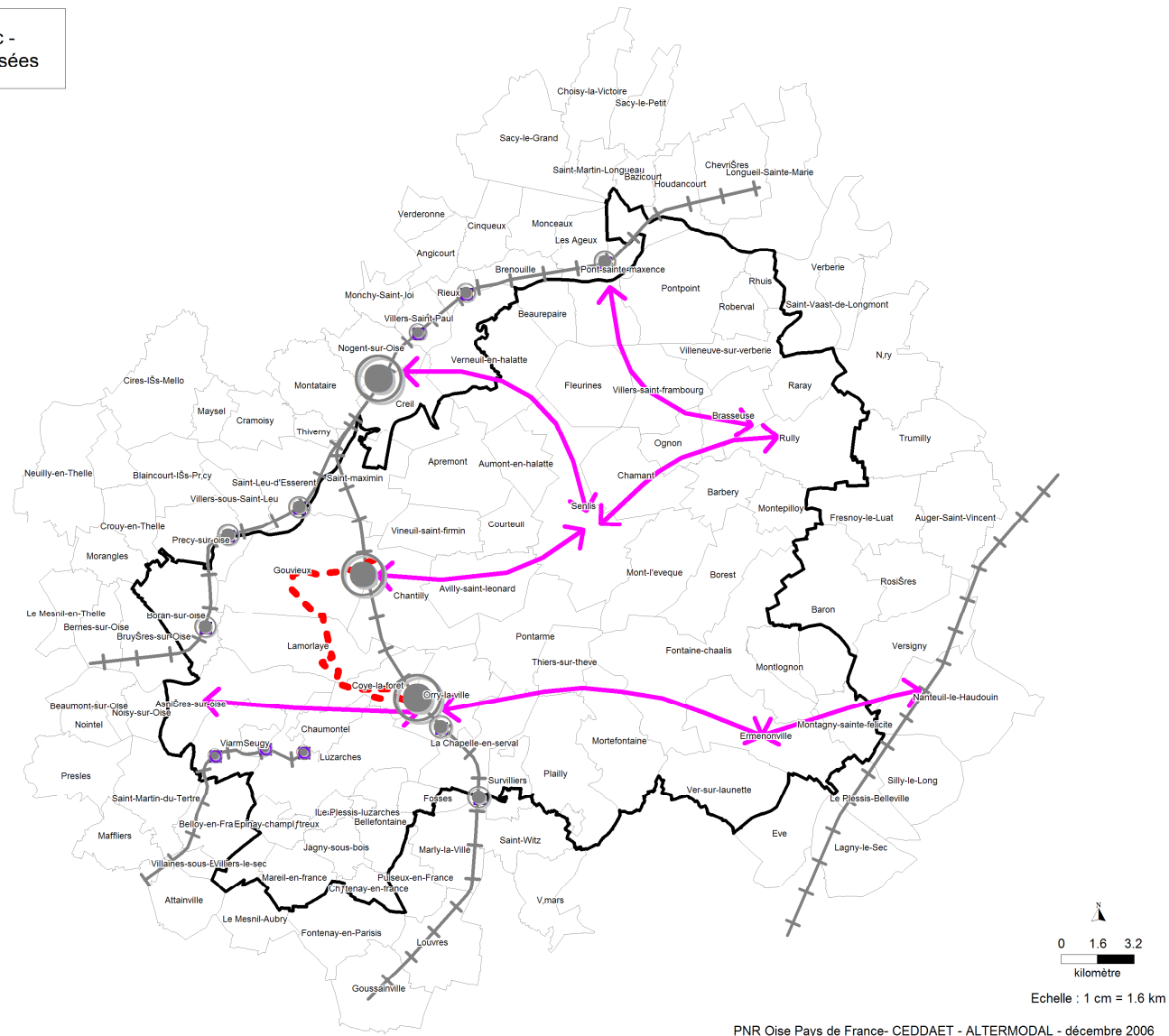


Schéma d'accueil du public -
Liaisons navettes / bus proposées



Sources : SNCF / CG 60



2.2 Canaliser : aux Villes Portes d'entrée du PNR – Proposer des panneaux d'information

Il est important que les visiteurs aient le sentiment clair et précis de « rentrer » dans un espace spécifique. Ces visiteurs ont en outre besoin d'information sur l'offre touristique, les possibilités de parking, les services locaux... Il faut les diriger.

4 outils majeurs sont donc proposés (du plus au moins détaillé) : l'information proposée par les villes portes, les Panneaux d'information complet (PIC), les Relais d'Information et de Services (RIS), l'information sur les parkings

Le Conseil Général de l'Oise a défini une politique de Relais d'Information (RIS). Il envisage la pose de panneau-module sur certains sites : Ermenonville, Senlis, Chantilly, Pont Ste Maxence, Verneuil en Halatte. Le Conseil Général du Val d'Oise n'a pas, à ce jour, une démarche similaire.

Recommandations

1- Le PNR donne à certaines villes, un « statut » de Villes Portes du PNR. Ces villes ont été choisies en fonction du rôle qu'elles jouent dans les flux de visiteurs et leurs entrées dans le parc. La fonction de Ville Porte pourrait être assurée par une mise à disposition d'information particulière dans la ville au travers d'une convention spécifique avec la collectivité et son Office de Tourisme. Matériellement, l'information sera composée de plusieurs supports :

- un **Panneau d'Information local complet** sur le PNR et le territoire (type RIS) – cf. ci-dessous.
- une **banque d'accueil et une vitrine**, dans chaque office, spécialement alimentées en information sur le PNR : photos, topos guide, affiches, cartes, produits locaux, publications sur la forêt Le personnel de ces offices sera spécialement formé par le PNR pour être pleinement un agent de promotion des fonctions du par

Les villes principales sont : Pont St Maxence, Creil, Senlis, Chantilly, Orry-Coye, Ermenonville, Luzarches, Asnières/Oise.

2- le PNR pourrait aussi placer 14 Panneaux d'Information local Complet aux endroits stratégiques (tous les OTSI, toutes les gares, tous les grands sites). Leur fonction est de donner les premières informations et de guider les visiteurs. Soit :

- Pont Saint Maxence : Gare et OTSI, Creil : OTSI attenant à la gare, Senlis : OTSI et place de gare routière (plaque tournante cyclo, rando du PNR), Chantilly : OTSI attenant à la gare et au Château, Orry-Coye : Gare RER La Borne Blanche et siège du PNR, Ermenonville : Parking près du parc JJ Rousseau et Parking Chaalis, Luzarches : Gare, Asnières – Viarmes / Parking de Royaumont, Parc Astérix. (les coûts d'implantations seront réduits du fait que les PIC sont placés sur des zones piétonnes ou de stationnement, aucun aménagement routier n'est nécessaire).

Sur les sites également choisis par le Conseil Général de l'Oise, pour ses propres RIS, il est proposé d'adjoindre le panneau du PNR sans chercher à fusionner l'information. En effet, le Conseil Général prévoit de signaler l'existence du PNR mais le décrit pas, notamment dans sa partie du Val d'Oise.

Contenu des PIC : Photographies marquant l'identité du PNR, Carte du PNR, Grands sites, Principaux éléments de la Charte et de la stratégie du PNR, Sensibilisation sur les comportements à avoir avec sa voiture, dans la forêt, dans les villages., liste et accès des parkings (+ réglementation du stationnement), Coordonnées des principaux centres de ressources et horaires d'ouverture, liste d'hébergeurs...(panneau de 4 m²)



3- Pour orienter de façon efficace les visiteurs en voiture individuelle, on propose, de renforcer les 14 PIC (cf. ci contre), par 4 RIS sur des endroits stratégiques routiers : N17 à Pontarmé, Sortie A1/N324 à Senlis, Montgrésin, N16 sur Lamorlaye (Mac Donald). Ces RIS pourront être allégés par rapport aux PIC. Mais, pour faire des économies d'échelle, il sera sûrement préférable de produire ces 4 RIS sur le même modèle que les 14 PIC (par contre l'implantation ne sera possible que grâce à des aménagements routiers du type sécurisation des arrêts donc à un coût plus important).

4- L'information sur les Parkings.

On prévoit 1 panneau protégé de 2 m² d'exposition

Contenu de l'information parking : signature PNR, 1 ou 2 photographies emblématiques, esprit de la charte du PNR, carte des randos sur le site, informations pour réduire les nuisances (stationnement, déchets, bruits, dérangement faune...), rappel réglementation et montant des amendes (stationnement illicite, circulation motorisée non autorisée, encart sur l'accessibilité par SNCF afin d'encourager les visiteurs à venir en train la prochaine fois.

2.3 Canaliser : Construire une représentation fonctionnelle du territoire et orienter les flux par une signalétique claire et hiérarchisée

Le territoire est diffus, la forêt est assez homogène et ne permet pas de dégager des points de repères visuels forts pour s'orienter. Du coup, les visiteurs se concentrent en des points névralgiques. Pour orienter les flux une « hiérarchisation/structuration » du territoire doit être proposée aux visiteurs. Cette structuration peut être donnée par les 3 grands massifs et les espaces de vallée et de plaine. Le PNR propose déjà une carte touristique structurée sur ces espaces repérables.

L'enjeu est également de diriger, canaliser, en orientant sur les destinations où l'on veut concentrer les visiteurs et en évitant d'indiquer les destinations où l'on souhaite qu'il n'y ait pas de visiteurs (espaces protégés, villages à fonctionnement urbain délicat,)

Recommandations

Le territoire se divise en 6 parties : 3 grands massifs forestiers à forte identité le territoire de la vallée de l'Oise, le territoire de la vallée de l'Ysieux et la plaine du Valois à l'Est. La structuration-hiérarchisation du territoire peut s'appuyer sur ce particularisme. Nous disposons ainsi de 6 entités qui joueront le rôle de repère pour les visiteurs

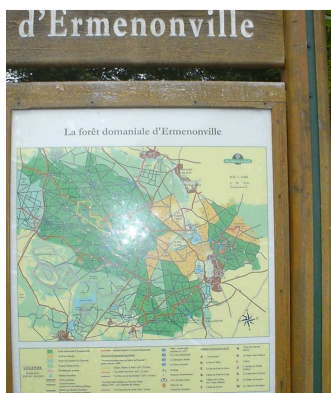
Les 6 parties doivent être identifiées au travers de leurs identités paysagères et au travers de leurs modes d'accès.

Sud Sud Est du PNR : Massif ou secteur d'ERMENONVILLE / Sud Ouest du PNR : Vallée de l'Ysieux / Centre : Massif ou secteur de CHANTILLY - SENLIS / Nord du PNR : Massif ou secteur de HALATTE / Ouest du PNR : Vallée de l'Oise / Est du PNR : Plaine du Valois.

Le cœur de cette organisation géographique est Senlis, plaque tournante

Il ne s'agit pas de fragmenter le PNR, au contraire, il s'agit de reconnaître une diversité et une complémentarité structurante et enrichissante.

Pour appliquer cette représentation sur le terrain, le PNR mettra en cohérence le fléchage routier (grands sites, grands massifs, axes structurants...) en s'appuyant sur cette structuration du territoire (étude de signalétique avec la DDE à conduire en 2007-2008 - coût estimé 15 000 euros).



La structuration de l'espace a les objectifs suivants :

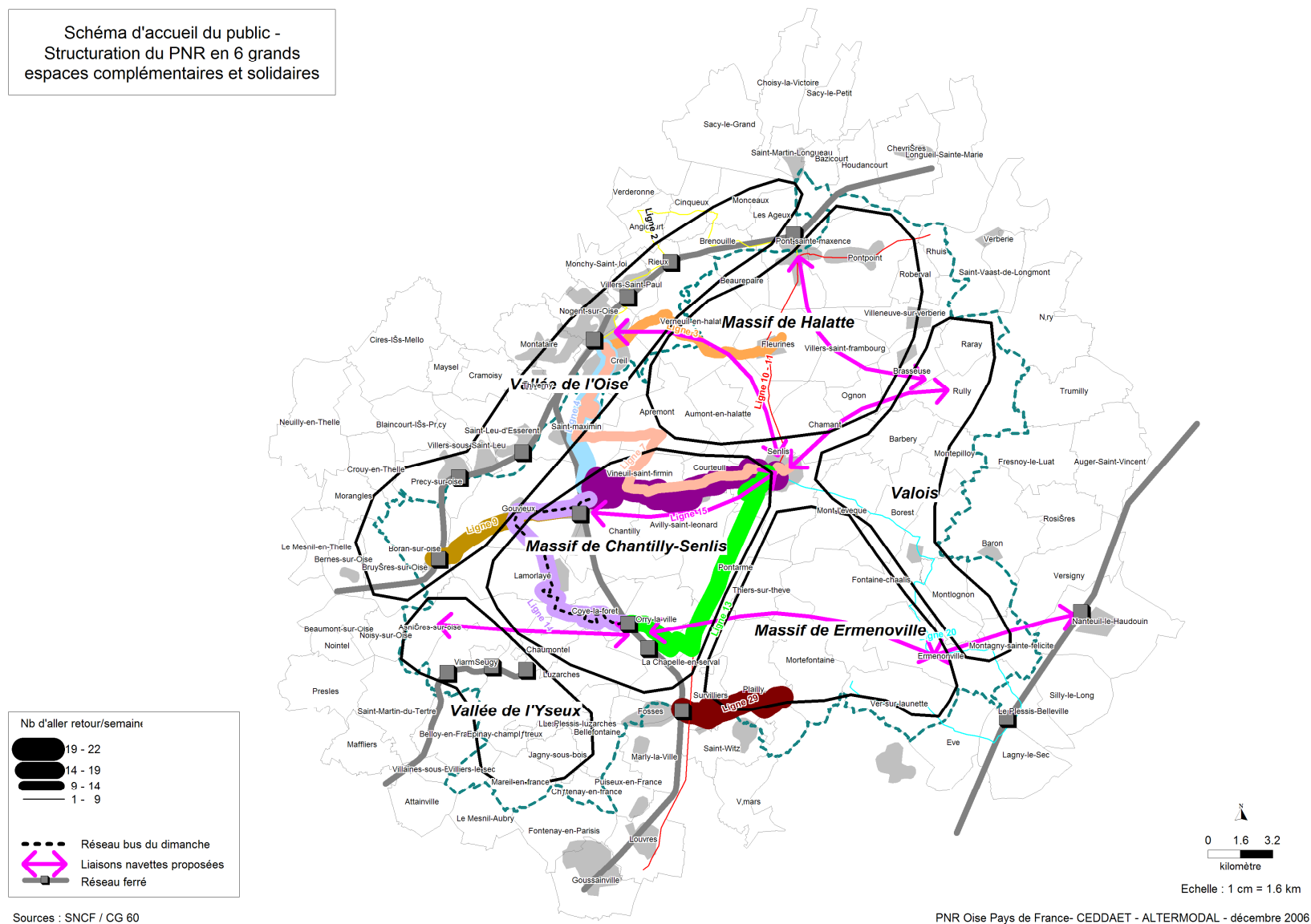
Valoriser la complémentarité des différents espaces, fluidifier les flux en répartissant les visiteurs, diffuser les visiteurs sur les différents massifs, orienter et canaliser les visiteurs sur les parkings les plus adaptés, valoriser très fortement les accès en transport collectif

Les moyens et supports qui concrétisent matériellement cette structuration sont :

- la représentation du PNR en 6 espaces complémentaires singuliers
- les vitrines des Villes Portes et la documentation générale du PNR
- les 14 Panneaux d'information complets + 4 RIS (fiche 3.3)
- la mise en cohérence de la signalétique routière (grands sites, grands massifs, axes structurants)- cf. ci-dessus.
- les panneaux d'information sur les parkings et les espaces naturels

De l'espace le plus grand aux espaces les plus intimes

Schéma d'accueil du public -
Structuration du PNR en 6 grands
espaces complémentaires et solidaires



3. Pour une plus grande qualité de vie : organiser les flux par une gestion du territoire au quotidien.

Pourquoi ?

L'accueil touristique s'organise en 3 niveaux du triptyque : 1-ANTICIPER / 2- GERER / 3-REGULER

- La première étape est de cibler, au mieux, les publics que l'on souhaite accueillir (« anticiper, cibler nos visiteurs et agir sur les moyens d'accès au PNR ») : stratégie marketing
- La deuxième étape est d'orienter les visiteurs et gérer les flux sur le territoire
- La dernière étape consiste à réguler sur le territoire, afin que les flux ne se congestionnent pas, afin d'éviter les débordements et les dysfonctionnements.

Cette fonction de régulation s'établit en organisant certains accès, en mettant en œuvre les réglementations et favorisant certains comportements individuels...mais aussi, surtout, en informant, sensibilisant, formant les acteurs concernés : les visiteurs autant que les agents qui les accueillent.

3.1 Créer des zones de tranquillité forestière

Les habitants se plaignent beaucoup d'une fréquentation d'excursionnistes et visiteurs à la journée ou demi-journée, notamment les weekends de printemps. Cette fréquentation est actuellement totalement subie car non maîtrisée, gérée et choisie. Le territoire est totalement ouvert : les flux non organisés se répandent donc régulièrement, en fonction de la météo et des attentes des visiteurs urbains qui viennent chercher en forêt un peu de nature, de détente et de loisirs.

Les habitants fréquentent aussi la forêt sans forcément limiter leur déplacement automobile qu'il s'agisse de promenades ou de parcours pour lesquels ils utilisent les axes les plus pénétrants légèrement plus courts que les axes routiers à grand gabarit.

Enfin, il existe un flux (plus faible mais quasi constant ?) de personnes en voiture qui circulent sur les routes forestières discrètes dont les motivations sont mal cernées : prostitution, errance automobile, dépôt de déchets...

Ceci est la conséquence d'un double phénomène : la multiplication des déplacements motorisés et l'ouverture continue depuis des décennies de routes forestières supplémentaires. Certaines de ces routes sont réglementées (accès interdit la nuit par exemple) mais elles ne sont pas forcément physiquement inaccessibles.

En conséquence, les espaces forestiers sont trop investis par la voiture individuelle : il en résulte un dérangement important de la forêt. Les animaux sont dérangés, la pollution est diffusée au plus profond des massifs, et les habitants ne peuvent plus profiter de la forêt et du calme qui la caractérise. Ils souhaitent se réapproprier la forêt.

L'objectif est donc de re-crée des zones de tranquillité forestière en limitant l'intrusion des voitures individuelles dans le cœur des massifs.

En lien avec sa politique de gestion PEFC (certification de gestion forestière de qualité), l'ONF a aussi cette volonté de fermeture de routes forestières pour, en particulier, préserver un accès restreint à la forêt.

Recommandations

Il est proposé de fermer systématiquement à la circulation motorisée (sauf services et exploitation forestière) certains axes routiers au cœur des massifs. Cette fermeture de 30 km de routes forestières doit être matériellement effective (arrêt de circulation + barrière physique) et expliquée.

Ce faisant, on crée des axes de circulation douce qui peuvent être réservés aux marcheurs, fauteuil roulant, cyclistes, cavaliers, rollers, ... On propose ainsi de réelles voies à circulation douces (voies vertes) à très forte valeur forestière avec un investissement minimum.

Le choix des routes forestières fermées à la circulation a été fait, en concertation avec l'ONF, en analysant, notamment, les opportunités de report de la circulation locale/utilitaire sur les grands axes. Lorsque la circulation locale/utilitaire était trop pénalisée, la route forestière n'est pas proposée à la fermeture.



fréquentation automobile et aménagement insuffisamment dissuasifs

Actions complémentaires :

- La création de parkings adaptés (cf. fiche suivante) facilitera l'usage de ces voies douces
- Il est nécessaire d'informer les visiteurs sur les axes de promenades et les stationnements possibles, en amont pour qu'ils puissent choisir leur destination et trouver les bons parkings (RIS, information et promotion – cf. fiches précédentes)
- Il est nécessaire de prévoir une communication forte en direction des habitants pour expliquer les raisons de ces fermetures (qui visent avant tout leur confort et la tranquillité de la forêt qu'ils sont souvent mieux à même que d'autres d'investir au cœur des massifs).
- Une verbalisation ferme de tout contrevenant doit être assumée par les agents assermentés (collectivités, ONF).

Liste des axes fermés à la circulation : **Routes déjà fermées** **Routes à fermer** **Route à rouvrir**

Axe routier	Début	Fin	Report de la circulation	Aménagements à prévoir	Zones
Route Longue 2,5 km	Maison forestière du Biat	Baraque Chaalis	Report sur RN 330 et Mont l'Evêque avec aucune incidence temporelle	Parking à aménager au Biat. Fermeture physique de la route	Ermenonville
Route entre la N17 et la Table de Mongrèsin par le carrefour du Puit de Comelle 3,5 km	N17 carrefour de la croix de Pontarmé	Table de Mongrèsin	Report via Pontarmé, Mongrèsin avec faible incidence temporelle	Cette route est fermée mais de façon non dissuasive	Comelles
Route Pislote	Carrefour des gens d'armes	Maison forestière Pislote		Fermeture physique de la route	Comelles
Route de Toudouze et Route de l'Angle 4 km	Carrefour des Aigles à Chantilly	Carrefour des Etangs de Comelles via Carrefour du Petit Couvert	Report sur la N16 ou la D924 sans incidence temporelle et avec un gain majeur en sécurité : suppression du croisement dangereux d'une voie routière et d'une piste d'entraînement	Fermeture physique de la route déjà effective.	Comelles
Route du bord des Etangs de la Loge, Neuf, Chapron (Comelle) et Route Hérivaux 3 km	Carrefour des Tombes	Fin 1 : Ancienne abbaye de Comelles (rte Manon) Fin 2 : Aire du pique de la Table (Hérivaux) Grand parking existant.	Report via Mongrèsin, Orry, Coye Avec une certaine incidence.	Fermeture physique de la route. Parking à conforter du côté du Château de la Reine Blanche – Parking à créer du côté l'ancienne abbaye de Comelle	Comelles
Route du Poteau du Dindon 2 km	Chaussée Pontpoint Carrefour de st Priest	N17	Report par N17 via Senlis et Chamant, sans incidence temporelle et avec un gain de sécurité (traversée de Le Plessis-Chamant)	Fermeture physique de la route déjà effective.	Halatte
Route du Carrefour d'Auteuil et du Carrefour de la Déroute (entre Fleurine et Aumont) 4,3 km	Carrefour de Queue de la Brosse	Poteau de Fleurines	Report via la D 565 et la N17 par Fleurines	Fermeture physique de la route	Halatte
Chaussée PontPoint	Carrefour de Saint Priest (au nord de Chamant)	Poteau des blancs sablons	Report via N17 par Fleurines et Pont St Maxence. Incidence temporelle minime.	Fermeture physique de la route Parking à améliorer au carrefour de St Priest	Halatte

Axe routier	Début	Fin	Report de la circulation	Aménagements à prévoir	Zones
Chaussée PontPoint	Carrefour St Rieul	Domaine de Frapotel Par la croix du Gand Maître		– Parking à créer à Frapotel. Sécurisation des sectionnantes D120 carrefour de la Futaie et route Fleurines/Villiers St F.	Halatte
Route du Mont Pagnotte Nord 3 km	Chaussée Pontpoint	Bout de route Sommet du Mont Pagnotte	Il s'agit déjà d'une voie sans issue. Prévoir l'accès aux services	La fermeture de la Chaussée Pontpoint condamne cet axe. Parking à créer au carrefour de la Futaie	Halatte
Route est Verneuil en Halatte	D569	Verneuil en passant par le poteau des Bâts		Fermeture physique de la route	Halatte
Route nord est Mont Pagnotte	Poteau d'Ylaire	Carrefour Chatillon	Permet de conserver l'accès vers le mont Pagnotte	Route à réouvrir	Mont Pagnotte

Schéma d'accueil Parkings et circulation

Légende

Parkings

TYPE

- Parking proposé
- Parking à supprimer

Routes à fermer

TYPE

- route à fermer
- route déjà fermée
- route à réouvrir

Limite du Parc

gares SNCF

Ligne SNCF et TER

Zones d'érosion

Corridors écologiques

Massifs forestiers

Sites d'intérêt écologique

0 2 500 5 000 Mètres

3.2 Mettre en place une politique ferme de stationnement pour les voitures individuelles

En forêt, plus que le nombre de visiteurs, c'est le nombre de voitures individuelles et leur stationnement anarchique qui posent problème.

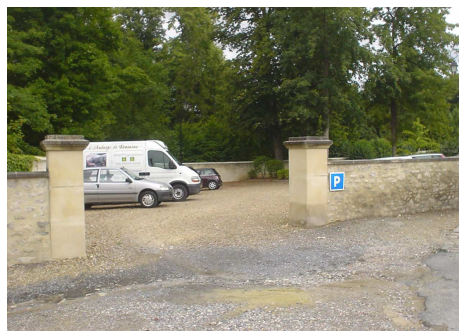
Aujourd'hui, le stationnement est toléré, sauf sur certaines sections très particulières, sur quasiment l'ensemble du réseau. Aussi, les visiteurs vont le plus loin possible dans les massifs et se garent où bon leur semble.

Une politique de stationnement raisonnée, structurée et ferme doit être mise en place pour limiter les nuisances d'une dispersion anarchique des automobiles et visiteurs.

Recommandations

La politique de stationnement doit servir une série d'objectifs très précis :

- Une limitation des stationnements anarchiques qui génèrent des nuisances (dépôts sauvages, pollution paysagère, risque d'accident en bord de route, érosion des terre-plein, dispersion des flux de promenade...)
- Ses stationnements pour des départs de randonnées à partir des villages généreront des retombées économiques plus importantes
- Pour autant, des stationnements doivent être prévus sur les grands axes pour faciliter la gestion des flux les jours de grande affluence
- Enfin, les axes fermés à la circulation motorisée (30 km voir fiche précédente) deviennent des espaces de qualité pour les pratiques de randonnée pour tout public. Il est donc important de les desservir.



Parking en cœur de village



Parking gare RER



Pour que les stationnements officiels soient correctement utilisés, il faut : - Condition N°1 : qu'ils soient placés intelligemment, - Condition N°2 : qu'ils soient clairement indiqués (communication et signalétique, cf. fiche 2.2 -2.3) - Condition N°3 : que l'interdiction de stationner ailleurs soit ferme et sanctionnée.	Dans un premier temps, les parkings sont aménagés sans services particuliers. Ils seront donc gratuits. Après 4 à 5 ans de fonctionnement et en fonction des problèmes posés, les collectivités pourront rendre les plus grands parkings payants (3 euros la journée par exemple) notamment ceux sur lesquels des services deviendront nécessaires : nettoyage, déchets, toilettes sèches.
--	--

Nous proposons donc d'ériger un certain nombre de parkings en parkings « officiels » et de supprimer tous les autres en rendant plus compliqué toute forme de stationnement sauvage : arrêté d'interdiction, réduction des aires de stationnement non souhaitées par replantation, ...

Liste des parkings :

18 Parkings existants
 10 Parkings à créer
 14 parkings à améliorer
 8 parkings ou zones de stationnement à supprimer

Axe N 330

Ermenonville	Parking Nord près de l'ancien Zoo Jean Richard	Parking existant desservant le bois de Perthes et le bois de Montlognon à signaler depuis la RN
	Parking du Centre ville près du Parc Jean Jacques Rousseau (environ 40 places)	Existant
	Parking de l'aire de Bois Dhyver	Existant à améliorer. Il dessert un axe vert de très grande valeur interdit à la circulation motorisée (sud-nord) jusqu'à la Maison du Biat. Constitue également le 1 ^{er} parking pour les visiteurs accédant par la N330. A flécher de la N330.
	Parking de la déviation de la RN 330	Existant
Mer de Sable Abbaye de Chaalis	Parking forestier (plus de 200 places)	Existant, à améliorer pour éviter dégradation et surtout pour 'réduire le risque d'accident au sortir du parking et lors de la traversée des piétons. (aménagement semi lourd mais de manière réversible à étudier)
Borest	Aire de la Garenelle	Dessert la forêt d'Ermenonville secteur nord. Existant (sous forme d'une aire de pique nique) à améliorer – faible coût et à signaler de la N330
Aumont en Halatte	Entrée de village (par le nord ouest) : grand parking en bordure de forêt (+ de 50 places)	Existant. A flécher de la RN 330 (800 m)
	Parking dans le village, près de l'église (10 places + 15 places)	Existant – problème lié à l'absence de commerce dans le village
Apremont	Parking dans le village à créer (50 places à répartir)	Aménagement à prévoir - (devant le polo ?)

Axe N 17

Pontarmé	Parking, place de l'église à aménager ?	Existant, à améliorer, à signaler sur N17 -
Pontarmé, La Chapelle	Parking du Cimetière militaire néerlandais (5 places à créer)	Ce parking favorisera la fréquentation du cimetière (patrimoine culturel et cultuel) et le devoir de mémoire. Il permettra de réduire le risque automobile (actuellement aucune possibilité de s'arrêter)
Axe Pontarmé – Senlis puis Senlis-Fleurines puis Fleurines-Pont St M.	Supprimer tous les faux parkings à demi matérialisés à tout croisement de chemins forestiers. Ne conserver que quelques aires d'arrêt d'urgence ou refuge ?	Créer une piste cyclable et un chemin piétonnier entre Pontarmé et Senlis ce qui limitera de facto la place des stationnements (cf fiche 2.3). Replanter des arbres pour « refermer » au maximum les entrées de chemins forestiers, interdire le stationnement par arrêté sauf sur les aires d'arrêt d'urgence. Il faudra prendre en compte les contraintes dues à l'exploitation forestière.
Forêt de Pontarmé	Parking à créer au Carrefour de la Croix de Pontarmé	Dessert l'axe de tranquillité entre la N17 et la Table de Mongrèsin ainsi que la forêt de Pontarmé. Une trentaine de places à créer en intégration forestière.
Entrée sud de Senlis	Parking à créer (accès aux forêts de Chantilly et Pontarmé) une cinquantaine de places	Connecter ce nouveau parking avec des cheminements en direction du centre ville et avec des cheminements, le long de la N17 (piste cyclable) pour rentrer dans la forêt.
Centre Ville de Senlis	Parking central près de la gare	Existant. En faire une plaque tournante de la fréquentation et de l'information
Fleurines	Parking de la route de Verneuil 50 places	Existant - Bien le signaler sur la RN –
	Parking dans le village (commerces) une dizaine de places	Existant
	Parking sortie nord (20 places) près du Formule 1	A optimiser et à signaler.
Carrefour du Grand Maître	Supprimer tout parking ou possibilité de se garer dans les branches du carrefour afin de requalifier fortement le site et supprimer toute pollution paysagère/visuelle- Renvoi du stationnement sur le Poteau du Grand Maître...	
Carrefour de Belle Croix	Parking de 50 places à créer (en reprenant le semblant de parking mal matérialisé)	Ce parking dessert les 2 axes fermés à la circulation : route du carrefour d'Auteuil et route du Dindon. Il a l'avantage d'être en retrait de la RN. A bien signaler sur la RN
Carrefour de Chatillon	Parking à créer	Ce point deviendra le principal accès au Mont Pagnote, prévoir un nombre suffisant de places.
Pont St Maxence	Stationnements urbains - Parking OTSI	Existant.

Axe D 924 (La Chapelle – Mongrèsin – Chantilly)

Mongrèsin	Parking du cœur de village (environ 25 places)	Existant, à améliorer (intégration paysagère – site de qualité patrimoniale non négligeable) - Prévoir le RIS à ce niveau là
Table de Mongrèsin	Supprimer et Interdire toute possibilité de stationnement dans le rond point afin de requalifier/sanctuariser le site	Renvoyer les automobiles sur le parking de l'aire de la Table, en retrait à l'Ouest de la D 924 (fléchage existant à renforcer) et sur le parking à l'est en retrait
	Parking Aire de l'aire de pic nique de la Table (route d'Herivaux) 80 à 100 places	Existant – matérialisation à renforcer- Il permet de desservir la Table et les étangs de Comelle. Extension du parking à étudier selon usage effectif -
Entrée de Chantilly	Supprimer les parkings à l'Ouest du carrefour des Lions Maintenir les parkings à l'Est	Cf la fiche spécifique sur le réaménagement des circulations à Chantilly et la requalification du site de notoriété du carrefour des Lions

Axe de la voie ferrée

Orry	Site du PNR Borne Blanche. Parking à créer	
Coye	Les 2 Parkings payant sur abonnement de la gare RER.	Négocier l'usage en weekend.
Château de la Reine Blanche	Parking existant à améliorer et agrandir en aval du château et des étangs 80 à 100 places à prévoir + aire retournement d'une navette bus urbain.	Il desservira le circuit fermé à la circulation tout autour des étangs. Intégrer le parking du carrefour des Viarmes dans ce réaménagement
Ancienne abbaye de Comelles	Parking à créer de 50 places	Desservir les étangs de Comelles en venant de la route Manon et de Montgrésin

Axe N16

Chantilly	Nouveaux parkings de l'hippodrome et du Château	Quelle utilisation par les randonneurs ?
La Grande Folie	Parking existant d'une vingtaine de places Route d'Apremont	Existant. Parking important car il constitue le premier parking d'entrée dans la forêt pour la population de Creil (à agrandir de ce fait ?)

Chaussée Pontpoint

Carrefour de St Priest Chamant	Parking existant réparti sur plusieurs sites. A améliorer. Prévoir une centaine de places	Desservira la Chaussée Pontpoint fermée à la circulation motorisée. Accès de Senlis et de l'autoroute.
Frapotel PontPoint	Parking à créer de 30 places	Desservira la Chaussée Pontpoint fermée à la circulation motorisée. Accès de Pontpoint et Pont St Maxence
Carrefour PontPoint	Suppression du parking	La circulation motorisée étant supprimée dans nos propositions
Poteau des Blancs Sablons	Suppression du parking	La circulation motorisée étant supprimée dans nos propositions
Carrefour de la futaie	Parking à créer de 30 places	Desservira la Chaussée Pontpoint fermée à la circulation motorisée. Accès de Pont St Maxence, Villers (et Senlis accessoirement)
Mont Pagnotte	Parking à supprimer	La circulation motorisée étant supprimée dans nos propositions

Autres axes routiers

D 565 Aire de Pique nique des Grandes ventes	Parking existant	A améliorer-
Route Bois Dhyver Aire de pique nique	Parking existant	A améliorer -
D120 Carrefour de la Futaie	Zone de parking mal formalisé à améliorer 30 places en couvert paysager	Permet de desservir les deux axes / Zones de tranquillité Route de Pontpoint en son milieu (donc décongestion des points de départs et arrivée) et route accès au Mont Pagnotte par le Sud
Poteau du Grand Maître Aire de pique nique, D120	Parking sous couvert à améliorer (aire de pique nique/ intégration paysagère). Site culturel et de rassemblement très fort. L'amélioration du parking doit être l'occasion de requalifier fortement le site et supprimer toute pollution paysagère/visuelle. A flécher depuis la N17	

Thiers sur Thève Butte aux Gens d'Armes	Parking existant à supprimer et à déplacer en amont, de façon à le situer plus près du centre bourg et à limiter la fréquentation au niveau du passage emprunté par la faune sous l'A1	Aménagement à intégrer dans le schéma d'ensemble de la commune – En lien avec la fermeture de la route Pislote
D 126 Aire de Pique nique de la Croix Neuve / carrefour des Espionnes	Parking existant	
D 126 Maison forestière Maison Blanche	Parking permettant d'accéder au GR11 et à la route longue par la vieille route	
Baraque Chaalis	Parking existant	La circulation motorisée étant supprimée de la Baraque Chaalis à la croix d'Anleu
Maison forestière du Biat	Parking à créer de 30 places	
Croix d'Anleu	Parking à supprimer	La circulation motorisée étant supprimée de la Baraque Chaalis à la maison forestière du Biat
Carrefour de la Queue de la Brosse	Parking existant, à améliorer	



Parking devant la gare RER de Coye la Forêt



Parking semi-sauvage route des Aigles à supprimer



stationnement sur faux parking (pourtant équipé de poubelle !) à l'entrée de route forestière favorisant activités illicites.

Stratégie d'aménagement des parkings : Au total, la liste de parkings proposés représente une trentaine de zones de stationnement de 20-40 places (pour les parkings en forêt ou les petits villages) à 70-100 places pour les parkings en zone urbaine. Beaucoup de parkings existent déjà et il convient juste d'en améliorer certains.

D'autres parkings sont institués ou renforcés en cœur de village ou près des points de services (location vélo, gares ...). Pour aménager les parkings, on adoptera une stratégie environnementale forte : minimisation de la matérialisation, caractère totalement réversible des aménagements (afin de pouvoir supprimer progressivement tous les parkings non ou mal utilisés), utilisation des matériaux locaux, plantations, mobilier le plus léger et en bois, éducation du public à rapporter les déchets chez soi,...(Prévoir des coûts d'aménagement et d'intégration paysagère – 20 à 25 K€ par parking environ).

Dans le même temps, une dizaine de parkings et de zone de stationnement est supprimée (dont une grosse partie étaient en forêt ou en site emblématique – Prévoir des coûts de requalification environnementale (10 K€ par parking environ).

3.3 Réduction du bruit en forêt et amélioration de la sécurité sur les principaux axes routiers

La fréquentation touristique génère une nuisance importante et diverse en matière de bruit, de dégagement de gaz à effet de serre (GES) et d'émissions d'odeurs, qui constituent les principaux facteurs de dérangement de la faune :

- bruit et émissions de gaz à effet de serre des voitures liés à leur vitesse
- bruits humains : voix, téléphone portable, cris ...

Les visiteurs non familiers de la forêt ont des difficultés à reconnaître le caractère de silence particulier de la forêt, ne savent pas « écouter » la forêt. Cette écoute nécessite une éducation, un apprentissage. Dans le cadre de sa stratégie de protection de l'environnement, le PNR souhaite engager une politique de diminution des nuisances liées au bruit et aux émissions de CO₂.

Il propose également d'avoir une action, corollaire, concernant la sécurité routière sur les grands axes.

Aujourd'hui, les vitesses sur les axes routiers sont limitées à différents niveaux : 130 (autoroute), 110, 90, 80, 70, 50. Cette diversité de limitation ne favorise pas une prise de conscience des risques (de collision avec la grande faune – plusieurs morts par an) et des nuisances (bruit et émissions de GES).



Actions complémentaires

Le PNR installera des panneaux d'information routier (15) à l'entrée de chaque massif forestier, au pied de chaque panneau de limitation de vitesse.

Message :

« Forêt et vies à protéger. Evitons les collisions, évitons la pollution - Limitons le bruit et le CO₂ ». (+ signature PNR)

N17 : Pont st Maxence sud , Senlis nord et sud, Pontarmé nord.

Autoroute : Thiers , Villeneuve

D129 : Villiers

D565 : Verneuil ouest

N330 : Le Plessis, Senlis nord, Mont Lévêque sud, Ermenonville sud

D 922 : Mortefontaine Ouest

Recommandations

1- Pour réduire les risques de collision avec la grande faune, réduire le bruit de fond automobile et les émissions de CO₂ de 25 % environ, le PNR propose de réduire, à 3 paliers, les niveaux de vitesse autorisée :

- 110 sur autoroute (cela nécessite un accord avec la société d'autoroute) sur tout le parcours dans le PNR
- 80 sur les axes très sécurisés (type N17, N330... accord avec la DDE Etat et département)
- 50 sur les axes étroits, petites routes et routes non sécurisées (accord avec le préfet, l'ONF, les élus locaux).

2- Pour réduire les bruits humains le PNR propose de conduire une campagne d'information auprès des visiteurs :

- information dans la documentation générale du PNR (fiche pratique / gestes et attitudes au quotidien)
- proposition de zones de silence, notamment sur les axes routiers fermés à la circulation automobile, valorisant ainsi pleinement le gain du retrait automobile
- proposition d'atelier de reconnaissance des bruits de la forêt (animation enfant, appeaux,)

3.4 Entretien des espaces naturels fréquentés par les visiteurs

Les pratiques de promenades mais surtout la possibilité de stationner facilement génèrent des dégradations des espaces naturels assez importantes : érosion, dépôts de déchets, ...
Le territoire est vaste et les communes n'ont pas forcément les moyens de gérer et entretenir leurs espaces ruraux.
Certains acteurs existent et se sont mobilisés depuis plusieurs années : ONF, Propriétaires forestiers, Conseil général de l'Oise....
Cette fonction d'entretien courant des espaces naturels peut permettre de créer des emplois locaux.

Recommandations

Un service de **PETIT ENTRETIEN COURANT DES ESPACES NATURELS** pourrait être organisé à l'échelle du territoire du Parc.

Ce « petit entretien courant des espaces naturels » concernerait les fonctions et missions suivantes :

- nettoyage des forêts en saison de forte fréquentation, démontage de petites installations ou mobilier obsolète
- petit élagage et entretien courant des sentiers
- pose ou dépose de signalétique de randonnée
- petits travaux de valorisation patrimoniale (d'un marais, d'un point de vue, ...).

Ces travaux peuvent s'étaler sur toutes les saisons selon un planning établi avec les communes et en fonction des besoins du terrain.

Cet entretien pourrait être assuré par une **brigade d'intervention d'une quinzaine d'agents formés**. Ces agents pourraient être recrutés au sein d'une structure mutualisant les Communautés de Communes, l'ONF et le Parc. Le recrutement serait effectué dans le cadre du Plan de Cohésion sociale, en donnant à la brigade une fonction d'insertion sociale et professionnelle, en associant le Conseil Général (PDI) et le Conseil Régional (Emplois verts).

Dans un premier temps, cette brigade interviendrait à la demande des collectivités et uniquement dans le cadre des espaces naturels (les espaces urbains sont gérés par les services techniques).

Le statut juridique d'une telle brigade d'ECO-GARDES doit être étudié, plusieurs options peuvent être proposées en identifiant les avantages, inconvénients et coûts de chacune (il existe de nombreux exemples sur tout le territoire français):

- brigade recrutée et encadrée par l'ONF (l'ONF agit ainsi dans de nombreux départements de France)
- brigade recrutée et encadrée par une association intermédiaire ou un CPIE ou une entreprise d'insertion (partenariat avec ONF)
- brigade recrutée et encadrée dans le cadre d'une régie du PNR.

Une autre solution serait de confier une mission par marché public à une entreprise locale. (l'ONF pouvant postuler en tant qu'entreprise publique).

On peut estimer le coût d'une telle structure de 10 ETP en insertion et 2 encadrants à 350 K€ par an (salaires et charges). Le financement repose sur le Plan de cohésion sociale (150 à 200 K€), les dispositifs départementaux (PDI), régionaux (Emplois verts), nationaux ou européens (FSE) (150 à 200 K€). Il resterait ainsi environ 50 K€ à trouver localement, auprès des communes qui bénéficient du service, ce coût pouvant être « mutualisé » par le PNR. Le coût de l'étude de faisabilité initiale est estimé à 20 K€.



3.5 Informer et sensibiliser massivement les visiteurs

Pour éviter les comportements malvenus, les dysfonctionnements et les conflits d'usage, il est important d'informer et de sensibiliser massivement les visiteurs.

Il faut éviter, comme on peut le constater dans de nombreux PNR ou Parcs nationaux, de concentrer les efforts d'information et de sensibilisation sur les publics déjà les plus avertis et les plus respectueux de leur environnement naturel et humain.

Les actions d'information doivent cibler les publics qui posent le plus de difficultés en matière de gestion des flux : cueilleurs de champignon, automobilistes se garant en bordure de routes, visiteurs en voiture, piques niqueurs, visiteurs à la recherche du brame, VTTistes générant une dégradation des sols...etc...



Recommandations

Les efforts d'information du PNR doivent cibler des publics très variés et reposer sur des dispositifs différents.

Les actions de base, minimales, concernent les points suivants :

- Signalétique générale du PNR : Panneaux d'informations complets (PIC) et Panneaux d'informations sur les parkings (cf. fiches précédentes).
- Documentation du PNR : documentation, cartes touristiques, ... (cf. fiches précédentes).
- Expositions et centre de documentation au siège du PNR.

D'autres démarches, marquant un volontarisme plus prononcé peuvent concernées :

- l'édition de documents thématiques que le PNR diffuse par l'intermédiaire des prestataires (exemple : piste de VTT déconseillée ou interdite distribuée par les loueurs de VTT ; comportement du cyclotouriste distribué par le loueur et/ou la SNCF dans le cadre du partenariat souhaitable pour une offre train+vélo)
- l'édition de documents thématiques que le PNR diffuse par l'intermédiaire des OTSI (recommandations pour éviter le dérangement des animaux pendant le brame, comportements à respecter en forêt),
- le recrutement de gardes ou éco-agents, qui au-delà de l'entretien des sites naturels peuvent jouer un rôle d'information du public (cf. fiche 3.4 qui propose la création d'une brigade d'une dizaine d'agents).
- L'organisation d'un concours (photo, textes, dessins...) ciblant les jeunes ou certains pratiquants de discipline sportive pour informer sur certains enjeux environnementaux ou de conflits d'usage...
- Etc...

Action prioritaire.

Dans le domaine de l'information et de la sensibilisation des visiteurs, une multitude d'actions sont possibles.

Dans un premier temps, pour impulser une prise de conscience et bien marquer les enjeux auxquels le PNR est confronté, on propose de concevoir et rédiger **un Petit Guide / Charte du visiteur du PNR, récapitulant les principaux gestes et comportements en forêt et dans les villages.**

- A pied, en vélo, à cheval, je veille à
- Le stationnement de ma voiture
- J'évite les km inutiles, je respecte les vitesses limitées dans le PNR
- Si je veux voir des animaux...
- Mes déchets...
- J'apprends à ne pas faire du bruit...
- Je m'informe...
- Je respecte les propriétés (rappel sur le fait que la forêt n'est pas un espace public libre d'accès...)

Coût conception du Petit Guide / charte du visiteur du PNR : 20 K€
Impression et diffusion : selon ambition.

3.6 Fréquentation des sites d'intérêt écologique : Fragilité - Potentialité



Sites fragilisés :

En fonction du niveau d'intérêt écologique et du niveau de fréquentation actuel, les sites ci-dessous ont été identifiés comme **prioritaires**, devant faire l'objet de mesures de limitation ou de gestion des accès pour le public et/ou d'organisation des activités pour limiter les impacts de la fréquentation sur les milieux naturels.

Sur ces secteurs, en fonction du niveau d'accessibilité actuel, la réduction des impacts de la fréquentation sur les milieux pourrait passer par :

- l'éloignement des zones de stationnement pour limiter la fréquentation par les « promeneurs » (public le plus nombreux), et ainsi réserver l'accès des sites aux « marcheurs » d'au moins 30 minutes aller retour, soit un éloignement de 1,5 km environ,
- la réglementation, la suppression des accès, ou la mise en œuvre de moyens de surveillance des zones aujourd'hui utilisées à des fins autres que la découverte des milieux naturels (rassemblements, feux, ..) au Mont Pagnotte, à la Butte aux Gens d'Armes, etc...

Sites d'intérêt écologique	Niveau d'intérêt	Niveau de fréquentation actuel	Remarques
La Butte aux Gens d'Armes (29)	Très fort	Très élevé tous usagers confondus	Piétons en fréquentation diffuse, VTT, quads, moto cross.
Mont Pagnotte (16)	Constaté et potentiellement fort	Très élevé, tous usagers confondus Accessibilité et stationnement aisé	Cette zone de relief attire les usagers de 2 et 4 roues. Impacts liés à une pénétration importante dans les parcelles.
Lisière sud de la forêt de Pontarmé (31)	Constaté et potentiellement fort	Élevé à très élevé	Site longé par le GR 1, à proximité de zones d'habitat et de la Butte aux Gens d'Armes. Fréquentation diffuse de tous les types d'usagers (cavaliers, VTT, piétons, quads...).

Étangs de Comelle (37)	Constaté et potentiellement assez fort	très élevé	Parkings, fréquentation élevée. Dégradation des milieux amphibies (berges), des sous bois.
Forêt de Coye : carrefour du crochet de Coye (41)	Constaté et potentiellement fort	Élevé, les impacts de la fréquentation paraissent importants (feux, traces de roues, déchets)	Dégradations par la fréquentation de proximité élevée : piétons, vélos, cavaliers, véhicules motorisés.
Forêt de Coye : Cotes d'Orléans / parcelles 549 à 552	Constaté et potentiellement fort	Élevé	Oui, par les quads et les motos notamment.
Carrières de Pontpoint (2)	Constaté et potentiellement fort	Élevé	Fréquentation pour la pratique de la pêche de jour comme de nuit, le jet ski, la baignade... sur des domaines privés.
Coteaux et Cavée de Rhuis et de St Vast de Longmont (6)	Constaté et potentiellement fort	Préjudiciable pour l'exploitation forestière Nombreuses traces de pneus de 2 et 4 roues constatées	Site privé pour lequel le propriétaire semble avoir des difficultés à maîtriser la fréquentation des 2 et 4 roues.
Butte d'Aumont (20)	Assez fort	Fréquentation limitée aux piétons	Aménagements éventuels à réaliser pour limiter l'érosion.
Bruyères de Frais Vent (25)	Constaté et potentiellement fort	Forte fréquentation par les quads	Site de grand intérêt sur le plan écologique, pour lequel les propriétaires (Institut de France et propriétaire privé) ont de grosses difficultés à maîtriser la fréquentation des motos et quads.

Sites à potentiel pédagogique :

Plusieurs sites disposent d'atouts certains pour accueillir le public. Une liste indicative des sites pour lesquels la sensibilité des sites est compatible avec des **aménagements** canalisant une fréquentation modérée par le public est proposée ci-après. Cette liste ne se veut pas être exhaustive, mais a une valeur informative, afin de débattre des sites à valoriser. Elle intègre aussi des sites qui sont mis en œuvre par les forestiers privés qui mènent une action innovante avec le Conseil Général de l'Oise pour l'ouverture de sites pédagogiques dans leurs forêts.



Sites d'intérêt écologique	Accessibilité	Niveau d'intérêt des milieux naturels	Niveau de fréquentation actuel	Remarques
Coteaux de Laversine (10)	Très bonne, depuis Creil (30 000 hab.) notamment par des liaisons douces projetées	Potentiellement fort Intérêt paysager avec les berges de l'Oise	Site privé (Lycée) donc fréquentation anarchique	La voie bordant les berges de l'Oise au sud du site est souillée de déchets, détritiques. Un point dangereux au « trou du tropique », au sud ouest du site. Valorisation envisagée à moyen terme du site par la communauté de communes Pierre Sud Oise
Carrières de Gouvieux (11)	Site adapté à une fréquentation de proximité (Gouvieux, 9500 hab.)	Potentiellement assez fort Intérêt paysager avec les berges de l'Oise	Relativement faible, le site n'étant pas aménagé à ce jour (Site privé)	Potentiel élevé lié au point de vue depuis le site sur l'Oise, et à la proximité de zones résidentielles. À noter que les parcs aménagés dans Gouvieux sont fréquentés pour moitié par un public extérieur.
Marais du Lys (40) Marais de Baillon	La commune d'Asnières est propriétaire du marais au sud du site	Potentiel très fort en termes de sensibilisation du public	Faible	Relance possible du dépliant réalisé par l'association « Sauvegarde Asnières Baillon » sur le sentier d'interprétation le long de l'allée de la Reine Hortense. L'accès au site doit demeurer très limité, car la nature des milieux et les espèces présentes sont très sensibles à une fréquentation non maîtrisée.

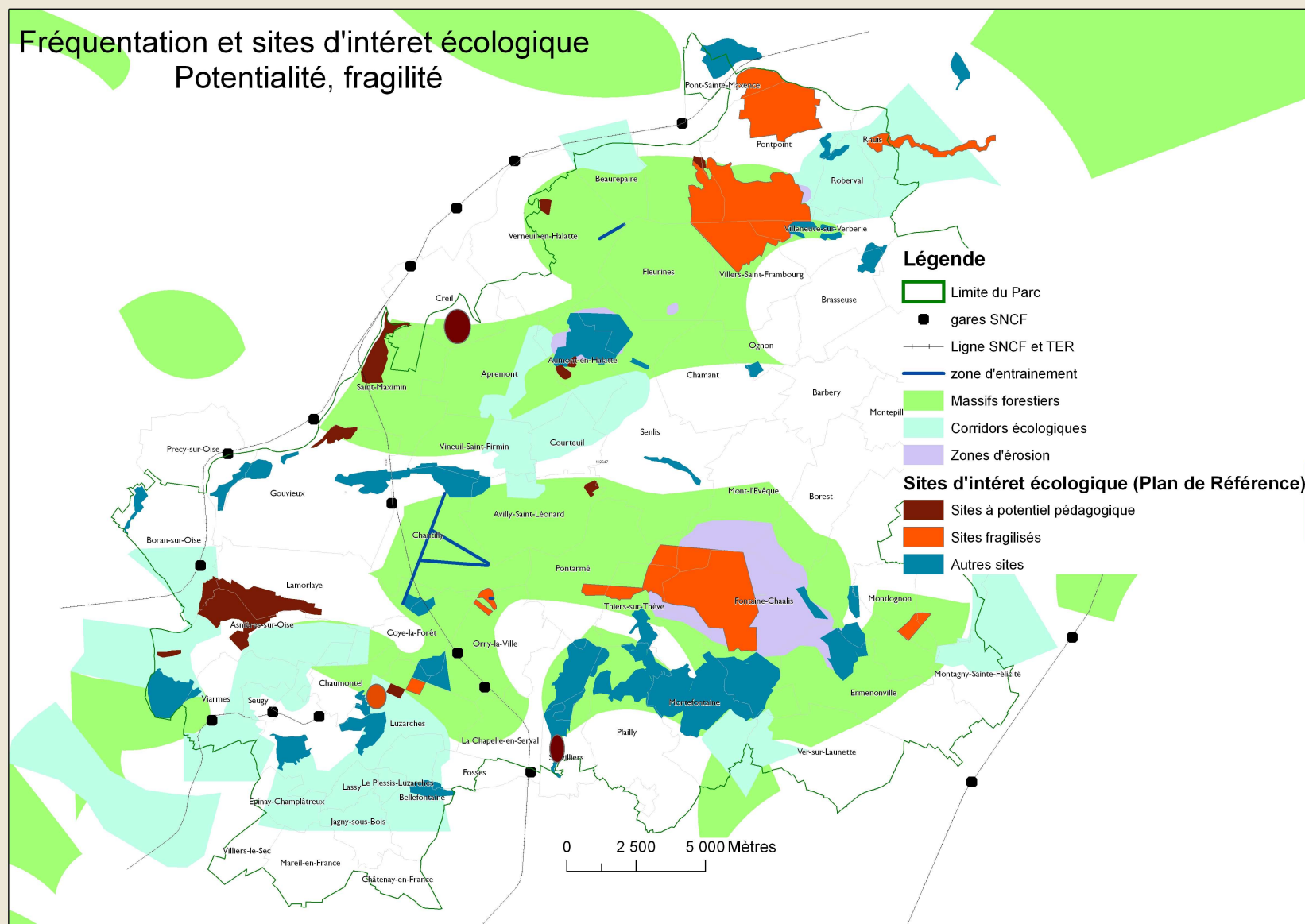
Le Petit Bois (36)	Proximité immédiate depuis Survilliers (3600 hab.)	Fort, mais des relevés complémentaires seraient à effectuer	Fort dans le secteur des petits bois	Secteur privé, en partie traversé par des chemins ruraux. Zone située à proximité de pôles urbains, soumise à une fréquentation de proximité. Plusieurs milieux d'intérêt, à prospecter si l'on retient d'envisager la mise en place d'aménagements.
Ancien terrain de manœuvre militaire de Senlis (23)	Proximité immédiate depuis Senlis (16 000 hab.)	Constaté et potentiellement fort	Très fort par une fréquentation de proximité liée à la situation géographique du site	Très fort potentiel pour une valorisation du site, à proximité d'un parc urbain déjà aménagé, attenant.
Lieu dit la Sablière (ancienne carrière) (20)	Proximité immédiate depuis Aumont et depuis un parking aménagé de 60 places	Valeur constatée 'assez forte' et potentiellement 'forte'	Site aujourd'hui clôturé mais fréquentation « sauvage ».	Site privé. Valorisation potentielle du site pour la découverte des espèces caractéristiques des milieux sableux et arides.
Bois de Morrière, Mortefontaine	aménagement d'un parking et d'un parcours pédagogique	Très fort, landes	Site fermé aujourd'hui, ouverture mai 2008	Action menée par le propriétaire, le CRPF et le conseil général (ENS)
Bois de la Marre, La Chapelle en Serval	projet d'aménager un site pédagogique	Assez fort, landes ou étangs	Site fermé aujourd'hui, ouverture mai 2009	Action menée par le propriétaire, le CRPF et le conseil général (ENS)

Recommandations

Pendant la **période de brame**, il est de plus en plus fréquemment constaté une affluence importante de curieux venant écouter les cerfs bramer. Cette fréquentation est source de nuisances, notamment, sonores et olfactives pour les animaux et donc de dérangement. Ce dérangement induit stress, dépenses d'énergie supplémentaire et perturbe la reproduction des animaux.

La fréquentation nocturne des massifs forestiers, pendant cette période est à proscrire et une surveillance est à conforter.

Fréquentation et sites d'intérêt écologique
Potentialité, fragilité



3.7 Interdire l'accès motorisé (quad, trial, 4X4...) aux sites naturels conformément à la réglementation en vigueur et prendre des arrêtés municipaux en conséquence.

La circulation des véhicules à moteur, en dehors des voies ouvertes à la circulation publique cause des dommages aux milieux naturels (altérations des habitats naturels), à la faune (dérangement, modification du comportement) et à la flore.

Elle est aussi source de dangers et de nuisances pour d'autres catégories d'usagers (marcheurs, cavaliers, cyclistes, habitants).

La circulation de véhicules à moteur dans les milieux naturels est réglementée depuis 1991 (art. L362-1 et suivants et R 362-1 et suivants du code de l'environnement, art R 331-3 du code forestier, Art L 22113-2, 4, 23 et L 221561 et 3 du code des collectivités territoriales, Circulaire du 6.09.2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels).

La circulation n'est autorisée que sur les voies ouvertes à la circulation publique. La circulation en sous bois est interdite.

La pratique du hors piste est donc clairement interdite (sauf services publics, exploitation autorisée et propriétaires).

Le Préfet ou le Maire peuvent interdire l'accès à certaines voies.

Les contrevenants s'exposent à de lourdes amendes (1500 euros) et à la mise en fourrière de leur véhicule. Néanmoins, il faut que la surveillance et la verbalisation soient effectives.

Recommandations

Le PNR pourra aider les communes à rédiger les arrêtés d'interdiction de circulation sur toutes les voies et espaces désignés par chaque conseil municipal (un relevé topographique de chaque voie sur une carte municipale est conseillé).

Pour faire appliquer ces arrêtés, les Conseils Municipaux doivent prévoir que la surveillance sera réalisée par les forces de police et de gendarmerie, les agents de l'ONF, les polices municipales ainsi que par tout agent assermenté par les communes (à intégrer dans l'arrêté).

Le PNR doit se concerter sur ce sujet avec la police, la gendarmerie, l'ONF, les collectivités afin que le sujet soit traité avec un minimum d'homogénéité sur l'ensemble du territoire (plusieurs circonscriptions de gendarmerie sont concernées).



3.8 Mettre en place une cellule d'observation et de gestion des conflits d'usage et des problèmes liés à la fréquentation et à l'entretien des espaces naturels.

De nombreux conflits d'usages ont été identifiés sur le territoire du PNR, induits par une fréquentation très importante (plusieurs milliers de visiteurs sur les plus grosses journées), hétéroclite, sur un territoire situé aux portes de Paris.

Différentes catégories d'usagers souhaitent être entendues par le PNR. Ont été recensés les associations d'usagers, des comités sportifs, les professionnels (du tourisme, de l'agriculture et de la forêt, etc.). Ce sont pour partie ces mêmes associations locales qui se sont impliquées pour la création de ce PNR.

Les principaux conflits d'usages évoqués concernent la cueillette de muguet, de fleurs dans les parcelles de propriétaires forestiers privés, la circulation des quads et des motos, la dégradation des barrières ONF, etc. D'autres sujets peuvent apparaître de façon saisonnière (surfréquentation lors du brame, ...) ou récurrente (dépôt de déchets encombrants, prostitution en forêt, ...).

Ces sujets ne doivent pas être occultés : les problèmes doivent être posés et débattus afin de trouver des solutions en faisant appel à l'investissement et aux responsabilités de tous.

Recommandations

Le besoin de régler des conflits d'usage est grand, et le PNR se doit d'y contribuer, même si beaucoup (voire la majorité) des conflits d'usage ne sont pas de son ressort.

Le PNR doit créer une instance de débat, dialogue et confrontation entre les acteurs du territoire, visant à :

- **Anticiper les conflits, préparer les solutions en recherchant collectivement les synergies (PNR/ONF, PNR/OTSI, Communes/prestataires professionnels...)**
- **Faire remonter les informations du terrain avant que les situations ne dégénèrent,**
- **Mobiliser institutionnellement les interlocuteurs les plus à même de remédier aux conflits d'usages évoqués (autres collectivités, services de l'Etat, etc.).**

Pour cela, le PNR pourrait prolonger le Comité de Pilotage de la présente étude (composé de collectivités, associations, ONF, Institut de France....) et réunir ces interlocuteurs, à minima, 2 fois par an pour faire un point et chercher des solutions si des problèmes surgissent.

Cette cellule pourrait associer périodiquement les Correspondants Relais du PNR dans les communes

L'intérêt de cette démarche de « gestion collective » des conflits réside aussi dans la présentation claire des champs possibles d'intervention du PNR... et des domaines qui ne sont pas de son ressort.

Estimation de coût : temps des agents du PNR mobilisés + édition d'un bilan annuel (Rédaction et impression 4 K€)

Actions complémentaires :

Dans le trimestriel « Soyons Parc », le PNR encourage déjà les riverains à donner leur avis, c'est une action à poursuivre.

Pour faciliter la fonction « d'observatoire » des conflits d'usages, le PNR peut mettre à disposition du public à la maison du parc et sur son site Internet un cahier de suggestions, une « boîtes à idées », destinés aux visiteurs qui ne sont pas représentés en tant que tels.

Le PNR devra par contre s'engager à apporter des réponses concrètes à l'ensemble des remarques effectuées, ce qui demande une implication forte.

4. Actions ciblées en fonction des publics

Pourquoi ?

Les actions que le PNR peut conduire, stimuler, accompagner dans le cadre de son Schéma d'accueil touristique sont nombreuses (cf. ci-dessus).

Afin de ne pas oublier des publics sensibles ou des démarches particulières comme l'expression de certaines solidarités, le PNR propose, dans son Schéma, quelques actions ciblant des groupes spécifiques (ainsi que les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées).



4.1 Développer des actions spécifiques en direction de groupes ciblés en lien/partenariat avec les prestataires locaux (hôteliers et/ou associatifs)

Le PNR est visité par un grand nombre d'individuels. Ces derniers sont difficiles à toucher. Le public des groupes est plus facilement maîtrisable.

Le PNR pourra mettre en œuvre une politique visant à favoriser la fréquentation de groupes encadrés et structurés, souvent moins perturbant pour les écosystèmes que des individuels totalement libres de leurs comportements.

D'autre part, le PNR pourrait avoir le souci de cibler des publics spécifiques afin de répondre au volet social du développement durable.



Recommandations

A- Les actions visant l'objectif social d'accès à la nature et de sensibilisation à l'environnement

- 1- **Publics Jeunes (groupes d'enfants et d'adolescents en CLSH de la région Ile de France).** Objectif : informer et sensibiliser les jeunes sur le biotope de la forêt, sa gestion et son entretien.
- 2- **Classes transplantées, classes « Forêt » :** ce genre de produit s'intègre totalement dans le programme obligatoire d'enseignement au développement durable mis en place dans les écoles. Ce type de démarche est déjà existant dans le Val d'Oise avec la FFRP qui intervient dans les classes pour sensibiliser le jeune public sur la question de la lecture de paysages.
- 3- **Chantiers de jeunes (chantiers locaux, chantiers internationaux).** Objectif : valoriser le patrimoine (géologique, entretien du bâti, fouilles, animations culturelles, ...) et favoriser la rencontre des jeunes de tous les pays. Partenaires : associations spécialisées (partenariat avec les collectivités et les associations spécialisées).
- 4- **Stages thématiques (jeunes, adultes, Senior...)** sur des thématiques comme la botanique, la peinture et les arts, la philosophie en relation avec la forêt, l'œuvre de JJ Rousseau...

Ces cibles concernant la jeunesse paraissent prioritaires sur le plan de l'information et de la sensibilisation des publics.

B- Les actions visant à anticiper des conflits d'usage

- 1- **Organisation de stages ou journées sportives ayant comme finalité d'informer les visiteurs et partenaires en mobilisant les relais organisés (groupes, associations, CE...)**

Ex : Fête du vélo en forêt – Journées de la randonnée pédestre –

- 1- **Organisation d'événementiels citoyens et participatifs**

Ex : Weekend de printemps et nettoyage des forêts, comptages de la grande faune, ...

Cette action pourra être mise en œuvre en mobilisant des catégories de prestataires touristiques dynamiques comme les hôteliers. Un chargé de mission tourisme pourra accompagner les hôteliers dans le développement de leurs partenariats avec le PNR.

Ce faisant, le PNR favorise l'appropriation de ses objectifs par des acteurs économiques locaux.

4.2 Développer des actions spécifiques en direction des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et personnes handicapées.

Le PNR n'offre pas de sites naturels accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. Quelques sites en France mettent en place des aménagements pour accueillir les personnes à mobilité réduite mais ces initiatives restent marginales.

Le PNR peut s'inscrire volontairement et de façon ambitieuse (compte tenu de sa proximité avec Paris et de son accessibilité), dans cette démarche d'intégration des personnes à mobilité réduite dans les activités de loisirs. Certaines associations de randonnée font participer les personnes à la motricité réduite à leurs randonnées grâce à des joëlettes (c'est un type de « chariot » dont les roues sont adaptées aux revêtements naturels mais qu'il faut pousser à bras d'homme).

L'accès aux sites naturels en toute autonomie est une demande importante des personnes à mobilité réduite. Il est possible à de nombreux endroits du PNR (notamment du fait de l'accessibilité en transports collectifs).

Les routes que nous proposons de fermer à la circulation (fiches 3.1) constitueront en effet, des espaces particulièrement adaptés aux pratiques de promenades et randonnées en forêt pour les Personnes à Mobilité Réduite ...

Recommandations

1. Adapter certains circuits à la ballade des PMR. Pour cela l'équipement des circuits doit respecter certains principes :

- o Les places de parking réservées doivent se situer le plus proche possible du début de l'itinéraire/ Les gares doivent être accessibles aux PMR (Chantilly le sera bientôt)
- o Le cheminement entre la place de stationnement (ou la gare) et le début de l'itinéraire doit être sans obstacle majeur
- o Le revêtement doit être un minimum roulant
- o Le site doit être équipé de bancs sur toute sa longueur pour permettre aux personnes pour lesquelles la station debout est difficile de se reposer régulièrement.
- o En milieu plus urbain, les cheminements doivent être équipés de dispositifs anti-stationnement.

Les circuits les plus adaptés pourraient être :

- Le tour des étangs de Commelle (déjà équipé : le surcoût d'aménagement est faible) – Boucle 24 bis
- Le tour de Chantilly et plus particulièrement l'axe longeant route des Aigles. La gare de Chantilly doit être mise en accessibilité pour les PMR, il est donc important de prévoir au moins un itinéraire au départ de cette gare (en direction du carrefour des Lions) Boucle 21 bis
- Les zones de tranquillité (fiche 3.1) et notamment la chaussée Pontpoint, la Route Longue (équipement à prévoir : bancs)
- La boucle 6 au départ du Carrefour de St Priest

Un travail avec les organismes compétents est nécessaire pour pouvoir proposer des équipements vraiment adaptés à ce public.

2. Mettre en place une navette adaptée aux PMR. Les PMR ne sont pas tous motorisés et sont souvent captifs du système de transport.

Une navette en transport collectif (fiche 2.1) accessibles aux PMR leur permettra de découvrir des sites naturels dont ils étaient exclus jusqu'à présent, en étant autonome de leur domicile (en ville) à la forêt en utilisant le train et la navette. Vu les aménagements prévus en gare de Chantilly pour les PMR, cette navette pourrait y prendre son départ.

3. Proposer un circuit de découverte de la forêt pour les non voyants, dans le parc du siège du PNR : reconnaissance des essences au toucher et à l'odeur, bruit d'oiseaux, jeux de lumière. Un accompagnement de la descente du train à la Maison du Parc pourrait être organisé sur réservation par un service d'accueil du PNR ou par une association spécialisée.

Conception et réalisation du circuit de découverte interactive (en mobilisant une association de non voyant) estimée à 100 K€ (financement fondation EDF, GDF...)

