

| PROJET INTERREG STAR2CS |

LA VALLÉE DE L'OISE :

QUELLE(S) RÉSILIENCE(S) FACE AUX INONDATIONS ?

Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées

novembre 2019

PARTIE

1

ANALYSE DE LA RÉSILIENCE
À L'ÉCHELLE DE SITES

CAHIER
DE LA RÉSILIENCE

8

QUAI D'AVAL
À CREIL

PRÉAMBULE

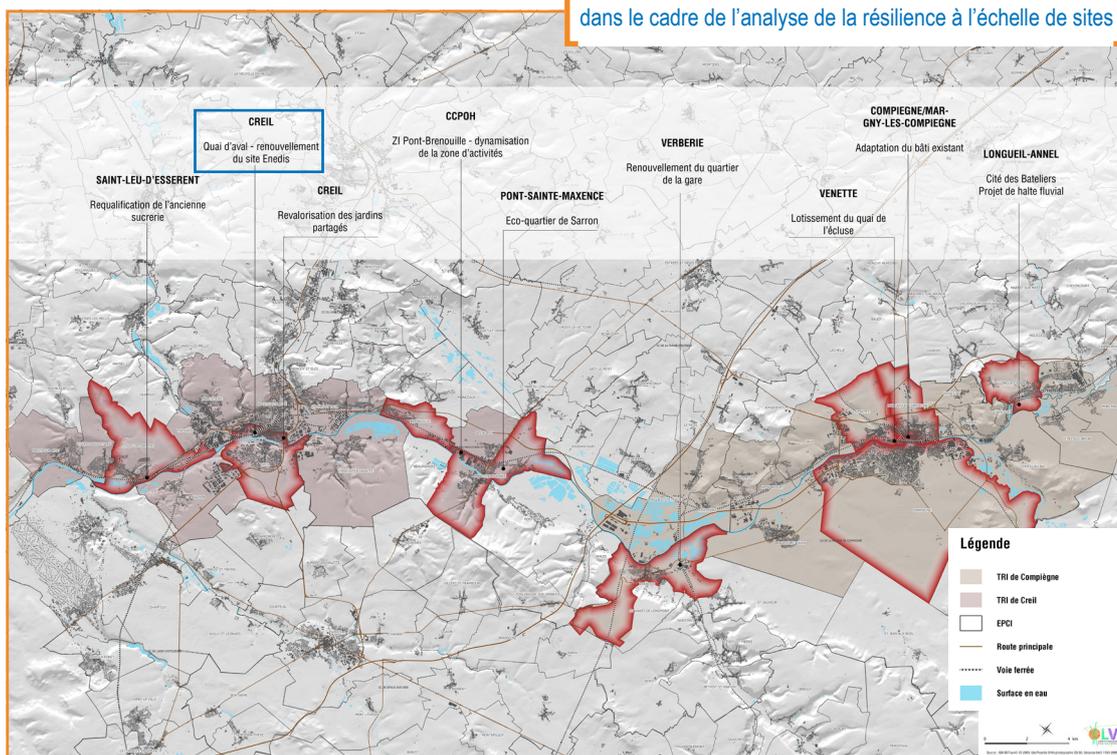
Dans le cadre du projet européen Interreg STAR2Cs, l'Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées s'est lancée dans une démarche d'étude de la résilience de la vallée face au risque d'inondation. L'implication de l'Agence dans ce projet européen a pour but de mener une réflexion complémentaire qui tente d'explorer les possibilités de développement et d'aménagement du territoire visant à le préparer pour faire face au risque d'inondation. Pour ce faire, trois étapes sont à l'étude :

- 1 La résilience à l'échelle du projet urbain : comment aménager/bâtir des sites situés en zone inondable et soumis à la contrainte supplémentaire des avis divergents des acteurs en présence.
- 2 Puisque la somme de projets résilients ne fait pas la résilience d'un territoire, la deuxième étape s'intéresse à la grande échelle et notamment à la résilience des réseaux Voirie et Réseaux Divers (VRD) qui assurent le fonctionnement des territoires.
- 3 Enfin, pour accompagner le développement et l'aménagement du territoire, l'Agence souhaite mettre en œuvre un outil méthodologique d'aide à la décision à l'intention des différents acteurs de l'aménagement (élus, techniciens, promoteurs, particuliers...).

Au cours de la première partie de ce projet, neuf cas d'étude de sites le long de la vallée de l'Oise ont été réalisés par l'Agence d'urbanisme, accompagnée de l'architecte Éric Daniel-Lacombe.

Au travers de ces neuf cas d'étude, l'objectif visé est celui de la réalisation d'un projet global de développement des vallées de l'Oise, en fonction de la géographie, des paysages, mais aussi de l'occupation urbaine et économique, sans en oublier le sujet de la mobilité primordiale dans ce territoire. Ce projet de développement est et sera multi-formes et ne sera pas réalisé en une seule fois, mais il participe à développer une conscience collective du processus de résilience du territoire vis à vis des inondations.

Localisation des sites étudiés dans le cadre de l'analyse de la résilience à l'échelle de sites





Compte tenu du grand projet de liaison fluviale entre la Seine et l'Escaut, avec d'une part, le Canal Seine-Nord Europe et d'autre part, la Mise à Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO), le territoire de l'Oise moyenne a tout intérêt à se créer une identité unique au nord de l'Île-de-France tout en s'adaptant aux changements climatiques.

Pour chacune des neuf situations nous avons co-inventé des hypothèses d'aménagement chacune porteuse d'un nouvel imaginaire. Une série de premières hypothèses a été présentée sur chaque site aux acteurs concernés, puis suite à l'écoute et l'analyse (souvent contradictoire) des enjeux locaux, une nouvelle version a été dessinée. Chacune semble devenir un horizon possible de la transformation du lieu en cherchant à en réduire sa vulnérabilité face au risque inondation.

[Démarche suivie]



Directrice de la publication : Pascale POUPINOT |
 Rédaction : Imane FEDAILI, Daniel DUTHOIT |
 Conception - Réalisation : |
 Clothilde MORIAT, Virginie MORIN-MAUBOUSSIN |
 crédit photos (hors crédit spécifique) : ©Oise-les-Vallées |

[S O M M A I R E]

- 1 Présentation du site & de ses enjeux [4]
- 2 Propositions d'aménagement [6]
- 3 Evaluation & faisabilité du projet [10]



1

PRÉSENTATION DU SITE & DE SES ENJEUX



Présentation du territoire



Creil est une commune d'environ 35 000 habitants située au sud du département de l'Oise aux portes de la région d'Ile-de-France et de l'aéroport Charles de Gaulle.

Elle bénéficie d'un important maillage de réseaux et d'infrastructures qui lui permet une bonne accessibilité et une dynamique dans les échanges avec les métropoles et les grandes agglomérations du nord de la France. Sa situation stratégique le long de l'Oise et l'arrivée du projet MAGEO, ainsi que le projet de la liaison Roissy-Picardie, renforceront sa position de ville interconnectée.

Elle est constituée d'un tissu urbain hétéroclite formé par des zones mixtes de type cœur d'agglomération sur la rive droite et des quartiers d'habitat collectif sur la rive gauche. Le territoire est également doté d'un riche patrimoine issu des activités industrielles en déclin.

Sur ces friches industrielles, la ville prévoit plusieurs projets tels que Gare Cœur d'Agglo et le projet d'Ec'eau port fluvial.

Problématique du site



L'enjeu de ce secteur est de requalifier l'îlot Enedis pour la création d'une opération de logements.

Le site du projet se situe au sein de l'emprise occupée actuellement par Enedis. Cette dernière se trouve entre la voie ferrée qui la limite au nord et des ateliers municipaux en cours de démolition au sud. Le secteur du projet constitue, d'une manière plus étendue, une liaison entre la gare ferroviaire et la passerelle Nelson Mandela qui mène elle-même vers les hauts de Creil.

Le site a déjà fait l'objet d'une première proposition d'aménagement dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo et dont l'objectif consistait à réaliser 4 îlots d'habitations en collectif.

En termes de risque d'inondation, une partie de cette zone est soumise à un aléa centennal de type faible à moyen.

Enjeux et objectifs

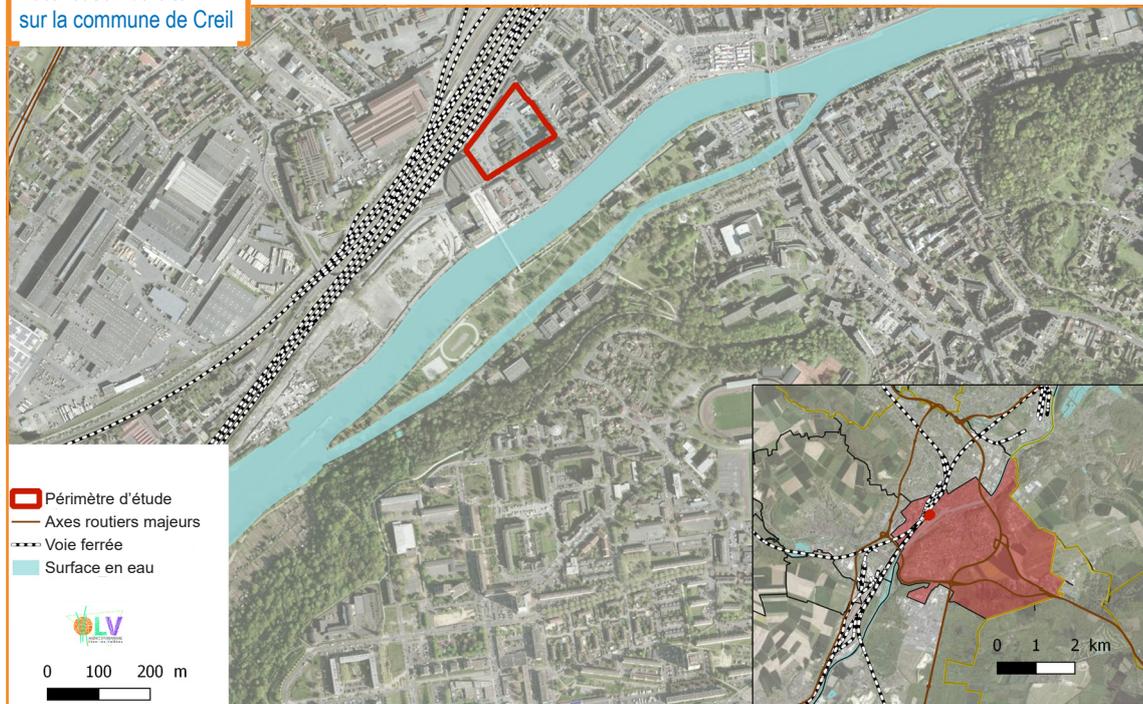
Mettre en valeur les berges du quai et prendre en compte les potentialités paysagères de la bordure de l'Oise

Penser à un parcours « modes actifs » pour faciliter l'accès à la gare SNCF



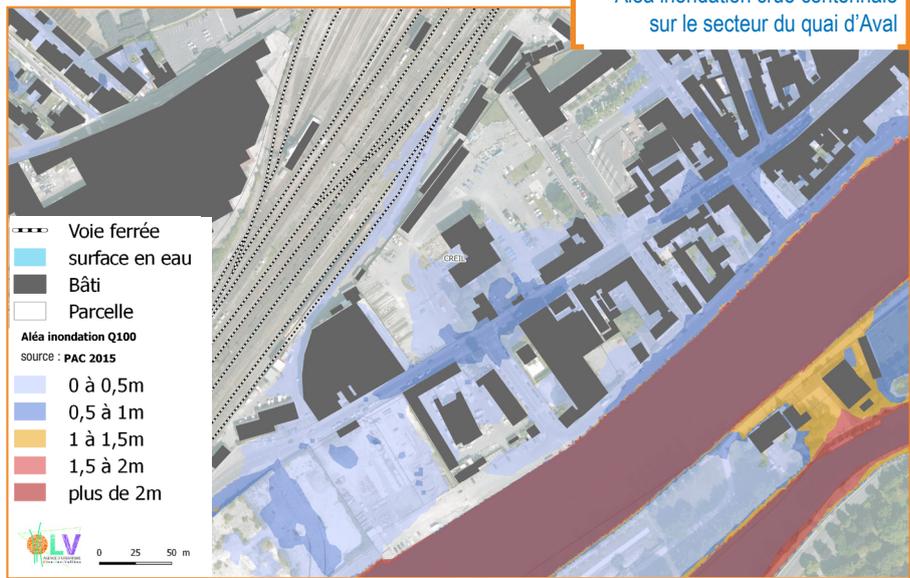


Localisation du site sur la commune de Creil



Aléa inondation crue centennale sur le secteur du quai d'Aval

La carte de l'aléa inondation modélisée en 2015 pour la crue centennale, indique qu'une partie du site est soumise à un aléa faible à moyen (0.5 à 1 m de hauteur d'eau) notamment en bordure de voirie. Cet aléa impacte notamment les emprises bâties du site. Le parking qui se trouve au nord est hors zone inondable



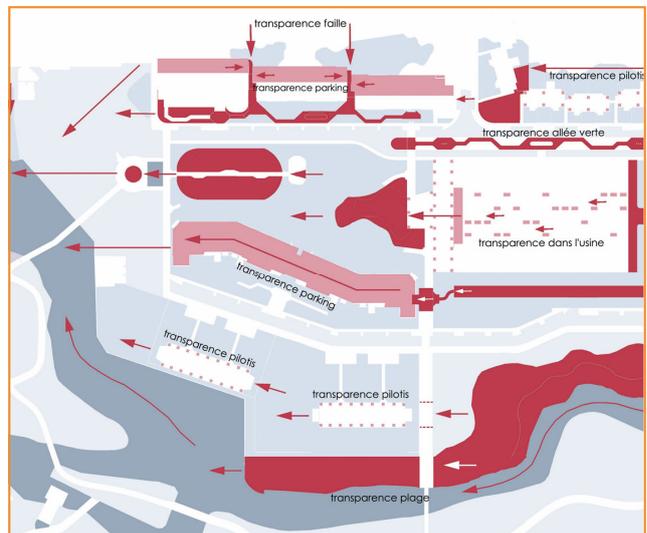


2

LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT



© Éric Daniel-Lacombe

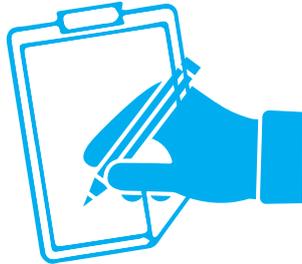


NB : toutes les photos présentées sur cette page sont issues de la présentation d'Eric Daniel-Lacombe effectuée lors du workshop du 2 avril 2019 et intitulée *Analyse inventive pour Oise-les-Vallées*



LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

Eric Daniel-Lacombe



© Eric Daniel-Lacombe

La densité d'un centre-ville déjà urbanisé ne pose pas les mêmes problèmes face aux inondations qu'un centre-bourg aux emprises plus faibles. En effet il est souhaitable face aux crues de laisser passer l'eau pour éviter trop de dégâts par pression sur les édifices. La densité des emprises des immeubles en centre-ville se prolonge souvent en sous-sol par les infrastructures (les parkings). Si l'eau de la crue pénètre dans le parking souterrain en même temps que les personnes qui essaient de sauver leurs voitures par temps d'inondation cela peut devenir mortel. On est donc tenté de rendre les parkings étanches à l'eau, mais ainsi ils empêchent les fluctuations des régulations naturelles aux pieds des bâtiments. La centralité de ce quartier est liée à l'attractivité de la gare. Elle se trouve très bien reliée à Paris et offre aux lieux une place vers la rivière. Creil est une ville au développement prometteur, pour preuve une marina d'habitations verra le jour prochainement dans ce quartier placé entre l'Oise et la gare. De nouvelles écoles et passerelles s'installent déjà comme autant de bras ouverts aux futurs habitants et aux futurs promoteurs. Deux d'entre eux s'intéressent au développement de logements sur le quai d'Aval, lieu de notre étude. Si le premier niveau des logements se place au-dessus des niveaux des plus hautes eaux connues,

le parking en dessous est donc dans l'eau lors des inondations. Doit-il être aussi insubmersible qu'un sous-marin ? ou devenir un lieu de captation de l'eau, de rétention ou même de réduction de l'impétuosité des courants ?

L'expérience d'analyse inventive prend ici tout son sens, si l'on retient l'hypothèse où le parking socle est traversé par l'eau. Les habitants de l'immeuble y verront les variations du niveau de l'eau comme une compréhension de mise à l'abri. Après la tempête ils pourront y observer la décrue et le retour à leurs vies moins mouvementées. Cette hypothèse permet d'offrir aux habitants du quai d'Aval une ligne de soubassement des immeubles moins opaque que celle d'un mur de cuvelage. On ne longe plus une digue aux pieds des immeubles mais des portes d'entrée et de sortie de l'eau. Ces parkings poreux deviennent le point de départ de sources irriguant la future végétation des espaces publics. Les parkings participent à l'agrément des cheminements vers la gare, comme une promenade dessinée comme un affluent artificiel. Ainsi Creil se doterait de deux affluents supplémentaires, le premier au travers des jardins familiaux esquissés plus haut dans l'étude et celui-ci plus artificialisé au contact et avec les parkings d'eau.

L'architecture prend acte de l'insertion des habitants dans une culture urbaine qui précède l'intervention architecturale.

Elle se met au service de leur insertion dans une dynamique collective nouvelle, à laquelle participent déjà des associations, des militants de l'environnement, des agences de service public et des élus, afin de leur permettre de devenir des acteurs – et non pas des consommateurs passifs – de la co-production d'un nouveau bien public, que j'ai baptisé « la santé du vivant ». Dans cette perspective, la pratique de conception vise explicitement l'intégration de l'architecture et de son vécu dans la dynamique de la culture locale tournée vers la santé du vivant. Ainsi c'est le monde des vivants humains et non-humains qui sert de dénominateur commun à l'échelle de la vallée où la bienveillance devient un enjeu majeur. Un socle de parking devient autre chose qu'une infrastructure, mais plus un projet d'attention aux changements qui nous entourent.

L'eau et ses aléas y seraient moins un risque, qu'un dessin sensible de sa présence en ville comme une naturalisation des zones urbaines afin de maintenir le contact entre les humains et la nature.

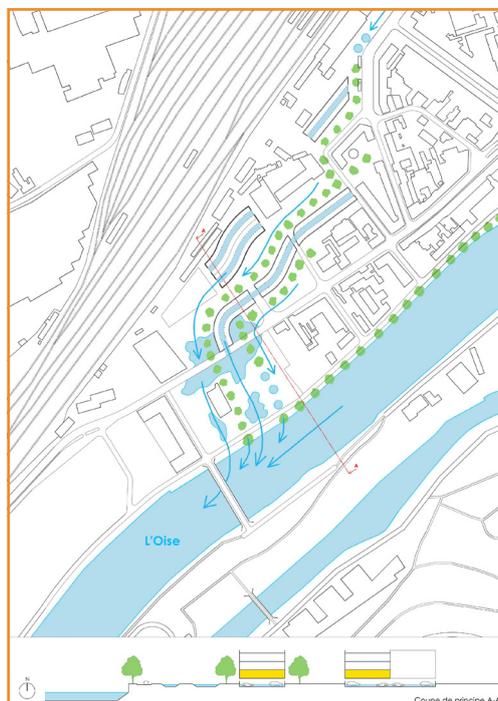


VERSION 1

Dans sa première proposition, Eric Daniel-Lacombe suggère un projet « au fil de l'eau » en diagonale qui tracerait un parcours « hydraulique » gare-Oise et qui acheminerait l'eau vers l'Oise avec des aménagements adaptés au risque d'inondation (parkings inondables, clôtures adaptées, ...). Cette proposition a fait l'objet d'une présentation lors d'un deuxième workshop et d'une réunion bilatérale afin d'en affiner les aboutissants.

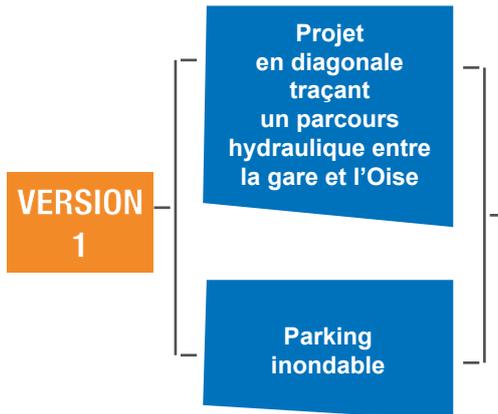


© Eric Daniel-Lacombe



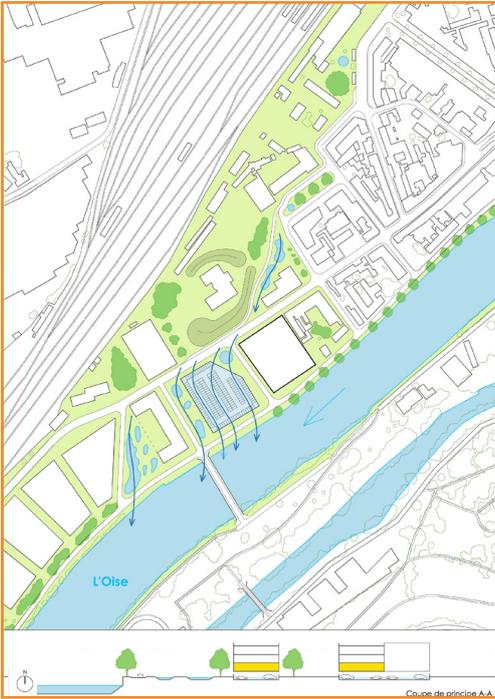
© Eric Daniel-Lacombe

PRINCIPES





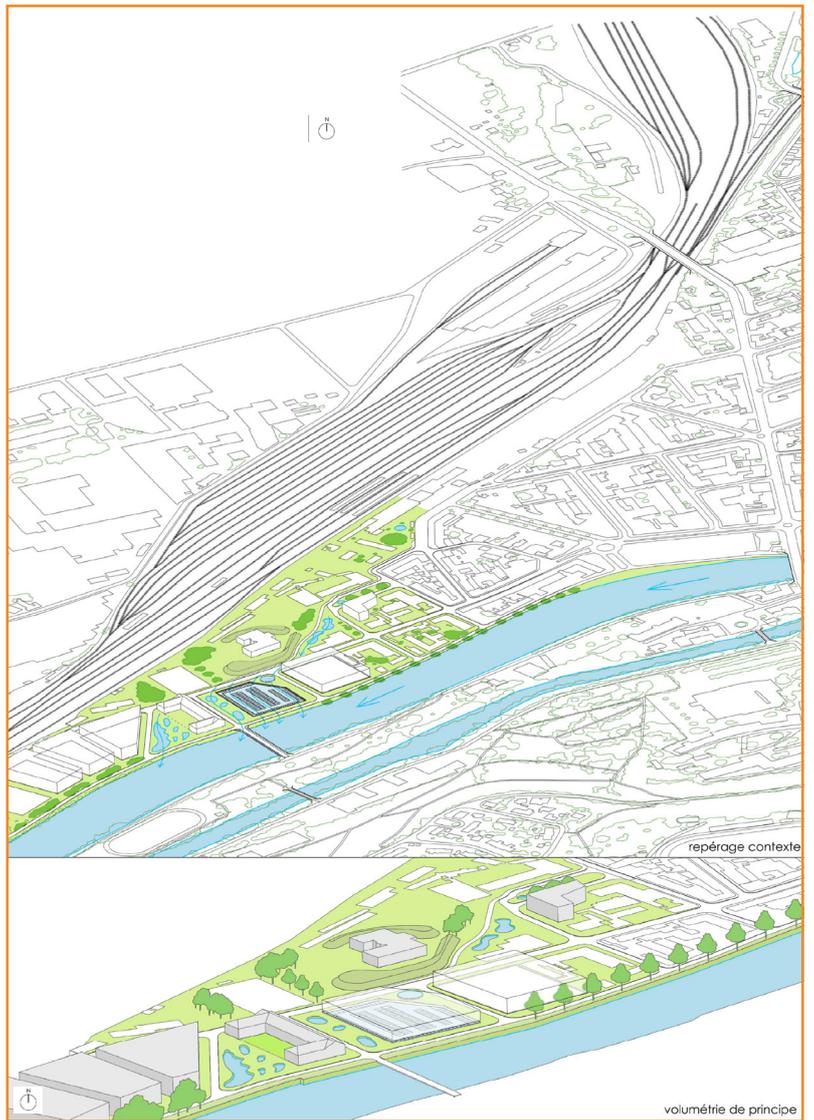
VERSION 2



© Éric Daniel-Lacombe

Suite à ces échanges, l'Agglomération Creil-Sud-Oise (ACSO) précise qu'une cuve existante et « indémolissable » sur le site d'Enedis est à prendre en compte dans l'aménagement. De même, entre le site d'Enedis et l'Oise au niveau des bâtiments qui sont en cours de démolition, il y aurait deux opérations de logements portées par Nexity et Linkcity à intégrer dans la réflexion globale.

Pour ces deux projets résidentiels, Eric Daniel-Lacombe propose à ACSO d'opter, à titre expérimental, pour des parkings inondables aménagés avec un décaissement de 75 cm pour l'opération de Linkcity.



© Éric Daniel-Lacombe

LIMITES

Non intégration des opérations de logement portées par Nexity et Linkcity

Impossibilité de détruire la cuve existante sur le site Enedis

VERSION 2



3

ÉVALUATION & FAISABILITÉ DU PROJET

Les deux versions proposées par Éric Daniel-Lacombe ont pour but d'éviter un certain nombre de conséquences négatives lorsqu'un événement d'inondation survient. Chacun d'entre eux, en réduisant ou éliminant des dommages potentiels, est donc susceptible de générer des bénéfices pour le quartier, voire la commune dans son ensemble. Cependant, ces mesures de réduction du risque ne sont pas, dans la plupart des cas, sans coûts, à la fois financiers, techniques ou humains.

Analyse SWOT

EN INTERNE AU PROJET	EN EXTERNE AU PROJET
<p>FORCES Points positifs permettant de justifier l'intérêt du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> Logements dessinés sur un socle de parkings inondables 	<p>OPPORTUNITES Éléments permettant de tirer parti de l'environnement du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> Logements dessinés sur la diagonale gare/passarelle ce qui donne l'illusion de redessiner la rivière, en écho à la Brèche
<p>FAIBLESSES Points négatifs pouvant être améliorés</p> <ul style="list-style-type: none"> Problématique liée au promoteur : de quelle façon les faire aménager selon le principe d'Eric Daniel-Lacombe ? 	<p>MENACES Freins pouvant nuire au développement du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> Manque d'attractivité et de soutien financier de la ville de Creil

L'analyse SWOT (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) vient mêler l'étude des forces et des faiblesses du projet, avec celle des opportunités et des menaces de son environnement afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Avantages / Inconvénients par acteurs

	Avantages	Inconvénients
Collectivité	Réalisation d'une opération d'aménagement	-
Etat	Opération de renouvellement urbain avec prise en compte du risque permettant de réduire la vulnérabilité du territoire	Enjeux humains et matériels supplémentaires en zone inondable
Usagers/Habitants	Offre résidentielle de qualité à proximité des aménités de la ville	-
Propriétaire	Réinvestissement du foncier	-



Point méthodologique

Les indicateurs de résilience

Pour ce qui est des indicateurs de résilience, il convient de préciser quelques aspects.

Tout d'abord notons que les 5 critères définis pour étudier la résilience du projet ont été proposés par Oise-les-Vallées et engagent uniquement son choix méthodologique. Nous avons distingué :

- Intérêt environnemental** : intérêt qu'offre le projet d'un point de vue environnemental : respect de la Nature, préservation de la biodiversité...
- Intérêt social** : intérêt qu'offre le projet d'un point de vue humain et social : utilité pour les usagers, amélioration du cadre de vie des habitants
- Intérêt fonctionnel** : intérêt du projet d'un point de vue fonctionnel : capacité du bâti à faire face techniquement aux inondations, à résister à l'aléa...
- Intérêt économique** : intérêt qu'offre le projet d'un point de vue économique : capacité du projet à générer un revenu, à attirer des entreprises ou commerces, à favoriser le tourisme...
- Intérêt paysager** : capacité du projet de s'intégrer harmonieusement dans le territoire : prise en compte des spécificités territoriales de chaque zone, intérêt esthétique...

Explication du choix de notation

Celui-ci s'est fait sur une échelle allant de 0 à 10, en sachant que le 0 correspond à la pire notation possible et à l'inverse le 10 à la meilleure. Ce choix de notation est bien entendu subjectif et n'est en aucun cas immuable. Son but est en partie de susciter le débat et les réactions.

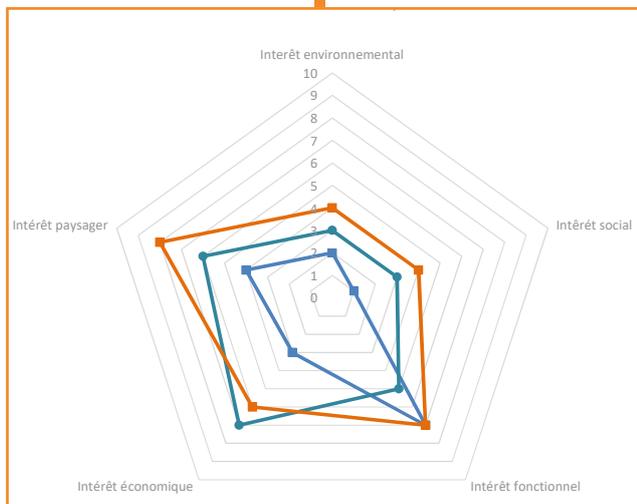
Note	Catégorie
1-2	Très mauvais
3-4	Mauvais
5-6	Médiocre
7-8	Bon
9-10	Très bon

Ce système de notation a pour vocation de comparer les trois scénarios retenus :

- Le premier renvoie au scénario actuel. Il correspond à l'état du terrain tel qu'il est maintenant, avant tout type d'aménagement ;
- Le second correspondrait à un scénario hypothétique d'aménagement ou le risque d'inondation ne soit pas pris en compte. Il renvoie donc à un projet d'aménagement qui – tout en respectant les documents d'urbanisme en vigueur – ne fait pas de la résilience son premier atout.
- Le troisième renvoie au scénario qui nous a été proposé par Eric Daniel-Lacombe et qui a été exposé ci-dessus.

Eléments à prendre compte pour la résilience

Intérêt...	environnemental	social	fonctionnel	économique	paysager	Particulier	Etat	Collectivité	Promoteur
Scénario 1 « Situation actuelle »	2	1	7	3	4	2	6	3	2
Scénario 2 « Abstraction du risque »	3	3	5	7	6	6	5	8	9
Scénario 3 « Eric Daniel-Lacombe »	4	4	7	6	8	6	8	8	8



Degré de satisfaction

