

RFR

4, rue d'Enghien
75010 Paris
France
tél: 33 (0)1 53 24 91 00
fax: 33 (0)1 53 24 13 31
e-mail: rfr@rfr.fr
site web: <http://www.rfr.fr>

Maîtrise d'Ouvrage
Communauté de l'Agglomération Creilloise
24, rue de la Villageoise - BP 81
60106 CREIL Cedex

Passerelle sur l'Oise

Etude d'Impact pour le Dossier d'Enquête Publique

Phase AVP

Indice 0

Novembre 2011

00	Novembre 2011	Etablissement initial du document
Indice	Date	Objet ou Modification

Maître d'ouvrage :	Communauté de l'Agglomération Creilloise
--------------------	--

RFR , Ingénieurs Affaire : 1023 © RFR Ed.22/03/2012; 3:05	Auteur: RV Visa: JFB Fichier :g:\documents rfr\vr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Document n° EI-DEP-01
--	--	---------------------------------

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
1.1 Identification du rapport, rédacteur	5
1.2 Contexte législatif	5
1.3 Demandeur	5
1.4 Concepteur de l'ouvrage	5
1.5 Documents connexes	5
1.5.1 Documents liés à la passerelle sur l'Oise	5
1.5.2 Documents liés à la ZAC multi-site de Gournay-les-Usines	6
1.5.3 Documents liés à l'aménagement de l'île Saint-Maurice	6
2. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	7
2.1 Position de l'opération	7
2.1.1 Site du projet	7
2.1.2 Proximité de sites protégés	8
2.2 Etat initial du site	10
2.2.1 Relief et hydrologie	10
2.2.2 Contexte géologique et hydrogéologique, sol	14
2.2.3 Etat actuel des rives	17
2.2.4 Déplacements	21
2.3 Projets urbains et paysagers sur les abords de la passerelle	23
2.3.1 Réaménagement de la rive nord : ZAC Multisites	23
2.3.2 Réaménagement de la l'île Saint Maurice	26
2.4 Motivation du projet de passerelle	28
2.4.1 Motivation du projet	28
2.4.2 Résultats escomptés	28
3. PRESENTATION DU PROJET DE PASSERELLE	29

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 2 / 61
---	---	---------------------

4. EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS DU PROJET DE PASSERELLE SUR LE SITE	30
4.1 Effets temporaires dus au chantier	30
4.1.1 Emprise temporaire de chantier	30
4.1.2 Déplacements et stationnement	32
4.1.3 Servitudes	32
4.1.4 Effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement	33
4.1.5 Milieu humain, santé, sécurité	34
4.1.6 Durée de la phase de chantier	34
4.2 Effets permanents dus à la présence du franchissement	35
4.2.1 Paysage	35
4.2.2 Milieu naturel	37
4.2.3 Ressources en eau, rapport à l'Oise	39
4.2.4 Circulation quai d'Aval	41
5. MOTIVATION DU CHOIX DU PROJET	42
5.1 Procédure de choix	42
5.2 Choix parmi les alternatives techniques	43
5.2.1 Solutions avec une pile en rivière	43
5.2.2 Solutions à structure intradossée	43
5.2.3 Solutions à structure extradossée	44
5.3 Insertion paysagère	45
5.3.1 Démarche paysagère de l'équipe de conception lors du Concours	45
5.3.2 Prolongation de l'intégration paysagère après le concours	46
6. MESURES COMPENSATOIRES	48
7. ANALYSE DES METHODES UTILISEES	49
7.1 Etat initial du site et de son environnement	49
7.1.1 Etat initial du site, projets urbains et paysagers aux abords du site	49
7.1.2 Proximité de sites protégés	49
7.1.3 Contexte géologique et hydrogéologique	49

7.2	Motivation du projet de passerelle, résultats escomptes	49
7.3	Presentation du projet de passerelle et de ses effets	49
7.3.1	Présentation du projet	49
7.3.2	Effets directs et indirects du projet de passerelle sur le site	50
7.3.3	Influence sur les sites Natura 2000	50
7.4	Points spécifiques aux infrastructures de transport	50
7.4.1	Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	50
7.4.2	Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet	50
8.	POINTS SPECIFIQUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	51
8.1	Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	51
8.1.1	Pollution et nuisances	51
8.1.2	Avantages induits pour les usagers	51
8.1.3	Avantages induits pour les tiers	51
8.2	Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet	51
9.	RESUME NON TECHNIQUE	52
9.1	Introduction	52
9.2	Etat initial du site et de son environnement (p. 8 à 31)	52
9.3	Presentation du projet de passerelle (p. 31).	56
9.4	Effets directs et indirects du projet de passerelle sur le site (p.32 à 44)	57
9.5	Motivation du choix du projet (p.44 à 50)	59
9.6	Mesures compensatoires (p. 50)	61
9.7	Points spécifiques aux infrastructures de transport (p. 53)	61

1. INTRODUCTION

1.1 IDENTIFICATION DU RAPPORT, REDACTEUR

Le présent document est une étude d'impact du projet de passerelle sur l'Oise à Creil ; il entre dans le cadre d'une enquête publique.

Il est établi par RFR dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par la Communauté de l'Agglomération Creilloise:

- Jean-François BLASSEL, RFR, Directeur de projet, superviseur du rapport,
- Raphaël ROYER DE VERICOURT, RFR, Ingénieur chef de projet, rédacteur.

1.2 CONTEXTE LEGISLATIF

Au titre de l'article R. 123-1 du Code de l'environnement, le projet de passerelle sur l'Oise entre dans la catégorie des projets soumis à enquête publique.

1.3 DEMANDEUR

Communauté de l'Agglomération Creilloise
24, rue de la Villageoise - BP 81
60106 CREIL Cedex

Contact :

Hervé COUDIERE, Directeur Général des Services Techniques
Arnaud PREIONI, Responsable du service rénovation urbaine

1.4 CONCEPTEUR DE L'OUVRAGE

La conception, les études et la maîtrise d'œuvre de la passerelle sont assurées par le bureau d'études RFR :

RFR

4 rue d'Enghien
75010 PARIS

+33 1 53 24 91 00

Contact :

Jean-François BLASSEL, Directeur de projet
Raphaël ROYER DE VERICOURT, Ingénieur chef de projet

1.5 DOCUMENTS CONNEXES

1.5.1 Documents liés à la passerelle sur l'Oise

Outre cette étude d'impact, le Dossier d'enquête publique comprend une notice explicative.

De plus, parallèlement à l'enquête publique, les documents suivants ont été réalisés et seront annexés au Dossier d'enquête publique :

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 5 / 61
--	---	---------------------

- une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 avoisinants
- une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau

1.5.2 Documents liés à la ZAC multi-site de Gournay-les-Usines

Le projet de passerelle sur l'Oise se situe en partie sur la zone OA6-7 de la ZAC multi-sites de Gournay-les-Usines, orchestrée par la Communauté de l'Agglomération Creilloise.

La ZAC a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, dans le cadre de laquelle une étude d'impact a été réalisée pour le compte de la Communauté d'Agglomération Creilloise par le bureau Equipement et Environnement. La passerelle fait partie des ouvrages décrits par cette étude d'impact (en particulier p.87 et p.124 à propos de la zone OA6-7, p.119 à propos de l' « agrafe urbaine »).

Le contexte de la passerelle étant en grande partie identique, des références et citations de l'étude d'impact de la ZAC seront faites dans ce document ; l'étude d'impact de la ZAC sera également annexée au Dossier d'Enquête Publique de la passerelle.

Les volets concernant spécifiquement la passerelle et ses particularités seront en revanche développés de manière exhaustive dans cette étude.

1.5.3 Documents liés à l'aménagement de l'île Saint-Maurice

Le projet de passerelle sur l'Oise débouche sur l'île Saint-Maurice, qui fait l'objet d'un projet de réaménagement, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Creil et Maitrise d'œuvre de l'Agence François BRUN, paysagiste.

L'île et son aménagement ont fait l'objet d'un Diagnostic Paysager et d'intentions d'aménagement générales, dans le document « *Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'île Saint-Maurice à Creil - Diagnostic Paysager* », Agence François BRUN, Juin 2011.

Ce document sera cité dans la présente étude, et sera annexée au Dossier d'enquête publique.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 6 / 61</p>
---	--	----------------------------

2. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1 POSITION DE L'OPERATION

2.1.1 Site du projet

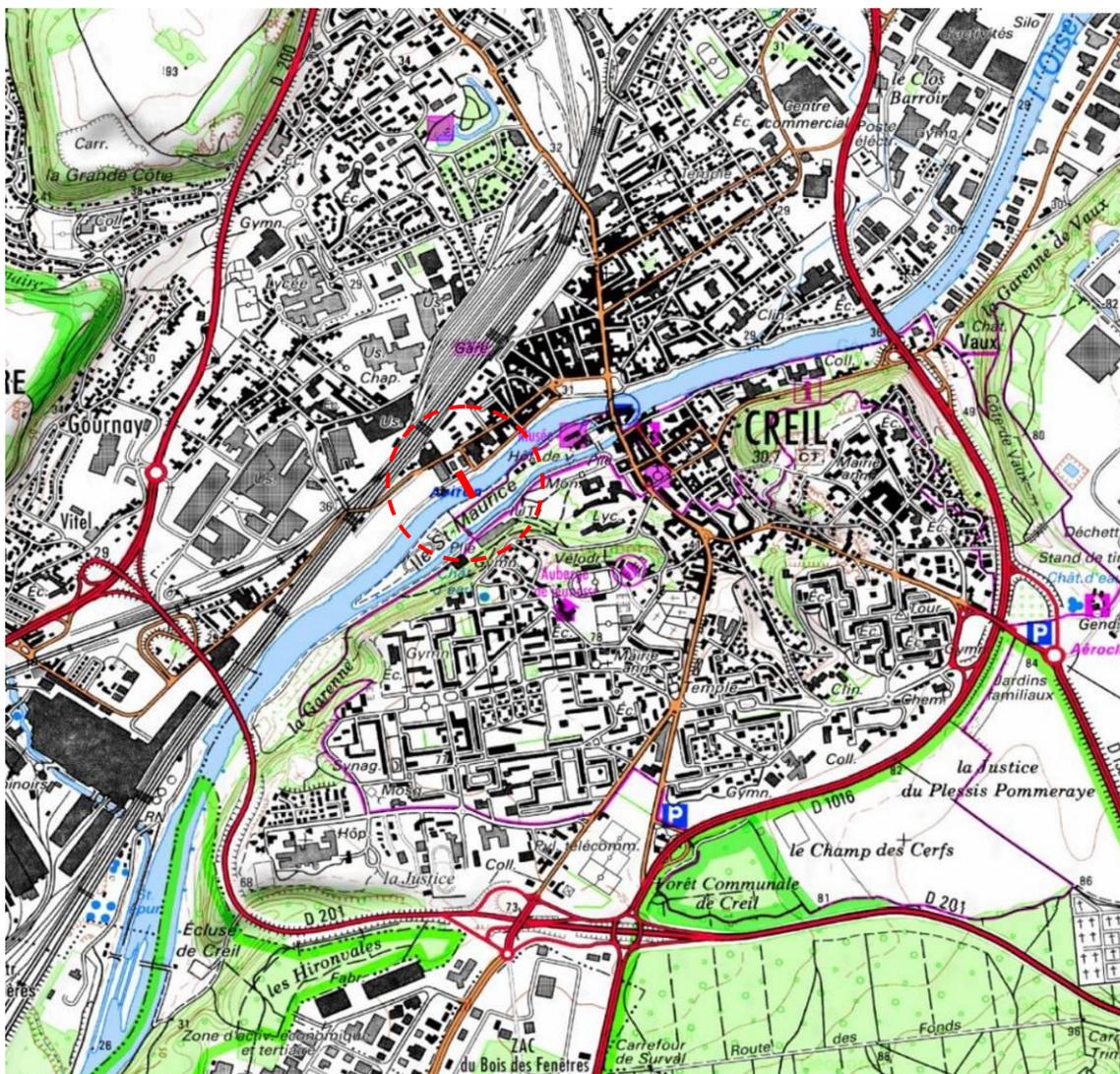
La future passerelle franchira l'Oise sur la commune de Creil (60) :



Plan de localisation du futur ouvrage



Photo de l'existant avec position du futur ouvrage



Positionnement du futur ouvrage sur la carte IGN 1/25000

2.1.2 Proximité de sites protégés

Le site du projet est situé à une relative proximité de sites Natura 2000, en particulier des deux emprises de la zone Natura 2000 FR2200379 - Coteaux de l'Oise autour de Creil situées en amont et en aval.

Le projet est également situé à proximité de la ZNIEFF de type I 220005064 - Massifs Forestiers de l'Halatte

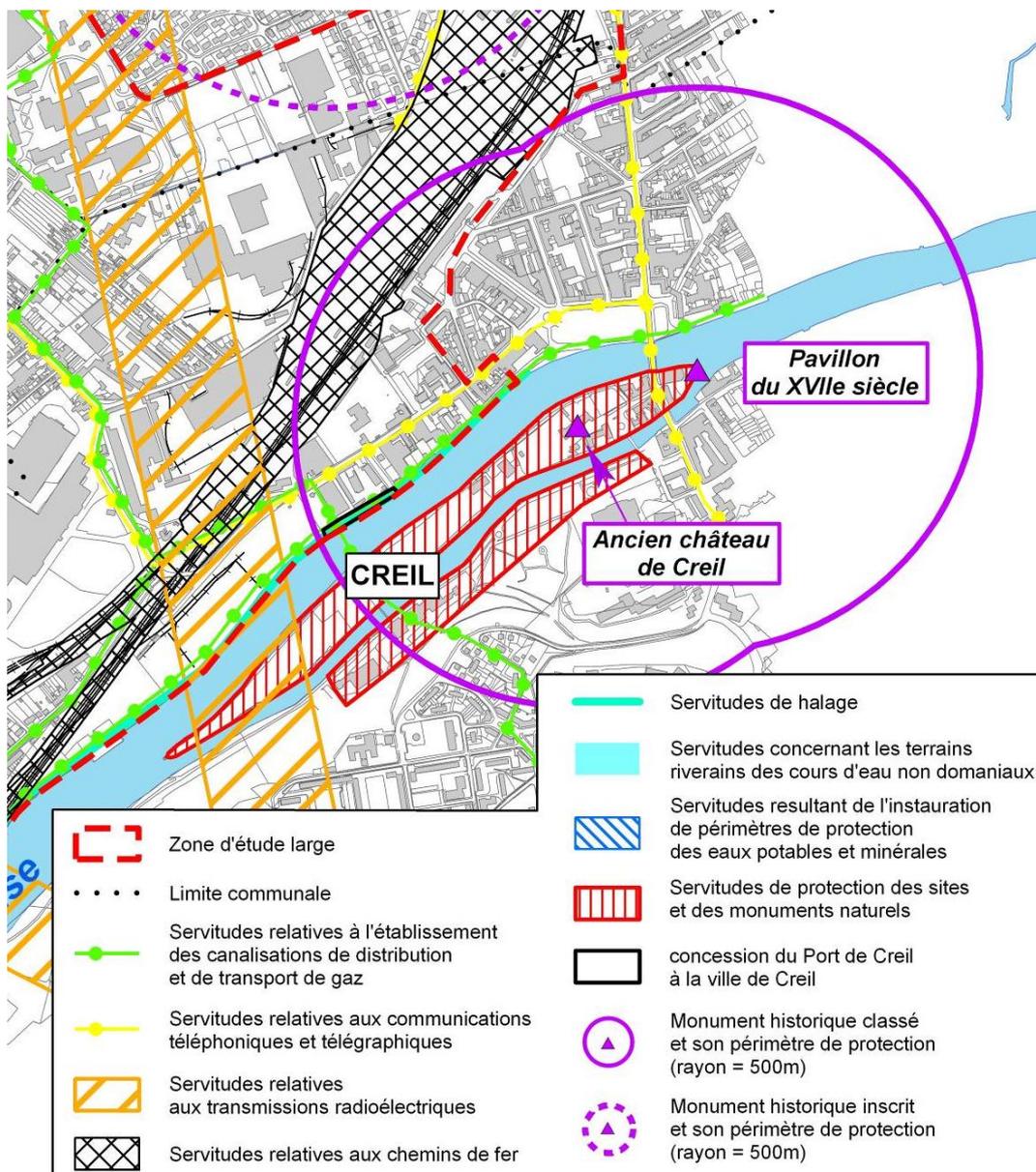
Voir le document « Evaluation des incidences - Natura 2000 » rédigé par RFR à ce sujet, annexé au Dossier d'enquête publique.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 8 / 61</p>
---	--	---------------------

En outre, le projet de passerelle est situé à l'intérieur du périmètre de protection d'un rayon de 500 mètres autour de l'ancien château situé sur l'île Saint-Maurice.

Enfin, l'île Saint-Maurice sur laquelle aboutit la passerelle est un site inscrit en vertu de l'arrêté préfectoral du 23 juin 1944.

L'extrait de carte ci-dessous permet de situer le projet de passerelle en fonction notamment de ces deux périmètres de protection :



Source : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact », juin 2006.

2.2 ETAT INITIAL DU SITE

Voir aussi : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §.III, Equipement et Environnement, juin 2006

2.2.1 Relief et hydrologie

2.2.1.1 Situation

Le centre-ville de Creil est installé dans la vallée de l'Oise de part et d'autre de la rivière, au niveau de l'extrémité nord de l'île Saint Maurice. La rive Nord et l'île présentent une altimétrie relativement plane à une altitude moyenne de 30m environ ; en retrait de 500 à 1000m au nord du cours d'eau, un coteau délimite le plateau de Montataire, culminant à 90m.

La rivière est également bordée immédiatement sur sa rive Sud par un coteau raide, délimitant un second plateau à 70m d'altitude.

Le futur ouvrage est destiné à franchir l'Oise au sud du centre de Creil, au niveau approximativement du milieu de l'île Saint Maurice.

Voir aussi : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §III.2, Equipement et Environnement, juin 2006

2.2.1.2 Risques naturels

Etant donné l'altimétrie relativement plane au niveau du site de projet et de ses alentours, le relief ne crée pas de contrainte majeure pour le projet.

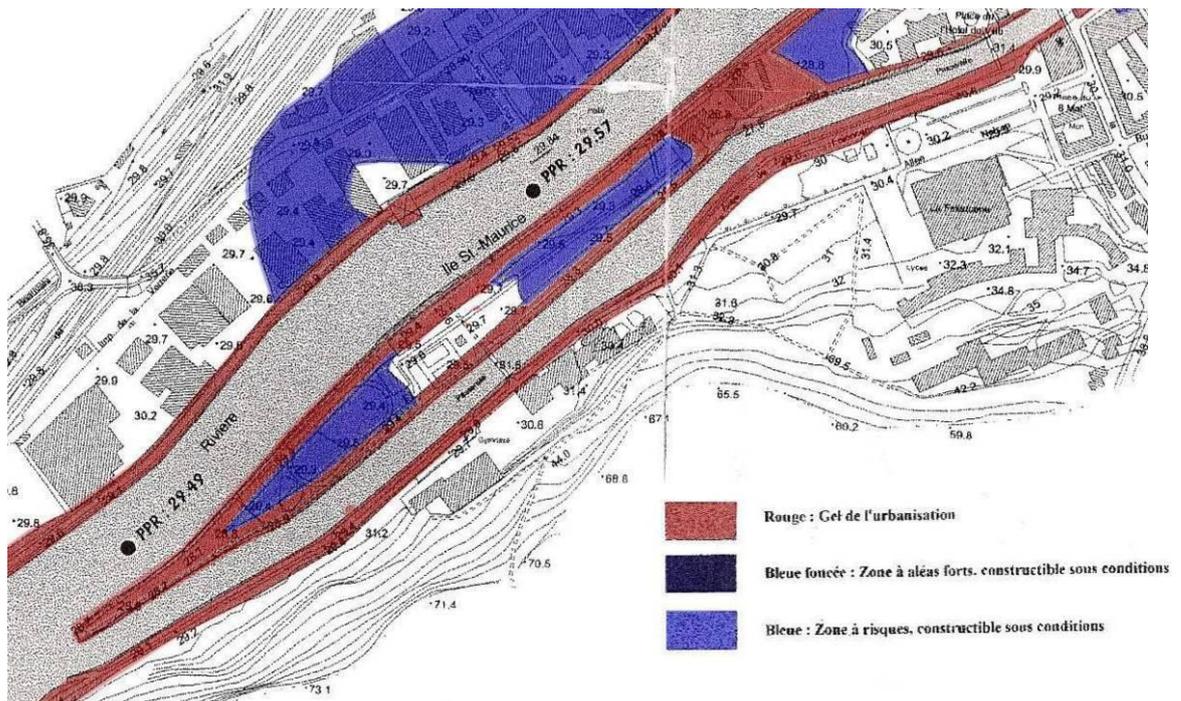
En revanche la présence de l'Oise présente un risque d'inondations, liées aux crues. Un PPR-Inondations définit des zones de limitation des activités et constructions autorisées.

2.2.1.2.1 Zones inondables selon le PPR

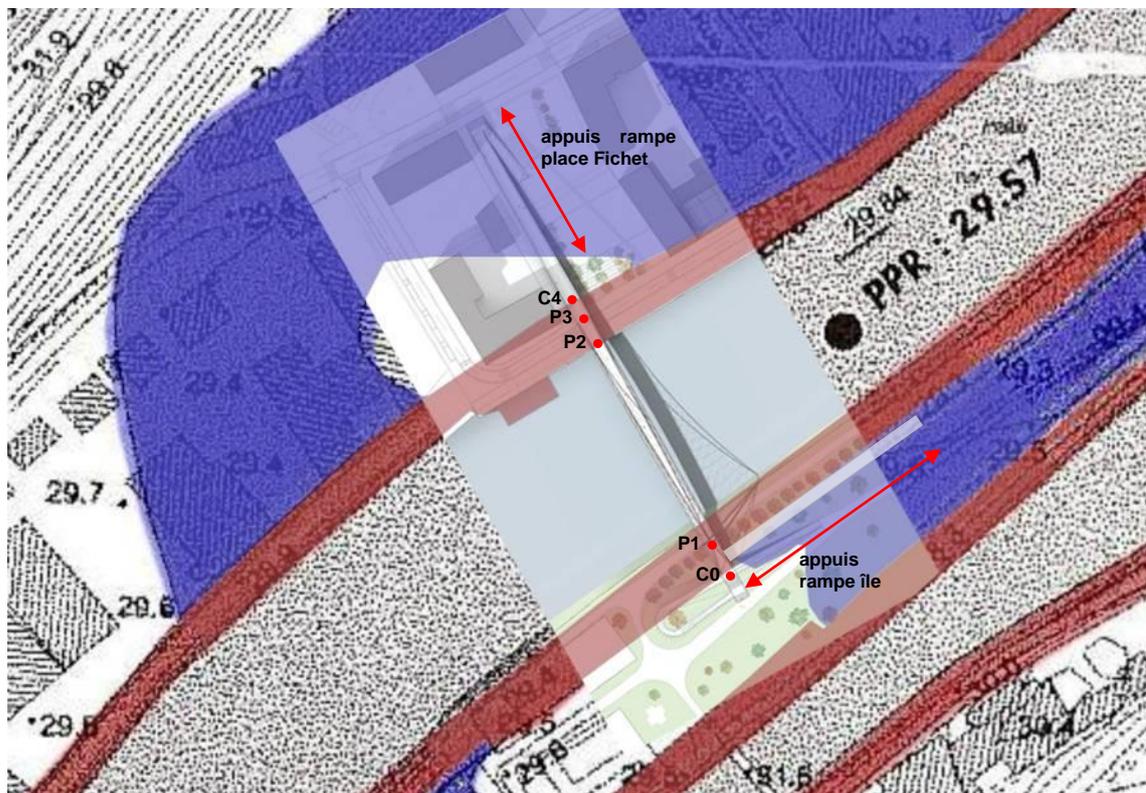
Le champ d'expansion des crues tel que défini par le PPR est détaillé ci-dessous.

La carte du PPR définit des zones Rouge, Bleues Clair ou Foncé, et Blanche.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 10 / 61</p>
---	--	-----------------------------



D'après la carte du PPR une partie des appuis est située en zone bleu ou zone rouge :



On constate Néanmoins que la rampe sur la rive Nord se situe sur l'emprise d'un hangar existant voué à être démolit, et devant un futur bâtiment bordant la place (bâtiment « Equipement Enfance »).

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 11 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Le PPR interdit notamment en zone rouge :

1 - Toutes occupations ou utilisations des sols soumises à permis de construire ou à déclaration préalable au titre des articles L 421-1, L 422-2, R 421-1, R 422-2 et R 422-3 du Code de l'urbanisme.

Sont notamment interdits :

- les **constructions** ;
- les **lotissements** ;
- les **clôtures** ;

(...)

4 - Les **remblais et exhaussements du sol**, à l'exception de ceux qui sont en relation directe avec les occupations autorisées par l'article 3.2.

Egalement, il interdit notamment en zone bleue :

4 Les remblais, exhaussements du sol, et édification de digues, à l'exception de ceux qui sont en relation directe avec les occupations du sol autorisées par les articles 4.2, 4.3, et 4.4.

De plus le PPR mentionne :

Par ailleurs et d'une manière générale, la loi n°95-101 du 02-02-95 relative au renforcement de la protection de l'environnement retient le principe d'une gestion globale du risque ; dans ce contexte, elle s'intéresse aussi aux espaces du bassin versant qui ne sont pas directement exposés aux risques, mais où les projets de constructions, d'ouvrages, d'aménagement ou les exploitations agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles peuvent aggraver les risques des secteurs directement concernés ou en provoquer de nouveaux (cf. paragraphe 40.1).

C'est pourquoi les nouveaux documents d'urbanisme (POS, ZAC, ...) des communes du périmètre du présent PPR, ainsi que leurs révisions ou modifications, devront s'assurer que leurs dispositions ne viennent pas augmenter les risques existants ou en générer de nouveaux. En tant que de besoin, et notamment lorsqu'il s'agit de la création de zones d'extension de l'urbanisation, une étude hydraulique, dans le cadre général de l'application de la loi sur l'eau, viendra confirmer l'absence de contribution aux risques, ou prescrire toutes dispositions utiles pour rendre les conséquences acceptables (bassin-tampon sur réseau d'eaux pluviales, par exemple).

2.2.1.2.2 Démarche de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau

La présence de l'Oise, et en particulier l'effet de ses crues, a conduit à effectuer pour la passerelle une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau. L'absence d'impact de l'ouvrage et de ses rampes sur le bon écoulement des crues y est notamment justifiée, par calcul et sommation de la surface retirée à l'expansion des crues, et par comparaison avec la situation actuelle et les bâtiments futurs.

Par ailleurs, l'ensemble de la ZAC fait également l'objet d'une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, où l'absence d'impact sur le bon écoulement des crues est également justifiée.

2.2.1.3 Navigation sur l'Oise, gabarits et servitudes

Le segment de l'Oise présent sur le site fait partie du projet de nouvel axe fluvial Seine-Nord prévu pour péniches de grands gabarits, destiné à relier le bassin de la Seine au réseau Nord de la France et au-delà au réseau européen.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 12 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Des gabarits de navigation particuliers sont mis en place dans le cadre de ce projet, et devront être respectés par l'ouvrage :

-	ligne d'eau de référence (LER)	:	27,11 m NGF,
-	retenue normale (RN)	:	26,71 m NGF,
-	hauteur libre	:	7 m par rapport à la LER,
-	mouillage	:	4 m par rapport à la RN,
-	ouverture minimale	:	42 m (ou 2 x 25m)

soit un gabarit culminant à 34.11m NGF sur une largeur de 42m (source : VNF)

De plus, la passerelle et ses rampes doivent respecter sur les rives les servitudes suivantes liées à la navigation :

- Sur le Quai d'Aval côté ville, servitude de halage VNF de 7.80m de largeur
- Sur l'île Saint Maurice, servitude de marchepied VNF de 3.25m de largeur

(Source : CAC / VNF)

2.2.2 Contexte géologique et hydrogéologique, sol

2.2.2.1 Situations

Voir également : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §III.2.2, *Equipement et Environnement*, juin 2006

Une étude géotechnique G12 a été réalisée sur le site du projet en juin 2011. Le rapport de mission G12 effectué par le bureau d'étude GINGER identifie les couches géologiques suivantes :

Contexte géologique et géotechnique :

- *Sous un revêtement superficiel, des remblais (couche n° 1) ont été observés au droit des sondages jusqu'à une profondeur comprise entre 1.4 m et 4.0 m. Ils présentent des caractéristiques mécaniques variables: de faibles à élevées. De par leur origine, la nature, la profondeur et les caractéristiques mécaniques des remblais peuvent varier sensiblement et brutalement. De plus, il n'est pas exclu de rencontrer des poches de remblai plus profondes au droit du projet.*
- *Sous ces remblais, une formation composée d'un horizon limoneux de faible épaisseur puis d'un horizon à dominante sableuse et/ou argileuse, marron à gris (couche n°2) a été observée jusqu'à des profondeurs variant de 5.4 m à 9.0 m. Il présente des caractéristiques mécaniques très faibles à faibles. Localement, au droit des sondages FP2/SC2, quelques éléments végétaux ont été repérés. Ils sont susceptibles d'évoluer avec la biodégradation de la matière organique.*
- *Les alluvions sable-graveleuses sous-jacentes (couche n°3) présentent des caractéristiques mécaniques moyennes à bonnes puis bonnes dans les horizons inférieurs.*
- *Les sables sous-jacents, gris à noirs (couche n°4) présentent de très bonnes caractéristiques mécaniques.*
- *La présence de la nappe d'accompagnement de la rivière l'Oise a été repérée entre 2.4 m et 3.1 m de profondeur au droit des sondages lors des reconnaissances (en mai 2011 et juin 2009). Ces niveaux sont susceptibles de varier. Il conviendra de vérifier que le site n'est pas inondable car un remblaiement général rendraient caduques les conclusions du présent rapport.*

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 14 / 61</p>
---	--	-----------------------------

- Synthèse concernant les ouvrages situés sur l'île Saint Maurice : sondages FP2/SC2 et SP2

Formation	Nature du sol	Profondeur moyenne de la base (m/TN actuel)	Valeurs pressiométriques	
			p_i (MPa)	E_M (MPa)
1.	Remblais	1.7	0.8	10.0
2.	Limon puis argile +/- sableuse, marron grise	7.5	0.25	1.7
3.	Alluvions sablo-graveleuses	11.5	0.8	8.0
4a.	Sable gris foncé à noir	24.0	3.5	38.0
4b.		> 30.0	2.0	22.0

- Synthèse concernant les ouvrages situés sur le quai d'Aval : sondages FP1/SC1 et SP1

Formation	Nature du sol	Profondeur moyenne de la base (m/TN actuel)	Valeurs pressiométriques	
			p_i (MPa)	E_M (MPa)
1.	Remblais	2.7	0.4	4.5
2.	Limon puis argile +/- sableuse, marron grise	6.2	0.15	2.0
3.	Alluvions sablo-graveleuses	9.7	1.3	15.0
4a.	Sable gris foncé à noir	22.2	4.3	47.0
4b.		> 30.0	2.0	22.0

Source : Rapport d'étude G12 –GINGER, juin 2011

Le rapport préconise donc la réalisation de fondations profondes pour l'ouvrage (pieux micropieux, tirants).

Il fait noter que les massifs de fondation se trouveront tout ou en partie sous la nappe d'accompagnement de l'Oise, ce qui impliquera des sujétions de pompage ou de rabattement de nappe.

2.2.2.2 Hydrogéologie

Voir également : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §III.2.3, Equipement et Environnement, juin 2006

La nappe d'accompagnement de l'Oise est présente sur le site, situé aux abords immédiats de l'Oise. Le rapport de mission G12 effectué en juin 2011 par le bureau d'étude GINGER précise sa position (avec des variations de niveau possible) :

Contexte géologique et géotechnique :

- (...)
- *La présence de la nappe d'accompagnement de la rivière l'Oise a été repérée entre 2.4 m et 3.1 m de profondeur au droit des sondages lors des reconnaissances (en mai 2011 et juin 2009). Ces niveaux sont susceptibles de varier. Il conviendra de vérifier que le site n'est pas inondable car un remblaiement général rendraient caduques les conclusions du présent rapport.*

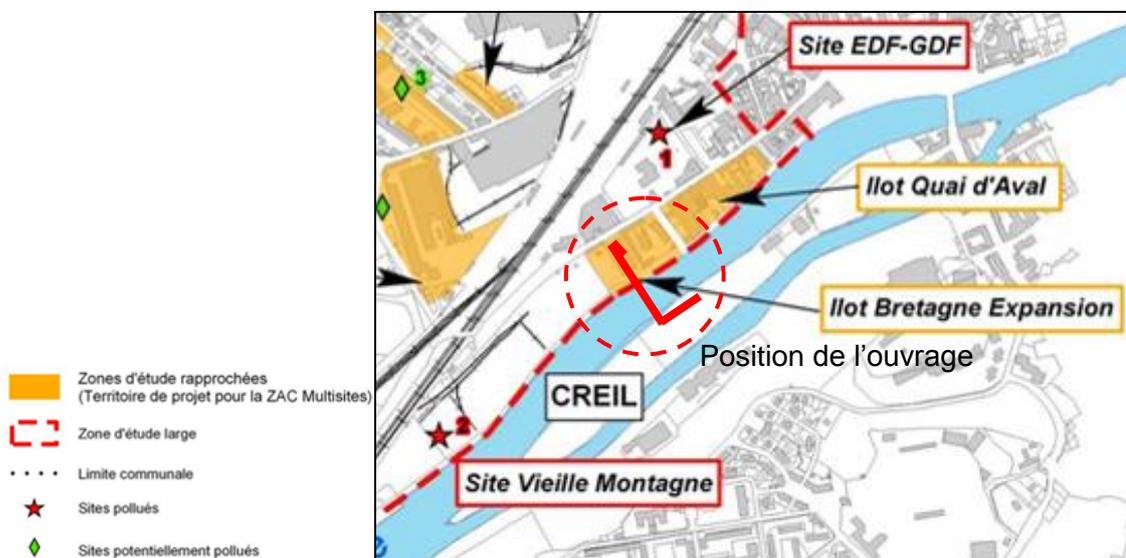
Dans ce contexte, les massifs de fondation de l'ouvrage pourront se trouver tout ou en partie sous la nappe d'accompagnement de l'Oise. Ceci devra être pris en compte pour le dimensionnement, et pourrait également impliquer des sujétions de pompage ou de rabattement de nappe lors des travaux de construction.

2.2.2.3 Pollution de sol

Voir également : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §III.2.2, Equipement et Environnement, juin 2006

Le passé industriel de la ville de Creil a causé par endroit des pollutions de sol. L'étude d'impact de la ZAC relève d'après les bases de données BASOL du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, et BASIAS du Bureau de Recherches Géologiques et Minières :

- des sites identifiés avec précision comme pollués : site de l'usine Vieille Montagne, et site EDF, situés tous deux entre l'Oise et les voies ferrées
- d'autres sites présentés comme potentiellement pollués en fonction des activités qui s'y sont développées et des produits qui y ont été entreposés, tous situés au nord des voies SNCF



Source : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » p.22, Equipement et Environnement, juin 2006 ; en jaune, les sites de la ZAC

Le site du projet est à proximité des deux sites relevés comme pollués par l'étude d'impact de la ZAC, mais **n'est pas lui-même relevé comme étant pollué ou potentiellement pollué.**

2.2.3 Etat actuel des rives

2.2.3.1 Rive Nord : un contexte urbain marqué par les friches industrielles

2.2.3.1.1 Contexte actuel du projet sur la rive Nord

Voir également : « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact », *Equipement et Environnement*, juin 2006

Le paysage plat de la rive Nord de l'Oise est marqué par la présence d'emprises industrielles anciennes et actuelles de grande taille, et est entrecoupé par l'Oise et par le réseau de transport SNCF. Ces derniers forment des coupures urbaines significatives à l'échelle de l'agglomération, avec un nombre limité de franchissements.

La passerelle arrive sur la rive Nord de l'Oise dans une zone enclavée entre l'Oise et les voies ferrées. L'ouvrage atterrit sur le Quai d'Aval, et sa rampe se développe au niveau de l'actuel Ilot « Bretagne Expansion » ; ce secteur comporte une parcelle de 5 476 m² appartenant à la société Bretagne Expansion, et est occupée par un magasin de meubles (Confort Galaxy), ses entrepôts et son parking extérieur.



Situation actuelle de la rive Nord

L'îlot est bordé par les voies suivantes :

- au Nord par la rue Jean Jaurès, artère principale de jonction de Creil au quartier de Gournay de l'autre côté des voies ferrées à travers le « Pont Y ».
- au Sud par le Quai d'Aval et l'Oise. Le quai présente une structure en rideau de palplanches et une chaussée se prolongeant le long de l'Oise

Au Nord, de l'autre côté de la rue Jaurès, se trouve l'ancienne usine Fichet, actuellement transformée en garage. Cette usine a été identifiée comme un élément architectural et patrimonial important du quartier.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 17 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Immédiatement à l'Est de l'emprise « Bretagne Expansion » se trouvent les bâtiments des Ateliers municipaux de la ville de Creil. A l'Ouest se trouve la vaste emprise de l'ancienne usine Vieille Montagne. Cette emprise a été dégagée de ses constructions, et présente actuellement une friche de grande surface.

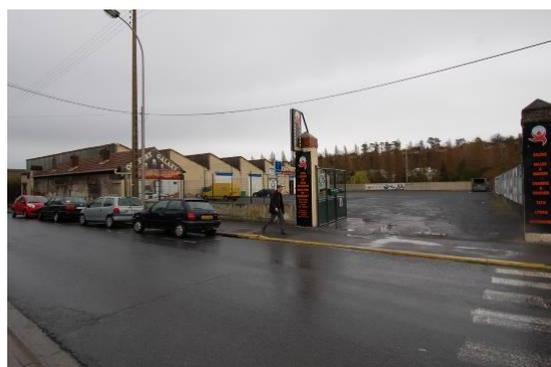
L'ensemble du site est actuellement très minéralisé, avec des rues sans alignement d'arbres, et des parcelles sans végétation.



Quai d'Aval



Ancienne usine Fichet



Bretagne Expansion : entrepôt et parking



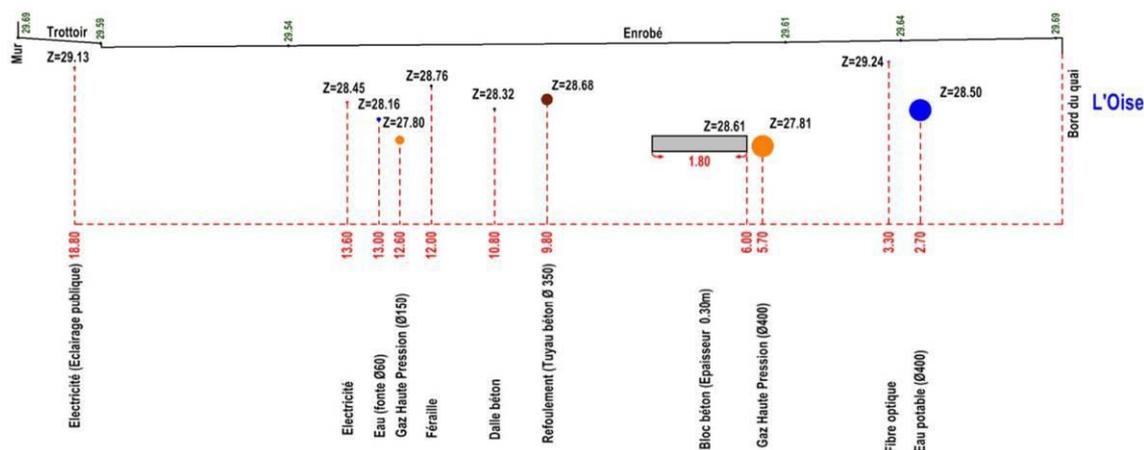
Voies SNCF et Pont Y



Site Vieille Montagne depuis le Pont Y

2.2.3.1.2 Réseaux dans le Quai d'Aval

Le Quai d'Aval est marqué par la présence de nombreux réseaux longeant l'Oise. Un relevé sur site effectué par le bureau d'études GINGER en juin 2011 a permis de les identifier, ainsi que leurs positions exactes au niveau du futur ouvrage.



*Position des réseaux relevés dans le Quai d'Aval
 Source : relevé GINGER Juin-Juillet 2011*

Les réseaux les plus contraignants sont les réseaux de gaz haute pression, dont le dévoiement est une opération difficilement envisageable. L'exploitant GRT gaz donne par ailleurs un ensemble de prescriptions à respecter à proximité de ses canalisations, avec en particulier :

- Une distance minimale de 1.50m à respecter pour toute implantation
- Des prescriptions sur les et méthodes de chantier et les appareils utilisés, et un avis de l'exploitant avant réalisation des travaux.

Le dévoiement des réseaux de fibres optiques est également difficile. Le dévoiement de l'eau potable est sensiblement moins délicat.

2.2.3.1.3 Circulation Quai d'Aval

Le Quai d'Aval est ouvert à la circulation, et constitue en particulier l'unique accès à la zone située entre les voies SNCF et l'Oise, en aval du site de projet, dans la zone de l'Ecluse de Creil. L'éventuelle coupure du Quai d'Aval durant des phases de travaux présente donc un problème circulatoire à résoudre.

2.2.3.2 Rive gauche : l'île Saint Maurice

Voir également : «*Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'île Saint-Maurice à Creil - Diagnostic Paysager* », Agence François BRUN, Juin 2011

Délimitée de la rive Sud par le petit bras de l'Oise, l'île Saint Maurice fait figure de « poumon vert » de la ville de Creil. Hormis sa pointe Nord, cette île étroite de 1200m de long pour 75m de largeur en moyenne n'est pas urbanisée, et présente un mélange d'espaces verts et d'équipements de loisir : club nautique, terrains de sport. Les grands espaces engazonnés dégagés du centre de l'île servent à l'installation saisonnière d'activités publiques de plein air (cinéma, etc...).



Île Saint Maurice avec la position du futur ouvrage

L'île est aujourd'hui organisée en 2 parties, avec une première entité Nord-est (amont) allant de la base nautique à la petite passerelle et une deuxième partie Sud-ouest (aval), allant de la petite passerelle à la pointe de l'île, dédiée principalement aux équipements sportifs. Cette partition est renforcée par une différence d'ambiance végétale, due pour partie à la suppression des grands peupliers le long de l'allée centrale, il y a 5, 6 ans et aux plantations de pins et lauriers.

La rive Nord de l'île, face au Quai d'Aval, est relativement artificialisée et marquée par le trafic fluvial : quai soutenu par des enrochements, plantation de peupliers en ligne parallèle au fleuve, chemin de rive correspondant à la servitude de marchepied. La végétation spontanée a cependant repris une certaine place par le biais d'arbustes s'implantant dans la rive enrochée et atteignant une certaine taille.

A l'inverse, la rive Sud semble plus naturelle : le petit bras de l'Oise étroit, fermé à la circulation fluviale, et la végétation plus libre donnent une ambiance plus calme.

Depuis le Quai d'Aval, l'île est perçue d'abord par son alignement de hauts peupliers au ras de l'eau ; la silhouette du plateau du Rouher se détache derrière la végétation.

L'île Saint Maurice est également un Site Naturel Inscrit bénéficiant de ce fait d'une certaine protection.



Ile depuis le Quai d'Aval



Club Nautique au nord de l'île



Centre engazonné de l'île



Chemin en rive Nord de l'île



Rive Sud : petit bras de l'Oise

2.2.4 Déplacements

De manière générale le territoire de Creil dans le quartier de Gournay n'est pas adapté aux circulations douces, comme le précise l'étude d'impact de la ZAC

Aucun aménagement cyclable spécifique n'existe actuellement sur le secteur. Les vélos doivent emprunter les voies de circulations automobiles pour cheminer. Par ailleurs, les déplacements piétons entre quartiers se font sur les axes principaux sur des cheminements sans homogénéité. Pour franchir les voies ferrées, le pont Y est la traversée la plus proche et elle est peu aménagée pour les piétons et les handicapés.

Enfin, les cheminements sont longs et indirects vers la gare ou le centre-ville de Creil depuis le quartier de Gournay-les-Usines.

Ces constats ne favorisent pas l'usage des modes de déplacements alternatifs sur les quartiers.

Source « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Complément II à l'Etude d'impact », Equipement et Environnement, juin 2010

De plus, la partie paysagée de l'île n'est accessible depuis Gournay que par la partie urbanisée du nord, reliée aux deux rives de l'Oise par des ponts. C'est le seul accès à l'île hormis une passerelle sur le petit bras desservant la seule rive Sud, au niveau des bâtiments de l'IUT. L'accès au parc de l'île depuis la rive Nord de l'Oise et la future place Fichet nécessite donc un détour de plus d'un kilomètre par les ponts existant au nord.

La zone de la future place Fichet présente donc un enclavement lié à l'Oise et un net déficit en aménagements pour les circulations douces.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 22 / 61</p>
---	--	-----------------------------

2.3 PROJETS URBAINS ET PAYSAGERS SUR LES ABORDS DE LA PASSERELLE

2.3.1 Réaménagement de la rive nord : ZAC Multisites

Source et citations / Voir également :

« ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact », *Equipement et Environnement*, juin 2006

« Complément I à l'Etude d'impact », *Equipement et Environnement*, juillet 2008

« Complément II à l'Etude d'impact », *Equipement et Environnement*, juin 2010

2.3.1.1 Objectifs de la ZAC

Le but général de la ZAC Multisites est le **réaménagement du quartier de Gournay**. Le projet est issu d'une démarche initiée en 2002 par les élus, qui a conduit à la définition d'un Schéma d'Aménagement global à réaliser sur 15 ans. Dans ce schéma, un **programme d'infrastructures** à l'échelle de la communauté d'agglomération accompagne la ZAC : création d'une voie nouvelle longeant les voies SNCF, réaménagement du carrefour des Forges, prolongement de la rue Louis Blanc, et réaménagement du Pont en Y (voir §0).

Les différentes opérations envisagées dans le schéma d'aménagement du quartier de Gournay-les-Usines visent à répondre à six objectifs bien définis :

- *renforcement du cœur actif intercommunal qu'est le quartier, en s'appuyant notamment sur la présence des locaux de la Communauté d'Agglomération de Creil,*
- *amélioration de la qualité de l'habitat en préservant la morphologie urbaine de l'habitat ancien typique et en créant des unités nouvelles ; la mixité habitat / services / équipements de ces quartiers sera reconstituée selon trois plans : un plan fonctionnel, un plan historique et un plan social,*
- *développement économique du territoire, et accueil de nouvelles entreprises sur des espaces actuellement en friche,*
- *développement culturel et éducatif à partir des structures existantes,*
- *renforcement du maillage routier et des liaisons douces,*
- *création d'une armature végétale autour de l'Oise.*

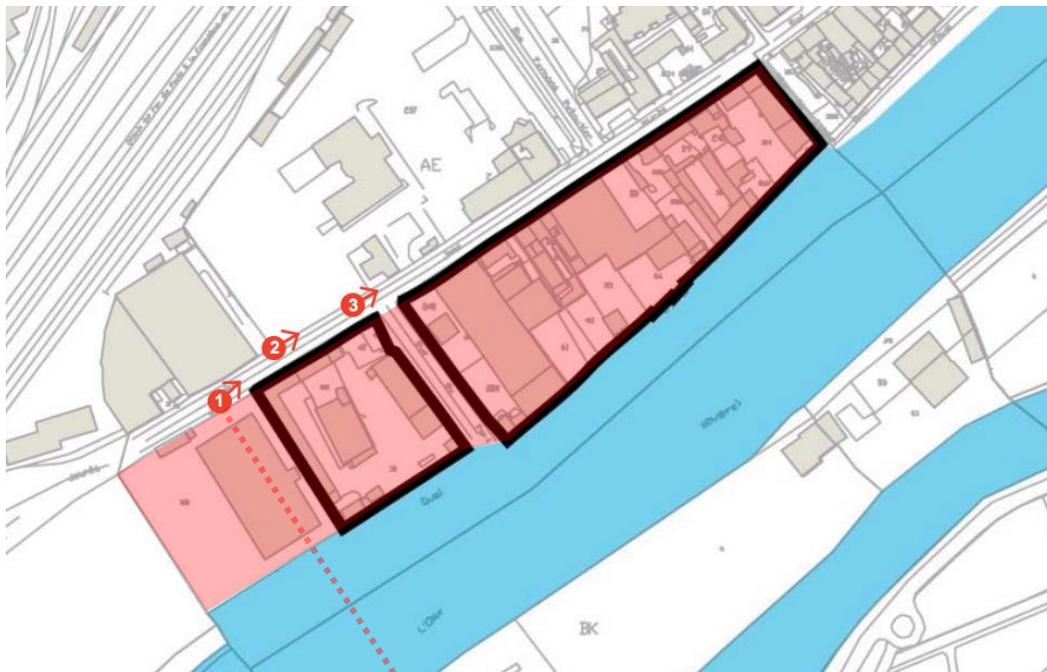
Un objectif en matière de déplacement est également le développement des circulations douces :

Les réalisations projetées dans le cadre du projet de rénovation urbaine ont un effet positif sur les déplacements : (...) elles favorisent l'usage des circulations douces par la création de cheminements piétons confortables, de pistes cyclables à travers le quartier et de passerelles piétonnes au dessus des voies ferrées et de l'Oise reliant le quartier au centre-ville de Creil.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 23 / 61</p>
---	--	-----------------------------

2.3.1.2 Secteurs OA6-7

Les secteurs OA 6 et 7 de la ZAC couvrent deux îlots sur la rive Nord de l'Oise, à proximité et sur l'emprise de la passerelle et de sa rampe :



Îlots des zones OA6-7, état actuel, future passerelle figurée en trait pointillé rouge

Le but affiché pour cette zone est le suivant :

Le secteur SUD : le quai d'Aval et l'ancien site Vieille Montagne

Ce territoire est l'un des enjeux majeurs pour le changement d'image du cœur d'agglomération. Situation privilégiée au bord de l'Oise et orienté au sud, il est destiné à de l'habitat peu dense. Un aménagement des rives en promenade donnera une image qualitative du quartier. Ce secteur est le lieu idéal du franchissement de l'Oise par une passerelle qui permettra un accès plus facile aux équipements du cœur d'agglomération (gare, lycée, commerces, etc.) en particulier depuis le plateau Rouher (OA6, OA7).

Un lien vers le Nord à travers les voies SNCF est également prévu, à travers la réorganisation du pont en Y, actuellement peu propice aux circulations douces (voir §0).

Le projet prévoit dans le secteur OA6– llot quai d'Aval :

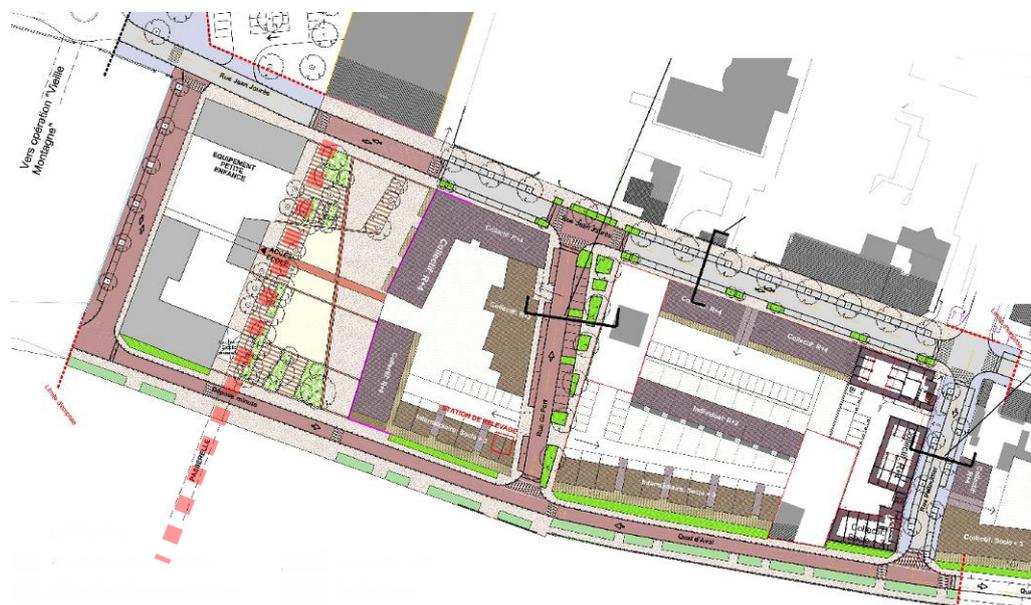
- l'élargissement de la rue Jean Jaurès à 15,00m
- l'aménagement du quai et le recul du front urbain à 14,00m du bord de l'eau pour la création d'une promenade,
- la prolongation de la rue Pelloutier jusqu'au quai d'Aval,
- la requalification de la rue du port,
- la construction de deux îlots pour un total de 155 logements, répartis comme suit : 48 individuels dont 38 superposés, et 107 collectifs, pour une SHON totale de 14 400m²,

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 24/ 61</p>
---	--	----------------------------

- la réalisation d'un front bâti R+3 rue Jean Jaurès et rue Pelloutier
- la réalisation d'un front bâti R+2+C sur socle le long du quai,
- un ensemble de constructions peu denses en cœur d'îlot.

Le projet prévoit également dans le secteur OA7 – Ilot Bretagne Expansion :

- la démolition du bâtiment existant,
- la création d'une place publique devant l'usine Fichet au débouché de la future passerelle sur l'Oise,
- la requalification de la rue Jean Jaurès,
- la construction de 36 logements,
- la réalisation d'un Equipement Petite Enfance (fonctions scolaires).



Etat projeté des Îlots des zones OA6-7, future passerelle en trait pointillé rouge

		Occupation actuelle	Foncier actuel	Occupation future	Foncier futur
OA6	Ilot Quai d'Aval	Garages, Friche industrielle Ateliers municipaux Logements Commerce	1 copropriété de 19 garages Oise Habitat ; ville de Creil Oise Habitat Ville de Creil 3 particuliers 1 particulier	107 logements collectifs 38 logements semi-collectifs 10 logements individuels	Bailleurs sociaux, personnes privés
OA7	Ilot Bretagne Extension	Entrepôts	1 particulier	36 logements Commerces Equipement (Ecole)	Personnes privées

Bilan des opérations sur OA6-7

L'insertion de la passerelle et sa rampe, élément majeur dans la future place Fichet, fait l'objet d'une **coordination poussée** avec l'agence SLG Paysage, paysagiste Maître d'œuvre des aménagements de la zone OA6-7

2.3.2 Réaménagement de la l'île Saint Maurice

Voir également : «Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'Île Saint-Maurice à Creil - Diagnostic Paysager », Agence François BRUN, Juin 2011

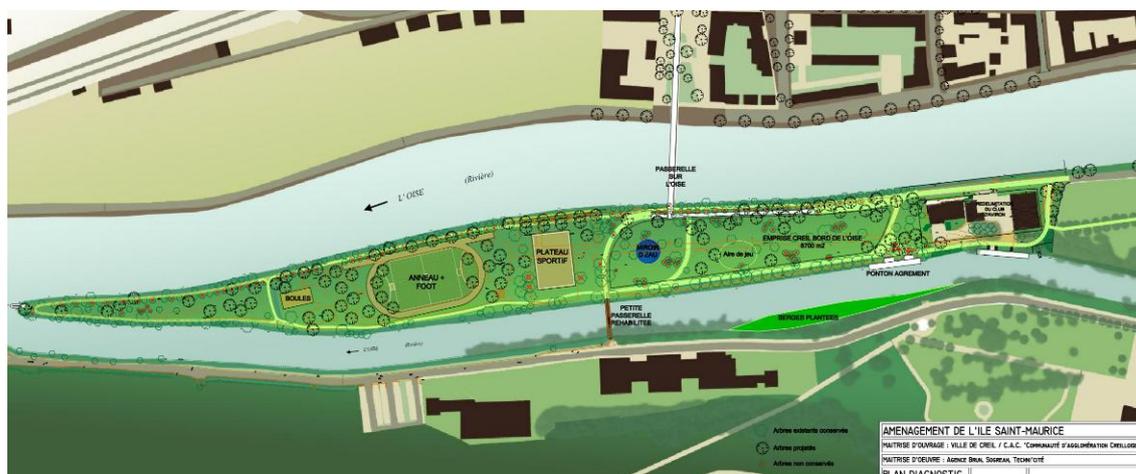
L'intention générale de l'Agence BRUN est de redonner à l'ensemble de l'île une unité paysagère, avec comme objectif d'avoir sur la totalité du site l'ambiance et la qualité paysagère qui existe à la pointe de l'île.

Dans la partie amont, nous proposons de planter des arbres qui seront répartis entre les arbres existants avec des espacements suffisants pour permettre l'installation des différents équipements de Creil Bords de l'Oise et de la fête des associations. Des chaises et des tables seront installées sous les arbres. L'ilot de végétation situé à proximité du bâtiment de la base nautique sera planté plus densément de grands arbres pour faire 'disparaître' le bâtiment.

Dans la partie aval, les espaces entre les installations sportives seront plantés de manière à faire apparaître les emprises sportives comme des clairières. A l'ombre des arbres, seront installés transats, hamacs, chaises et tables, l'idée étant d'offrir au public de très nombreuses possibilités de s'installer sur l'île. Ces multiples assises contribueront à sécuriser l'île.

Avec la création de la nouvelle passerelle, la ligne de séparation entre les 2 parties de l'île va correspondre au trajet direct allant de l'escalier de la grande passerelle à la petite passerelle (cf. plan). Nous proposons que les manifestations ("Creil bords de l'Oise", fête des associations) se tiennent dans la partie amont, de façon à laisser la partie aval disponible pour les autres activités (promenade, lecture, roller ...). Les 2 entités pourraient ainsi fonctionner indépendamment. Les utilisateurs des équipements sportifs y auraient accès depuis les 2 passerelles, sans passer dans l'enceinte de la manifestation Creil Bords de l'Oise. Autre avantage, celle-ci pourrait être sécurisée facilement.

La promenade périphérique très fréquentée par les joggeurs aurait un fonctionnement indépendant comme cela est le cas aujourd'hui.



Source : «Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'Île Saint-Maurice à Creil - Diagnostic Paysager », Agence François BRUN, Juin 2011

Les essences existantes étrangères au contexte (lauriers, conifères) seront supprimées au profit d'essences conformes au contexte phyto-sociologique caractéristique des alluvions des grands fleuves : frêne, chêne pédonculé, orme, peuplier blanc, saule blanc et saule osier

L'arrivée de la passerelle et sa rampe ont été coordonnées avec l'agence BRUN, de manière à concilier le dessin de l'ouvrage d'une part, et les intentions paysagères et les aménagements futurs d'autre part.

Le diagnostic propose également l'aménagement des abords du club nautique et de ceux des équipements sportifs au sud, la création d'aires de jeu et d'un ponton d'agrément, la rénovation de la passerelle sur le petit bras de l'Oise.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 27 / 61</p>
---	--	-----------------------------

2.4 MOTIVATION DU PROJET DE PASSERELLE

2.4.1 Motivation du projet

Le projet de passerelle fait pleinement partie du projet de réorganisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération mis en place par la ZAC de Gournay. Le but est d'une part la réduction des deux coupures urbaines formées par l'Oise et les voies SNCF, et d'autre part l'incitation à l'usage des circulations douces par une amélioration de leur confort et de leurs trajets.

Avec le projet de réorganisation du Pont Y, la passerelle constitue « l'agrafe urbaine » définie dans le programme de la ZAC, « composée de jardins et de passerelles, reliant le quartier Rouher, les rives de l'Oise, la gare aux deux accès, Nogent-sur-Oise et les bas de Montataire, pour faciliter les circulations entre quartiers et franchir les coupures naturelles et urbaines ». L'agrafe met en contact ces différents quartiers actuellement isolés.

2.4.2 Résultats escomptés

Le résultat direct escompté est de rendre possible des trajets inter-agglomération en circulation douce, qui auparavant auraient été effectués par des moyens motorisés ou n'auraient pas été effectués du tout, grâce à une diminution des distances de trajet et une amélioration du confort circulaire.

Parmi les résultats indirects escomptés, on peut relever une baisse du trafic lié au report modal sur les circulations douces, induisant également une baisse des nuisances sonores, des encombrements et des émissions de gaz à effet de serre. La quantification de ces effets indirects n'est néanmoins pas évaluée.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 28 / 61</p>
---	--	-----------------------------

3. PRESENTATION DU PROJET DE PASSERELLE

L'ouvrage est constitué d'une passerelle suspendue franchissant l'Oise d'un seul tenant, ainsi que d'une rampe d'accès sur chacune de ses rives.



*La passerelle et ses rampes d'accès
(vue avec la rive Nord réaménagée dans le cadre du
projet de ZAC, indépendant du projet de passerelle)*



Vue de la passerelle

Voir la Notice Explicative NE-DEP-01 jointe au Dossier d'Enquête Publique pour une description exhaustive de l'ouvrage et de ses rampes.

4.EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS DU PROJET DE PASSERELLE SUR LE SITE

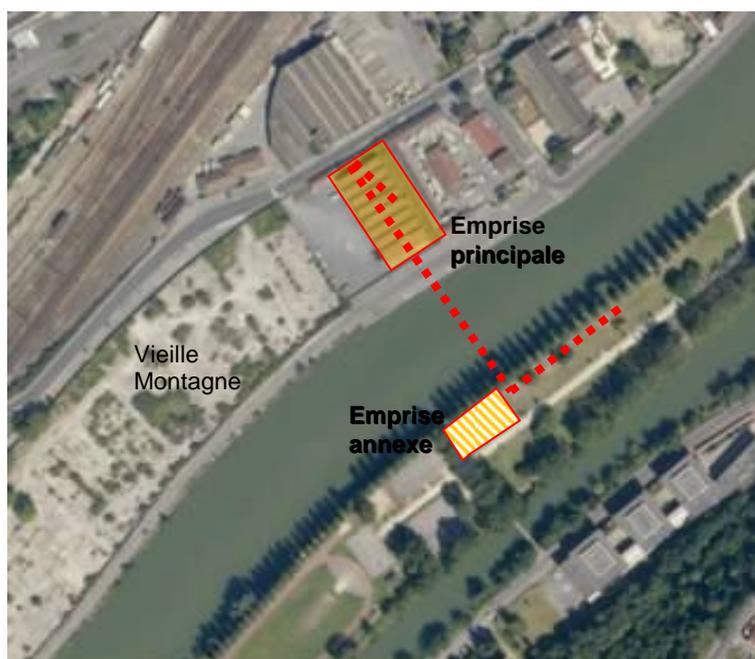
4.1 EFFETS TEMPORAIRES DUS AU CHANTIER

4.1.1 Emprise temporaire de chantier

4.1.1.1 Localisation

L'emprise de chantier principale sera située sur la rive Nord de l'Oise, vraisemblablement sur le site de la future place Fichet, libérant une emprise de 2500m² une fois détruits les hangars de l'îlot « Bretagne Expansion ». En cas de besoin, une extension de l'emprise pourrait être installée sur le site « Vieille Montagne » actuellement en friche, par exemple pour le stockage d'éléments. Une emprise annexe sera installée sur l'île Saint Maurice, pour les travaux relatifs à la rampe sur l'île et au pylône.

L'ordre de grandeur prévisionnel de taille des emprises temporaires de chantier sera de 2500m² pour l'emprise principale et 1000m² pour l'emprise annexe.



Hypothèses de positionnement des emprises principale et annexe de chantier

L'accès aux deux emprises est possible par la route (piste pour l'île Saint Maurice) ; l'emplacement exact des accès aux emprises reste à définir. L'accès et la livraison est également envisageable par l'Oise, en particulier sur le Quai d'Aval qui est un quai de déchargement.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 30 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.1.1.2 Coordination avec les différentes opérations voisines

4.1.1.2.1 Place Fichet

Plusieurs projets urbains et de bâtiments sont concentrés aux abords de la future passerelle. Certains présentent des contraintes sur le projet de passerelle et nécessitent une coordination, d'autres en revanche peuvent être menés indépendamment. Le fait que l'emprise de chantier de la passerelle épouse le tracé de la future place minimise considérablement les interactions :

- la démolition des hangars du site Bretagne Expansion, situés sensiblement à l'emplacement de la future place, doit être réalisée impérativement avant le démarrage du chantier de passerelle.
- La réalisation de la place Fichet ne sera effectuée qu'après libération de l'emprise de chantier la passerelle ; elle pourrait commencer un peu auparavant au prix d'une certaine coordination.
- En revanche le chantier de l'Equipement Petite Enfance, bordant la place au sud-ouest et situé approximativement sur l'actuel parking du site Bretagne Expansion, sera indépendant, et ne nécessitera pas de coordination particulière.
- De même le déménagement des Ateliers Municipaux, puis leur remplacement par des logements bordant la place au nord-est, sera indépendant de la réalisation de la passerelle.

4.1.1.2.2 Ile Saint Maurice

Les travaux paysagers d'aménagement de l'île Saint Maurice sont actuellement prévus après la réalisation de la passerelle, et ne devraient pas présenter d'interférences. Etant donnée la faible emprise temporaire sur l'île, une simultanéité n'est pas impossible, et nécessiterait seulement une certaine coordination (maintient de l'accès à l'emprise temporaire, phasage des aménagements sur l'emprise temporaire).

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 31 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.1.2 Déplacements et stationnement

La circulation sur le Quai d'Aval sera interrompue au moins pendant une partie du chantier, étant donné la réalisation de fondations sur le Quai et le besoin d'accès à l'Oise lors de la construction.

Cependant une piste de contournement reliant le Quai d'Aval à la rue Jaurès sera réalisée à travers le site Vieille Montagne, et permettra pendant la durée du chantier de passerelle le maintien du trafic le long de l'Oise.



Contournement du Quai d'Aval lors de la fermeture temporaire à la circulation

A l'issue du chantier de passerelle la circulation sur le Quai sera rétablie ; le gabarit sera alors limité à une hauteur de 3.50m correspondant au passage libre sous l'ouvrage.

4.1.3 Servitudes

L'occupation temporaire du Quai d'Aval impliquera également une interruption de la servitude de halage de 7.80m sur ce quai, ainsi que des possibilités de débarquement et d'usage sur au moins une partie du quai.

De même la servitude de marchepied de 3.25m sur la rive de l'île Saint Maurice sera interrompue durant une partie du chantier au moins.

4.1.4 Effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement

Les effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement listés ci-dessous sont également relevés dans la Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau réalisée par RFR et annexée au Dossier d'enquête publique.

4.1.4.1 Rabattement de nappe

Les massifs en têtes de pieux pourront éventuellement faire l'objet lors de leur construction d'un rabattement de nappe limité à l'excavation de l'emprise du massif. La surface totale de massifs en question représente 153m² (plus grand massif 48m²), et la profondeur maximale d'excavation d'environ 2.5 à 3.0m.

Lors des sondages réalisés en juin 2009 et mai 2011, la nappe d'accompagnement de l'Oise se situait entre -2.4 et -3.1m environ. D'après le bureau géotechnique GINGER ayant réalisé les missions G12 et G2 pour l'ouvrage, le pompage sera dans tous les cas inférieur à 400m³/heure. Les eaux pompées dans la nappe d'accompagnement du fleuve seront rejetées dans le fleuve.

Nota : Cette opération nécessite une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

4.1.4.2 Prévention des pollutions

Les mesures nécessaires à la prévention des risques de pollution des eaux durant le chantier seront également mises en œuvre :

- le stockage des hydrocarbures et lubrifiants est encadré par des procédures adaptées,
- les dispositifs nécessaires à la contention d'éventuelles fuites d'engins seront préparés,
- le lavage des véhicules traitant le béton est encadré
- pour prévenir les fuites de laitance de béton, les opérations de coffrage sont réduites, et l'étanchéité des coffrages assurée par des joints mousses spécifiques.
- La désactivation du béton du tablier au dessus de l'Oise est effectuée sous protection de bâches de confinement pour empêcher les matières de se répandre dans le fleuve

4.1.4.3 Gabarit fluvial réduit

Durant les travaux de montage de la passerelle, le gabarit fluvial sera réduit jusqu'à la limite autorisée par VNF pour ce genre de situation :

- plus hautes eaux navigables (PHEN) : 27,67 m NGF,
- retenue normale (RN) : 26,71 m NGF,
- hauteur libre : 5,25 m par rapport à la LER,
- mouillage : 3 m par rapport à la RN,
- ouverture : 30 m ou 2 x 20m

Source : VNF

La méthode de montage choisie par l'entreprise respectera ce gabarit. Les éventuelles opérations ponctuelles en dehors de ce gabarit (lancement du câble de suspension, etc...) feront l'objet d'une discussion avec VNF.

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 33 / 61
--	---	----------------------

4.1.5 Milieu humain, santé, sécurité

Le chantier ne créera pas de nuisances temporaires particulières en plus des nuisances habituelles liées à un chantier de construction (nuisances sonores, accès de camions, etc...).

Le phasage des opérations voisines est tel que durant les travaux de passerelles, les parcelles voisines de l'emprise principale ne seront pas occupées par des usages particulièrement sensibles : l'Equipement scolaire sera encore en travaux, les logements remplaçant les Ateliers municipaux ne seront pas réalisés, l'usine Fichet n'aura pas de nouvelle affectation que le garage qui l'occupe actuellement.

4.1.6 Durée de la phase de chantier

La durée prévue pour les travaux est de 18 mois.

A ce stade, le démarrage des travaux est prévu au mois de juillet 2012, et la fin des travaux en décembre 2012.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 34 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2 EFFETS PERMANENTS DUS A LA PRESENCE DU FRANCHISSEMENT

4.2.1 Paysage

4.2.1.1 Paysage de la ville

L'ouvrage franchissant l'Oise aura une présence à l'échelle du paysage de la ville de Creil. Le tablier sera en effet visible depuis les bords de l'Oise au sud du centre ville.



Vue du site depuis le centre ville (Place Carnot)



Vue du site depuis le Quai d'Aval



Vue du site depuis le Pont Y



Vue du site depuis le pont de la D201

Le projet architectural a donc été pensé en fonction du paysage de la ville, de manière à s'y intégrer harmonieusement. L'ensemble de cette démarche est détaillée dans le §5.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 35 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2.1.2 Paysage de l'île

L'ouvrage atterrit sur l'île Saint Maurice, et y développe une rampe de près de 100m de long. L'impact paysager est réel ; ce point est d'autant plus notable que l'île est inscrite à l'Inventaire des Sites.

C'est pourquoi là encore le projet a été conçu à partir des considérations paysagères, puis a été coordonné et soumis à l'avis des différents acteurs du paysage de l'île : l'agence paysagiste en charge de l'aménagement de l'île, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), la Commission des Sites. La démarche et son résultat sont détaillés dans le §5.

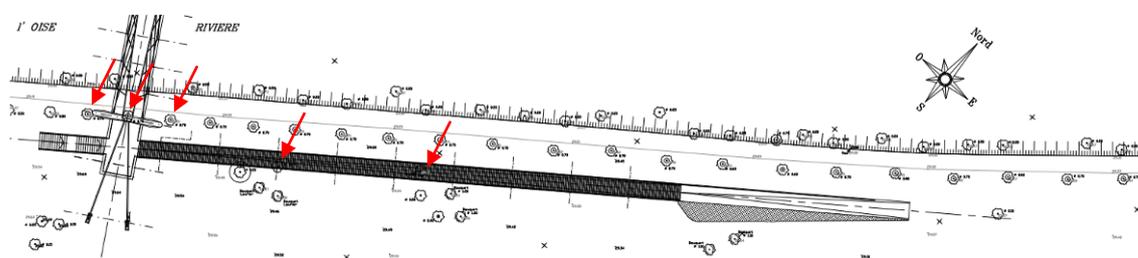
<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 36 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2.2 Milieu naturel

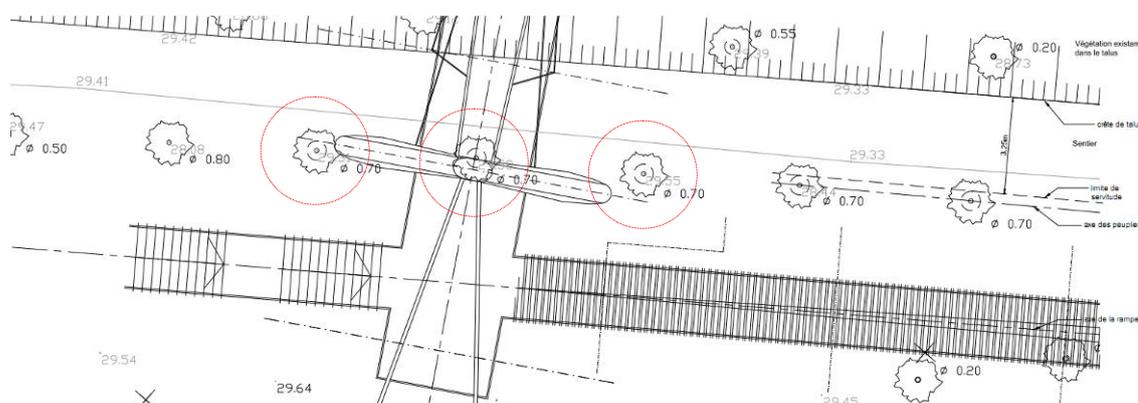
4.2.2.1 Parc de l'île saint Maurice

Outre son aspect paysager, l'île Saint Maurice est un espace naturel majeur de l'agglomération Creilloise, et est inscrite à l'Inventaire des Sites. L'intégration de la rampe a donc fait l'objet d'un travail poussé avec le paysagiste en charge de l'île, pour un respect du caractère naturel et une intégration harmonieuse à tous les stades d'aménagement de l'île.

Etant donné que l'ouvrage et sa rampe se situent principalement derrière l'actuelle ligne de peupliers de rive, seul l'abattage de trois grands peupliers existant sera nécessaire au passage de l'ouvrage et à la réalisation de ses fondations. La construction du reste de la rampe conduit également à l'abattage de deux arbustes de moindre taille situés dans des bouquets d'arbres.



Intégration de la rampe sur l'île et de l'ouvrage par rapport à la situation actuelle ; en rouge les sujets supprimés



Détail au niveau de la ligne de peupliers en rive ; en rouge les sujets supprimés

Il est également important de noter qu'à part les arbres mentionnés ci-dessus, la rampe et l'ouvrage évitent tant les arbres actuels que les plantations futures envisagées. Ainsi, même si la réalisation des aménagements de l'île venait à tarder, l'île présentera toujours une végétation dans l'intervalle.

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 37 / 61
--	---	---------------

4.2.2.2 Sites Natura 2000

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 a conclu à l'absence d'incidence, en particulier sur le site proche *FR2200379 - Coteaux de l'Oise autour de Creil* ayant ses emprises situées en amont et en aval de l'ouvrage.

Voir à ce sujet le document « *Evaluation des incidences - Natura 2000* » rédigé par RFR à ce sujet, annexé au Dossier d'enquête publique.

4.2.2.3 ZNIEFF des Massifs Forestiers de l'Halatte et préservation des espèces patrimoniales de chauve-souris

Voir également le document « *Evaluation des incidences - Natura 2000* » rédigé par RFR à ce sujet, annexé au Dossier d'enquête publique.

Indépendamment des sites Natura 2000, le projet se trouve également à proximité de la ZNIEFF 220005064 - MASSIF FORESTIER D'HALATTE. Le massif forestier de l'Halatte a été identifié en ZNIEFF de type 1 notamment pour sa richesse en chauve-souris

4.2.2.3.1 Espèces présentes dans la ZNIEFF

Une espèce de chauve souris, le Petit Rhinolophe, a servi à la désignation en zone Natura 2000 du site "Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville". Même si l'emprise Natura 2000 est située à une distance de 6km minimum, une présence de Petit Rhinolophe sur le site de la passerelle pourrait éventuellement avoir lieu.

Ainsi, les combles du bâtiment Bretagne Expansion détruit pour faire place à la place Fichet et à la rampe Nord de la passerelle pourraient accueillir une colonie de reproduction de chauve-souris.

4.2.2.3.2 Mesures prises en compte par le projet

Afin de lever le doute sur l'éventuelle présence d'une colonie de reproduction de chauves-souris Petit Rhinolophe dans le bâtiment Bretagne expansion destiné à être détruit, une visite sera effectuée. Les éventuelles traces de la présence d'une colonie de chauve-souris seront relevées.

En l'absence de traces, le projet sera effectué sans modifications. Par précaution toutefois la démolition du bâtiment Bretagne Expansion sera éventuellement réalisée en dehors de la période de reproduction et d'élevage (avril à mi aout).

En cas de traces relevées prouvant la présence d'une colonie de reproduction de chauve souris, une visite complémentaire en mai permettra de confirmer ou d'infirmer le caractère patrimonial de l'espèce de chauve-souris présente. Si c'est le cas, un dossier de dérogation de destruction d'habitat d'espèce protégé au titre de l'article L411-1 sera déposé, et d'éventuelles mesures de compensation prévues (gîte de substitution par exemple)

Note : Même en cas de présence d'une colonie, l'impact de la destruction du bâtiment ne peut être considéré comme « notable » si la destruction a lieu en dehors de la période de reproduction.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 38 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2.3 Ressources en eau, rapport à l'Oise

Les effets permanents sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement listés ci-dessous sont également relevés dans la Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau réalisée par RFR et annexée au Dossier d'enquête publique.

4.2.3.1 Rejets

4.2.3.1.1 Nature

Les rejets permanents durant la vie de l'ouvrage consistent en le rejet d'une partie des eaux pluviales collectées et canalisées sur la passerelle. Le projet présenté envisage de rejeter dans l'Oise les eaux pluviales collectées sur la moitié sud de la passerelle, voire sur la totalité de la passerelle (partie au dessus de l'Oise).

Les eaux pluviales collectées sur la rampe Fichet seraient en revanche rejetées dans le réseau d'assainissement de la ville. Sur l'île, le tablier de la rampe est d'une nature poreuse et laisse passer les eaux, qui tombent directement sur le sol de l'île et évite la collecte.

Les rejets dans l'Oise sont prévus à partir de caniveaux récoltant les eaux pluviales collectées sur l'ouvrage. La surface de passerelle concernée est de $45\text{m} \times 4.75\text{m} = 215\text{m}^2$, voire $90\text{m} \times 4.75\text{m} = 430\text{m}^2$ dans la variante.

Note : cette quantité est en deçà de la limite pour une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, fixée à 1 ha.

4.2.3.1.2 Pollution

La passerelle est accessible aux piétons et cycles, mais à aucun véhicule (des obstacles permanents aux accès empêchent l'accès aux voitures). Ainsi le rejet ne s'accompagne d'aucune pollution d'hydrocarbures ou huiles.

En revanche l'usage de sels de déverglçage sur la passerelle n'est pas explicitement envisagé par la mairie, mais pourrait néanmoins avoir lieu durant la durée d'exploitation de l'ouvrage.

Un ordre de grandeur d'usage de sels de déverglçage est le suivant :

- gelée blanche du matin : usage d'environ 20 g/m^2 le matin
- neige plus soutenue : usage d'environ 40 g/m^2 au long de la journée

Comme vu au paragraphe précédent, la surface de passerelle dont les eaux pluviales sont rejetées dans l'Oise, et donc susceptible de contribuer au rejet de sels de déverglçage, est de 430m^2 au maximum.

En prenant l'hypothèse haute de 40 g/m^2 de sels de déverglçage pour cette surface, une masse maximale de 17.2kg peut être rejetée dans l'Oise lors d'une journée où a lieu un déverglçage.

Note : le projet est en deçà de la limite pour une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, fixée à 1t/jour .

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 39 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2.3.2 Circulation fluviale

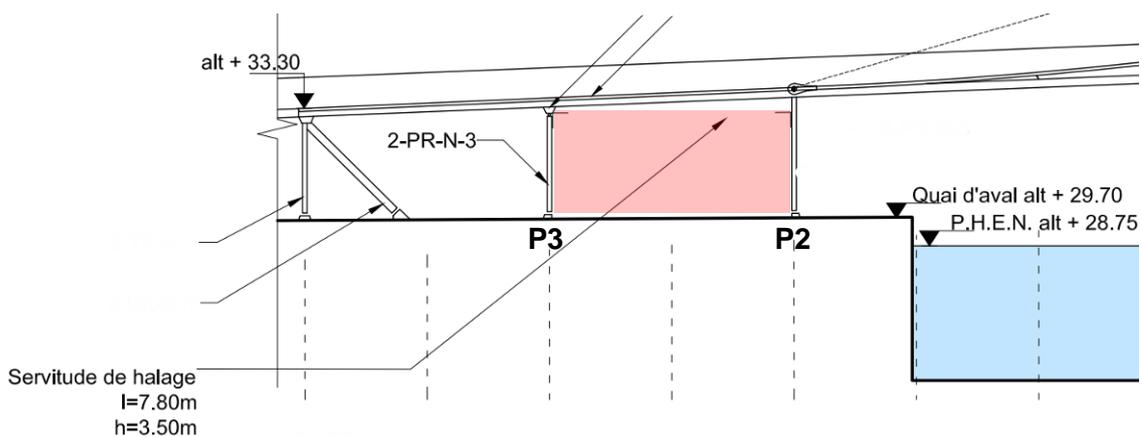
L'ouvrage n'a aucun effet sur la circulation fluviale, puisqu'il respecte les gabarits permanents établis par VNF (qui tiennent compte des contraintes du projet de canal Nord Europe).

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 40 / 61</p>
---	--	-----------------------------

4.2.4 Circulation quai d'Aval

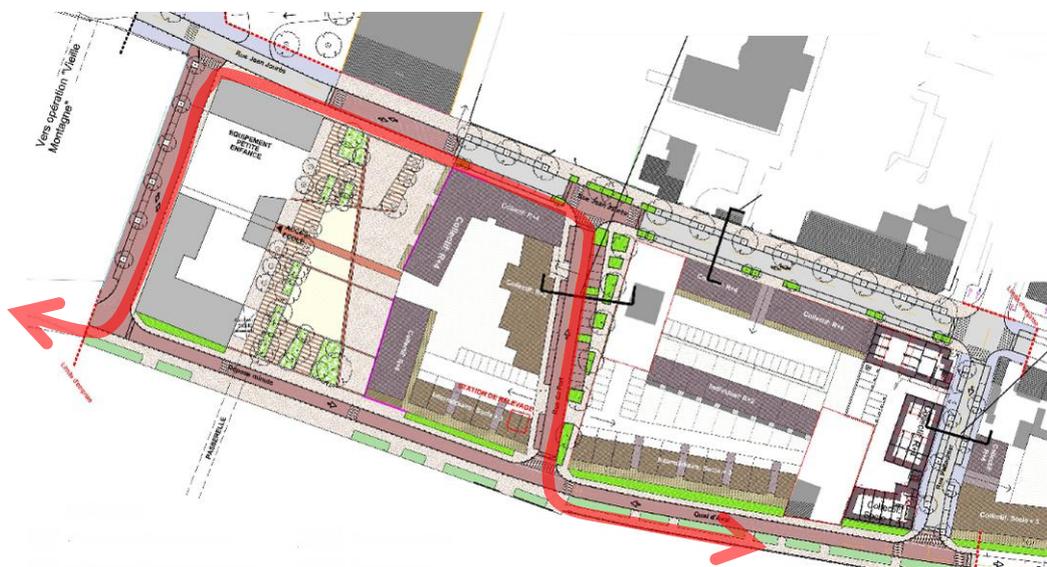
A l'issue des travaux, le quai d'Aval est rouvert à la circulation. La voirie sera réaménagée dans le cadre du projet de ZAC, pour permettre une intégration harmonieuse à l'extrémité de la place.

La voirie s'inscrit dans la largeur de la servitude de halage de 7.80m, située entre la pile P2 et la pile P3. Le seul impact de l'ouvrage sera la limitation de la hauteur du gabarit routier à 3.50m, correspondant à la hauteur libre sous la passerelle.



Servitude de halage en rouge, voirie et gabarit h=3.50m

Les véhicules de plus de 3.50m voulant atteindre des points situés plus en aval sur le quai pourront effectuer un contournement de l'ouvrage par la rue Jaurès, puis la future rue qui sera ouverte entre l'Equipement petite enfance et le site Vieille Montagne.



Itinéraire de contournement pour véhicules hors gabarit h=3.50m

5. MOTIVATION DU CHOIX DU PROJET

5.1 PROCEDURE DE CHOIX

En raison des enjeux paysagers identifiés au §4.2.1, et du caractère emblématique que va recouvrir l'ouvrage pour la ville et l'agglomération, le choix du projet a fait l'objet d'un concours d'architecture pour lequel quatre projets concurrents ont été remis le 20 mai 2010.

M. Christian Grimbert, Président de la Communauté de l'agglomération Creilloise, a présidé le jury du concours, constitué pour les membres à voix délibérative d'une part de représentants de la CAC :

- M. Jean-Pierre Bosino, maire de Montataire
- Mme Christiane Carlin, adjointe au maire de Nogent
- M. Jean-Claude Villemain, maire de Creil
- M. Claude Couailler, adjoint au maire de Montataire
- M. Benoît Lamy, adjoint au maire de Nogent

et d'autre part de personnalités désignées par le Président du jury :

- un Collège des maîtres d'œuvre :
 - Mme Jocelyne Duvert, architecte - consultante à la MIQCP
 - M. Jean-Lucien Guenoun, architecte des bâtiments de France
 - M. Rémy Lacau, architecte
 - M. Vincent Brossy, architecte
- un Collège de personnalités qualifiées
 - M. Lionel Fraillon, délégué de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU)
 - Mme Anne Damagnez, responsable du service urbanisme à la Ville de Creil

Le concours portait sur le projet de passerelle sur l'Oise, et également sur la réorganisation du pont en Y, afin de donner une cohérence à ces deux éléments formant un segment de « l'agrafe urbaine » évoquée au §2.4.1

Le projet du bureau d'études RFR a été retenu à l'issue du concours.

Le type de procédure, l'implication d'un Collège de maîtres d'œuvre, et en particulier de l'ABF et de l'architecte-urbaniste de la ZAC a permis de faire prendre en compte la question du paysage et de la qualité architecture dans le choix du projet.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 42 / 61</p>
---	--	-----------------------------

5.2 CHOIX PARMIS LES ALTERNATIVES TECHNIQUES

Dans le document « *Concours de Maîtrise d'œuvre - Notice de présentation des projets* » décrivant son projet pour le concours, RFR a présenté les motivations ayant poussé à retenir pour son projet la solution d'un pont suspendu.

Une large gamme de solutions techniques adaptées à la largeur du franchissement a été présentée. Puis parmi ces solutions, le choix du pont suspendu est justifié par des arguments techniques, architecturaux et paysagers

5.2.1 Solutions avec une pile en rivière

Ces solutions techniques envisageables présentent l'avantage de diviser par deux la portée, et ainsi d'autoriser des types de structure adaptés aux brèches plus courtes, tout en baissant le coût de la superstructure,

Cependant elles comportent un certain nombre de difficulté dans le cas du projet de passerelle sur l'Oise :

- La division du gabarit fluvial est une gêne importante pour le trafic, qui est autorisée mais paraît difficilement acceptable sur l'axe de circulation majeur qu'est l'Oise (en particulier dans la perspective de passage du canal Nord Europe)
- La construction de la pile en rivière est loin d'être anodine ; cette dernière doit de plus être dimensionnée au choc de bateau et serait donc forcément massive. Le surcoût et la difficulté de réalisation ont un impact très négatif sur le budget, malgré l'économie sur la superstructure.

Ces solutions ont donc paru mal adaptées à la situation et ont été écartées d'emblée.

5.2.2 Solutions à structure intradosée

Une gamme d'ouvrages présentant sa structure en dessous du tablier est possible pour la gamme de portée requise, et offre un dégagement de la vue généralement apprécié. Cependant ce positionnement du tablier augmente son élévation au dessus du gabarit fluvial de l'épaisseur de la structure. Dans le cas présent, où l'accès sur les rives est peu élevé par rapport à la rivière et où la pente est limitée pour garantir l'accessibilité aux cycles et personnes à mobilité réduite, cela implique un allongement considérable des rampes d'accès sur chaque rive. Les impacts négatifs sont nombreux :

- Surcoût pour les rampes,
- Occupation plus importante des berges, en contradiction avec les intentions architecturales sur l'aménagement des rives,
- Plus longue distance à parcourir pour aller chercher l'entrée de la rampe, plus grande hauteur à monter ; fatigue accrue pour les usagers

Ces solutions ont également semblé mal adaptées à la situation et ont été écartées. Le projet de RFR s'est donc focalisé sur les typologies d'ouvrages dont la structure passe au dessus du tablier (« extradossées »), lui semblant mieux répondre aux exigences du programme.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 43 / 61</p>
---	--	-----------------------------

5.2.3 Solutions à structure extradossée

Les avantages et inconvénients d'une gamme de solutions structurelles extradossées ont été passés en revue :

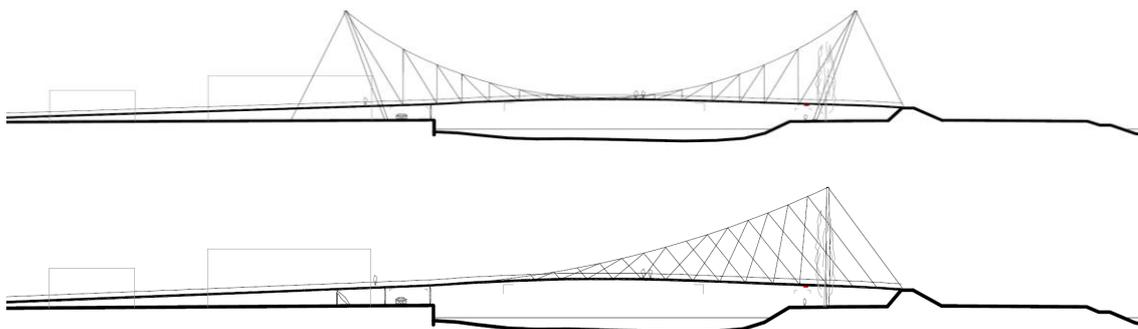
- Passerelle en arc
- Passerelle en arc auto-équilibré « bow string »
- Passerelle en poutre treillis
- Passerelle à haubans
- Passerelle suspendue

A l'issue, la solution d'une passerelle suspendue est apparue la plus performante, puisqu'elle répondait positivement à un ensemble de contraintes liées au franchissement :

- Montage par petits éléments, pas d'appui intermédiaire ni levage massif
- Dégagement total du gabarit fluvial, mais également éloignement de tous les éléments structurels et de tablier bordant le gabarit, ce qui permet de s'affranchir de situations de collision accidentelle de péniches dérivantes.
- Possibilité de reports des culées en retrait des berges, évitant la présence d'éléments massifs inesthétiques immédiatement le long du fleuve, et la gêne pour les servitudes.

Au vu des avantages, les inconvénients de ce type de structure ont semblé acceptables :

- des fondations importantes (mais pouvant être déportées par rapport à la rive),
- la présence d'un ou plusieurs mâts de taille importante.



Exemples de solutions suspendues

5.3 INSERTION PAYSAGERE

5.3.1 Démarche paysagère de l'équipe de conception lors du Concours

La solution en passerelle suspendue, outre ses intérêts techniques, présente également de grands avantages aux regards des questions paysagères. En effet les qualités architecturales des passerelles suspendues ont également été jugées les plus adaptées au paysage de l'Oise :

- une structure efficace et élancée fonctionnant principalement en traction, et de ce fait offrant des éléments structurels visibles extrêmement fins,
- une allure noble et originale, adaptée à la réalisation d'un franchissement exceptionnel, visible dans le paysage, appelé à devenir emblématique

La profonde dissymétrie des deux rives du site a influencé le dessin de l'ouvrage, en orientant vers une passerelle suspendue avec un unique mât, reflétant la différence entre la rive urbaine de la place Fichet et le parc arboré de l'île. Le pylône unique se situe sur l'île, au milieu de la végétation à laquelle il se mêle ; sa dimension n'est plus un inconvénient, mais un jeu avec la densité et la verticalité des arbres de la rive.

La structure, très présente sur la rive sud, s'efface au fur et à mesure de la progression vers la rive nord urbanisée, et c'est le tablier seul, au vocabulaire urbain, qui vient accoster sur la place Fichet.



Vue de la passerelle dans le paysage de l'Oise, depuis le Quai d'Aval



Détail de la passerelle

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 45 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Ainsi la solution technique et architecturale retenue s'inspire-t-elle directement du paysage, et prétend-elle à une insertion paysagère de qualité dans le site, dans son rapport à l'Oise, à l'île, et à la place urbaine.

5.3.2 Prolongation de l'intégration paysagère après le concours

La démarche paysagère a été prolongée lors de la phase d'avant-projet. Une discussion et une coordination ont été menées avec les paysagistes en charge de l'aménagement des deux rives.

5.3.2.1 Place Fichet

Sur la place Fichet, la solution proposée pour la rampe a été globalement inchangée. Cependant le travail avec l'agence SLG Paysage a permis une meilleure coordination paysagère avec le dessin de la place. La démarche a conduit à un léger ajustement de l'implantation, un réalignement des plantations, et l'intégration plus harmonieuse des jardinières proches de la rampe. Le flanc de la rampe a également été mis à profit pour former des gradins donnant sur la place, participant à son animation. Enfin, le traitement de sol et la transition des revêtements ont été coordonnés entre la place et la rampe.

La mairie de Creil a également été consultée et a émis des recommandations et questions sur le positionnement de l'escalier d'accès, et sur les possibilités de fermeture de la passerelle.

5.3.2.2 Ile Saint Maurice

Sur l'île Saint Maurice, le dessin issu du concours a été sensiblement amendé, conformément à la demande du jury du concours, pour s'intégrer dans les futurs aménagements prévus pour l'île. Une démarche de discussion et coordination a été établie avec l'agence François Brun en charge de l'île.

Lors de cette démarche, la solution initiale pour l'accès à la passerelle, constituée d'une rampe sur un remblai en terre, a été supprimée et remplacée par une rampe en construction métallique, présentant une occupation de surface, une obstruction visuelle et un impact hydraulique moindres. Le tracé de cette rampe a également fait l'objet de plusieurs propositions communes de RFR et de l'agence Brun, tenant compte du paysage et des usages de l'île ; la mairie de Creil en a retenu une, parallèle au cours de l'Oise, qui présente l'impact le plus faible sur l'intérieur de l'île.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 46 / 61</p>
---	--	-----------------------------



*Détail de l'insertion de la rampe sur l'île
Source : Agence BRUN, paysagiste de l'île*

L'Architecte des Bâtiments de France a également été consulté sur le projet lors de la phase AVP. Son avis a amené à plusieurs mesures correctives :

- léger recalage de la position du pylône pour ajuster la position par rapport à la végétation
- clarification de la position des plantations actuelles et futures de l'île par rapport à la rampe.
- Positionnement de l'éclairage du tablier dans la main courante Est, afin de minimiser l'impact lumineux nocturne de l'ouvrage depuis le centre de Creil.

6. MESURES COMPENSATOIRES

Etant donné son impact limité, le projet ne fait pas à proprement parler l'objet de mesures compensatoires. Les impacts relevés sont listés ci-dessous (voir aussi §4) :

- Effets temporaires dus au chantier :
 - o Emprise temporaire de chantier : impact limité à la parcelle, pas de mesure compensatoire.
 - o Déplacements et stationnement ; mesure compensatoire : création d'une piste de contournement de l'emprise pour rétablir la circulation sur le quai d'Aval, cf. §4.1.2.
 - o Occupation temporaire des servitudes de halage et marchepied : impact limité à l'emprise, pas de mesure compensatoire.
- Effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement :
 - o impact au sens de la loi sur l'eau faible, nécessitant simplement une déclaration au titre de la loi sur l'eau ; pas de mesure compensatoire,
 - o impact sur le trafic fluvial faible, travaux respectant les gabarits temporaires exigés par VNF ; pas de mesure compensatoire.
- Effets temporaires sur le milieu humain, la santé, la sécurité ; effets n'excédant pas ceux d'un chantier habituel, doublé d'un éloignement des riverains : pas de mesure compensatoire particulière en dehors des procédures usuelles de tenue des chantiers
- Effets permanents sur le paysage : intégration paysagère du projet (voir §5.3), pas de mesure compensatoire.
- Effets permanents sur le milieu naturel : pas d'effet sur les sites Natura 2000, intégration du projet sur l'île Saint Maurice (voir §4.2.2) ; pas de mesure compensatoires
- Effets permanents sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement :
 - o impact au sens de la loi sur l'eau nécessitant simplement une déclaration au titre de la loi sur l'eau ; pas de mesure compensatoire,
 - o impact nul sur le trafic fluvial, ouvrage respectant les gabarits permanents exigés par VNF ; pas de mesure compensatoire.
- Effets permanents sur la circulation sur le quai d'Aval : baisse du gabarit à 3.50m ; mesure compensatoire : création d'une voie définitive de contournement sur le site Vielle Montagne dans le cadre du projet de ZAC cf. §4.2.4.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 48 / 61</p>
---	--	-----------------------------

7. ANALYSE DES METHODES UTILISEES

7.1 ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

7.1.1 Etat initial du site, projets urbains et paysagers aux abords du site

Le recueil de données géographiques, historiques et réglementaires a été effectué soit dans les documents déjà établis sur l'emprise du projet :

- « ZAC multisites de Gournay-les-Usines – Etude d'impact » §.III, Equipement et Environnement, juin 2006 et ses compléments de juillet 2008 et Juin 2010
- «Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'île Saint-Maurice à Creil - Diagnostic Paysager », Agence François BRUN, Juin 2011.

soit auprès des organismes concernés et notamment la Communauté de l'Agglomération Creilloise, et Voies Navigables de France.

Des visites du site ont également été effectuées à de nombreuses reprises par RFR.

7.1.2 Proximité de sites protégés

Le recueil de données a été effectué sur le site du Conservatoire National des Espaces Naturels, et le site Géoportail de l'Institut Géographique National.

7.1.3 Contexte géologique et hydrogéologique

Les données ont été collectées dans les études géotechniques G11 et G12 réalisées sur le site du projet respectivement par les bureaux Geolia en Juillet 2009 et Ginger en juillet 2011.

7.2 MOTIVATION DU PROJET DE PASSERELLE, RESULTATS ESCOMPTES

Le recueil des données a été fait :

- auprès de la CAC,
- dans les documents mentionnés ci-dessus définissant les objectifs de la ZAC,
- dans le règlement du concours de passerelle.

7.3 PRESENTATION DU PROJET DE PASSERELLE ET DE SES EFFETS

7.3.1 Présentation du projet

Eléments issus du dossier d'Avant Projet de RFR datant de juin 2011.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 49 / 61</p>
---	--	-----------------------------

7.3.2 Effets directs et indirects du projet de passerelle sur le site

Eléments issus du dossier d'Avant Projet de RFR datant de juin 2011, et des présentations de l'Avant Projet à la mairie de Creil et à l'Architecte des Bâtiments de France.

7.3.3 Influence sur les sites Natura 2000

Eléments et analyse issue du dossier d'Evaluation des Incidences sur les sites Natura 2000 établi par RFR en Novembre 2011 (analyse simple basée sur la distance aux sites et la description des particularités des sites, échanges avec la DREAL).

7.4 POINTS SPECIFIQUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

7.4.1 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Analyse simple des parcours à l'échelle urbaine (NB : analyse non quantifiée).

7.4.2 Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

Analyse simple des parcours à l'échelle urbaine (NB : analyse non quantifiée).

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 50 / 61</p>
---	--	-----------------------------

8.POINTS SPECIFIQUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dans le cas d'une infrastructure de transport, l'Etude d'Impact doit également procéder à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, et à l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

8.1 ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

8.1.1 Pollution et nuisances

Dans le cas de la passerelle sur l'Oise, l'ouvrage sera accessible exclusivement aux piétons et aux cycles non motorisés. Il y a donc absence de pollution liée à la circulation sur cet ouvrage.

8.1.2 Avantages induits pour les usagers

L'usage du pont présentera un gain de temps pour de nombreux déplacements urbains dans l'agglomération. Les usagers peuvent être divisés en plusieurs catégories :

- Anciens usagers des modes de circulation motorisés (report modal)
- Anciens usagers des modes de circulation douce
- Nouveaux usagers effectuant grâce à l'ouvrage et au raccourci qu'il offre des trajets par circulation douce qui n'auraient pas été effectués auparavant.

Pour la seconde catégorie, l'avantage est un gain de temps par la proposition d'un raccourci. La distance gagnée atteint jusqu'à 1.3km, ce qui correspond à 20mn à pied (4 km/h environ) ou 6mn à vélo (13km/h environ).

8.1.3 Avantages induits pour les tiers

Le report modal évoqué ci-dessus présente un avantage pour les tiers, puisqu'il correspond à une réduction du trafic motorisé, avec comme corolaire une réduction :

- des émissions de gaz à effet de serre,
- des encombrements et du trafic automobile,
- des nuisances sonores.

La quantification de cette réduction n'est néanmoins pas évaluée.

8.2 EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES RESULTANT DE L'EXPLOITATION DU PROJET

Le report modal d'une partie des usagers de la passerelle depuis des modes motorisés vers les circulations douces génère une économie d'énergie. La quantification de cette économie n'est néanmoins pas évaluée.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 51 / 61</p>
---	--	-----------------------------

9. RESUME NON TECHNIQUE

9.1 INTRODUCTION

La Communauté de l'Agglomération Creilloise (CAC), composée de 4 communes : Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul, est marquée par les coupures de l'Oise et de grandes infrastructures de transport ferroviaire et routier. Pour établir un lien en circulations douces entre les quartiers situés au sud de l'Oise et le quartier de Gournay, où un programme de ZAC est en cours, un cheminement nommé « agrafe urbaine » est projeté. Le segment de ce cheminement franchissant l'Oise est une passerelle piétons/cycles.

9.2 ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT (P. 7 A 29)

Position de l'opération



Plan de localisation du futur ouvrage

Le futur ouvrage se situe sur la commune de Creil, entre le Quai d'Aval et l'île Saint Maurice, au droit du site Bretagne Expansion et de l'ancienne usine Fichet.

Proximité de sites protégés

Le site du projet est situé à une relative proximité de sites Natura 2000, en particulier des deux emprises de la zone Natura 2000 FR2200379 - Coteaux de l'Oise autour de Creil situées en amont et en aval.

Le projet est également situé à proximité de la ZNIEFF de type I 220005064 - Massifs Forestiers de l'Halatte

Voir le document « Evaluation des incidences - Natura 2000 » rédigé par RFR à ce sujet, annexé au Dossier d'enquête publique.

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 52 / 61
--	---	----------------------

Etat initial du site

Relief

Le futur ouvrage est destiné à franchir l'Oise au sud du centre de Creil, au niveau approximativement du milieu de l'île Saint Maurice, dans une zone plane.

Le relief ne pose pas de difficultés particulières pour le projet.

Hydrologie et inondations

La présence de l'Oise présente un risque d'inondations liées aux crues. Le projet se situe en partie en zone affectée par le PPR-Inondations.

La présence de l'Oise, et en particulier l'effet de ses crues, a conduit à effectuer pour la passerelle une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau. L'absence d'impact de l'ouvrage et de ses rampes sur le bon écoulement des crues y est notamment justifiée.

Par ailleurs, l'ensemble de la ZAC fait également l'objet d'une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, où l'absence d'impact sur le bon écoulement des crues est également justifiée.

Navigation sur l'Oise, gabarits et servitudes

Le segment de l'Oise présent sur le site fait partie du projet de nouvel axe fluvial Seine-Nord prévu pour péniches de grands gabarits. Des gabarits de navigation particuliers sont mis en place par VNF, et seront respectés par l'ouvrage.

De plus, la passerelle et ses rampes doivent respecter sur les rives des servitudes de marchepied et de halage également liées à la navigation.

Contexte géologique et hydrogéologique, sol

Les rapports de mission géotechnique identifient des couches géologiques de faible résistance en surface, puis à partir de 9.0m de profondeur des couches géologique de bonne résistance. Ils préconisent donc la réalisation de fondations profondes pour l'ouvrage.

La présence de la nappe d'accompagnement de la rivière l'Oise a été repérée à une faible profondeur de l'ordre de 2.5m, ce qui pourra impliquer la nécessité de pompages ou de rabattement de nappe lors de la réalisation des fondations de l'ouvrage.

Pollution de sol

Le passé industriel de la ville de Creil a causé par endroit des pollutions de sol. L'étude d'impact de la ZAC relève des sites identifiés avec précision comme pollués, et des sites présentés comme potentiellement pollués en fonction des activités qui s'y sont développées.

Le site du projet, bien qu'à proximité de deux sites de la première catégorie, n'est pas lui-même relevé comme étant pollué ou potentiellement pollué.

Etat actuel de la rive Nord

Le paysage plat de la rive Nord de l'Oise est marqué par la présence d'emprises industrielles anciennes et actuelles de grande taille. Le projet de passerelle arrive sur zone enclavée entre l'Oise et les voies ferrées. L'ouvrage atterrit sur le Quai d'Aval, et sa rampe se développe au niveau de l'actuel Ilot « Bretagne Expansion » ; ce secteur comporte une parcelle de 5 476 m² appartenant à la société Bretagne Expansion, et

© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc	Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05	Page: 53 / 61
--	---	----------------------

est occupée par un magasin de meubles (Confort Galaxy), ses entrepôts et son parking extérieur.

L'ensemble du site est actuellement très minéralisé, avec des rues sans alignement d'arbres, et des parcelles sans végétation.

Le Quai d'Aval est marqué par la présence de nombreux réseaux longeant l'Oise, dont des canalisations de gaz haute pression présentant des servitudes de sécurité importantes et de dévoiement extrêmement délicat. Un réseau de fibres optiques également présent et difficile à dévier.

Le Quai d'Aval est ouvert à la circulation, et constitue en particulier l'unique accès à la zone située entre les voies SNCF et l'Oise, en aval du site de projet.

Etat actuel de la rive Sud

Délimitée de la rive Sud par le petit bras de l'Oise, l'île Saint Maurice est très peu urbanisée hormis sa pointe nord, et fait figure de « poumon vert » de la ville de Creil. Elle présente un mélange d'espaces verts et d'équipements de loisir. Le projet de passerelle y atterrit au niveau de grandes pelouses bordées d'arbres, servant à l'installation saisonnière d'activités publiques de plein air (cinéma, etc...).

L'île Saint Maurice est également un Site Naturel Inscrit bénéficiant de ce fait d'une certaine protection.

Déplacements

De manière générale le territoire de Creil dans le quartier de Gournay n'est pas adapté aux circulations douces, comme le précise l'étude d'impact de la ZAC. Les distances pour franchir les coupures de l'Oise et des voies ferrées sont de l'ordre du kilomètre, sur des cheminements sans aménagement pour les cycles ou les personnes à mobilité réduite, et parfois dans un état dégradé comme le pont en Y.

La zone de la future place Fichet présente donc un enclavement lié à l'Oise et aux voies SNCF et un net déficit en aménagements pour les circulations douces.

Projets urbains et paysagers sur les abords de la passerelle.

Réaménagement de la rive nord : ZAC Multisites.

La rive nord de l'Oise au niveau du site du projet fait partie du périmètre de la ZAC de Gournay, pour les secteurs OA6-7 couvrant deux îlots sur la rive Nord de l'Oise.

Le but affiché pour cette zone est la création d'une place au droit de l'usine Fichet, bordée de logements et d'un Equipement scolaire. La passerelle et sa rampe d'accès se développeraient sur cette place. Un aménagement des rives de l'Oise en promenade est également prévu.

Une amélioration du lien vers le Nord à travers les voies SNCF est également prévu, à travers la réorganisation du pont en Y.

Réaménagement de l'île Saint Maurice

L'intention générale de l'Agence BRUN est de redonner à l'ensemble de l'île une unité paysagère, avec comme objectif d'avoir sur la totalité du site l'ambiance et la qualité paysagère qui existe à la pointe de l'île.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 54 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Les essences existantes étrangères au contexte seront supprimées au profit d'essences plus conformes. L'arrivée de la passerelle et sa rampe ont été coordonnées avec l'agence BRUN, de manière à concilier le dessin de l'ouvrage d'une part, et les intentions paysagères et les aménagements futurs d'autre part.

Réorganisation du Pont en Y

La réorganisation du Pont Y est envisagée avec des objectifs analogues à ceux de la passerelle sur l'Oise : réduction des coupures urbaines, amélioration des conditions de circulations douces.

La stratégie de requalification du pont Y consiste à une réfection de chaussée permettant une redistribution de l'espace. Ainsi la frange intérieure de l'ouvrage offrira une bande piétonne d'une largeur plus importante qu'actuellement ; le trottoir opposé est réduit à un simple accotement minimal. Une piste cyclable est également prévue.

Motivation du projet de passerelle.

Motivation du projet.

Le projet de passerelle fait pleinement partie du projet de réorganisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération mis en place par la ZAC de Gournay. Le but est d'une part la réduction des deux coupures urbaines formées par l'Oise et les voies SNCF, et d'autre part l'incitation à l'usage des circulations douces par une amélioration de leur confort et de leurs trajets.

Avec le projet de réorganisation du Pont Y, la passerelle constitue « l'agrafe urbaine » définie dans le programme de la ZAC, « composée de jardins et de passerelles, reliant le quartier Rouher, les rives de l'Oise, la gare aux deux accès, Nogent-sur-Oise et les bas de Montataire, pour faciliter les circulations entre quartiers et franchir les coupures naturelles et urbaines ». L'agrafe met en contact ces différents quartiers actuellement isolés.

Résultats escomptés

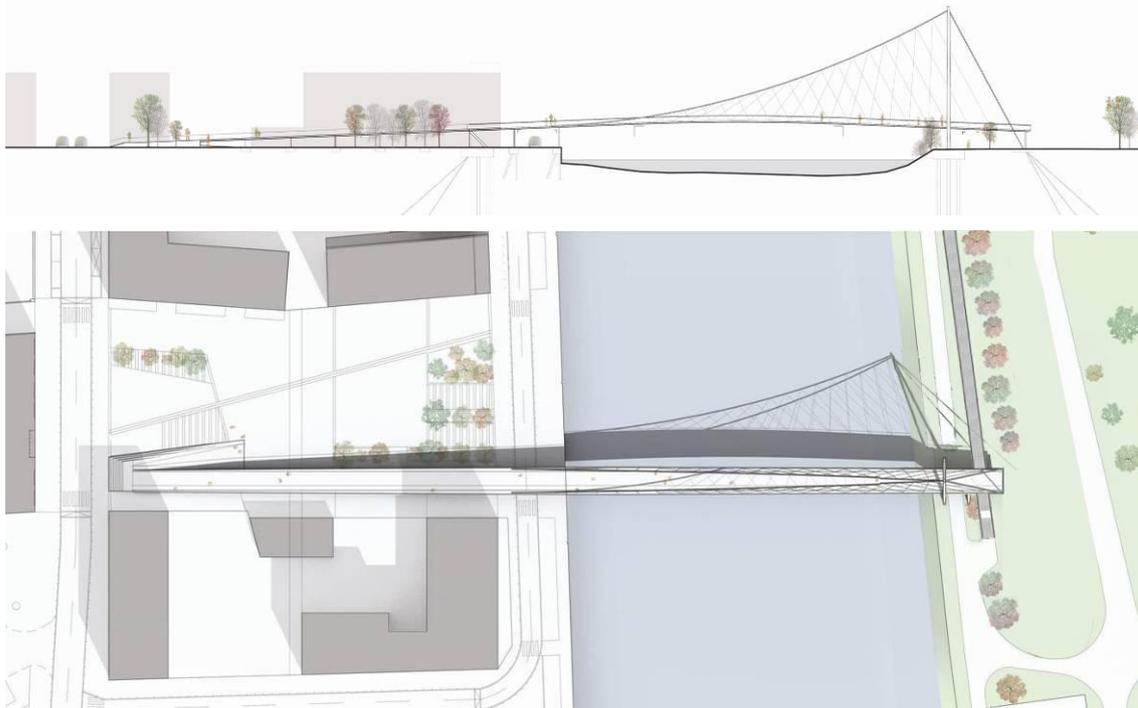
Le résultat direct escompté est de rendre possible des trajets inter-agglomération en circulation douce, qui auparavant auraient été effectués par des moyens motorisés ou n'auraient pas été effectués du tout, grâce à une diminution des distances de trajet et une amélioration du confort circulaire.

Parmi les résultats indirects escomptés, on peut relever une baisse du trafic lié au report modal sur les circulations douces, induisant également une baisse des nuisances sonores, des encombrements et des émissions de gaz à effet de serre. La quantification de ces effets indirects n'est néanmoins pas évaluée.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 55 / 61</p>
---	--	-----------------------------

9.3 PRESENTATION DU PROJET DE PASSERELLE (P. 29).

L'ouvrage est constitué d'une passerelle suspendue franchissant l'Oise d'un seul tenant, ainsi que d'une rampe d'accès sur chacune de ses rives.



*La passerelle et ses rampes d'accès
(vue avec la rive Nord réaménagée dans le cadre du
projet de ZAC, indépendant du projet de passerelle)*



Vue de la passerelle

9.4 EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS DU PROJET DE PASSERELLE SUR LE SITE (P.30 A 42)

Effets temporaires dus au chantier.

Emprise temporaire de chantier

L'emprise de chantier principale sera située sur la rive Nord de l'Oise, vraisemblablement sur le site de la future place Fichet, libérant une emprise de 2500m² une fois détruits les hangars de l'îlot « Bretagne Expansion ». En cas de besoin, une extension de l'emprise pourrait être installée sur le site « Vieille Montagne » actuellement en friche, par exemple pour le stockage d'éléments. Une emprise annexe sera installée sur l'île Saint Maurice, pour les travaux relatifs à la rampe sur l'île et au pylône.

Coordination avec les différentes opérations voisines

Sur la place Fichet :

- la démolition des hangars du site Bretagne Expansion, doit être réalisée impérativement avant le démarrage du chantier de passerelle.
- La réalisation de la place Fichet ne sera effectuée qu'après libération de l'emprise de chantier la passerelle,
- le chantier de l'Équipement Petite Enfance, sera indépendant du chantier de passerelle
- le déménagement des Ateliers Municipaux et le chantier de logements bordant la future place sera indépendant de la réalisation de la passerelle.

Sur l'île Saint Maurice : étant donnée la faible emprise temporaire sur l'île, les travaux paysagers d'aménagement de l'île Saint Maurice ne devraient pas présenter d'interférences majeures

Déplacements et stationnement

La circulation sur le Quai d'Aval sera interrompue au moins pendant une partie du chantier. Une piste de contournement reliant le Quai d'Aval à la rue Jaurès sera réalisée à travers le site Vieille Montagne, et permettra pendant la durée du chantier de passerelle le maintien du trafic le long de l'Oise.

A l'issue du chantier de passerelle la circulation sur le Quai sera rétablie ; le gabarit sera alors limité à une hauteur de 3.50m correspondant au passage libre sous l'ouvrage.

Servitudes

L'occupation temporaire du Quai d'Aval impliquera également une interruption de la servitude de halage de 7.80m sur ce quai, ainsi que des possibilités de débarquement et d'usage sur au moins une partie du quai.

De même la servitude de marchepied de 3.25m sur la rive de l'île Saint Maurice sera interrompue durant une partie du chantier au moins.

Effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement

Les effets temporaires sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement sont également relevés dans la Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau réalisée par RFR :

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 57 / 61</p>
---	--	-----------------------------

- Les massifs en têtes de pieux pourront éventuellement faire l'objet lors de leur construction d'un rabattement de nappe
- Les mesures nécessaires à la prévention des risques de pollution des eaux durant le chantier seront également mises en œuvre

Gabarit fluvial réduit

Durant les travaux de montage de la passerelle, le gabarit fluvial sera réduit jusqu'à la limite autorisée par VNF pour ce genre de situation. Les éventuelles opérations ponctuelles en dehors de ce gabarit (lancement du câble de suspension, etc...) feront l'objet d'une discussion avec VNF.

Milieu humain, santé, sécurité

Le chantier ne créera pas de nuisances temporaires particulières en plus des nuisances habituelles liées à un chantier de construction (nuisances sonores, accès de camions, etc...).

Durée de la phase de chantier

La durée prévue pour les travaux est de 18 mois.

A ce stade, le démarrage des travaux est prévu au mois de juillet 2012, et la fin des travaux en décembre 2012.

Effets permanents dus à la présence du franchissement.

Paysage

L'ouvrage franchissant l'Oise aura une présence à l'échelle du paysage de la ville de Creil. Le tablier sera en effet visible depuis les bords de l'Oise au sud du centre ville. Le projet architectural a donc été pensé en fonction du paysage de la ville, de manière à s'y intégrer harmonieusement.

L'ouvrage atterrit également sur l'île Saint Maurice, inscrite à l'Inventaire des Sites. Là encore le projet a été conçu à partir des considérations paysagères, puis a été coordonné et soumis à l'avis des différents acteurs du paysage de l'île (paysagiste, ABF).

Milieu naturel

L'intégration de la rampe sur l'île a donc fait l'objet d'un travail poussé avec le paysagiste, pour un respect du caractère naturel et une intégration harmonieuse à tous les stades d'aménagement de l'île.

L'ouvrage et sa rampe se situent principalement derrière l'actuelle ligne de peupliers de rive. Trois grands peupliers existant seront abattus lors de la construction de la passerelle, ainsi que deux arbustes de moindre taille.

A part ces arbres, la rampe et l'ouvrage évitent tant les arbres actuels que les plantations futures envisagées. Ainsi, même si la réalisation des aménagements de l'île venait à tarder, l'île présentera toujours une végétation dans l'intervalle.

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 58 / 61</p>
---	--	-----------------------------

Sites Natura 2000

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 a conclu à l'absence d'incidence, en particulier sur le site proche FR2200379 - Coteaux de l'Oise autour de Creil ayant ses emprises situées en amont et en aval de l'ouvrage.

ZNIEFF Massifs Forestiers de l'Halatte, problématique chauve-souris

La proximité d'une ZNIEFF de type I rend envisageable la présence d'une colonie de reproduction de chauve-souris d'une espèce patrimoniale dans le bâtiment Bretagne Expansion, voué à démolition. Une reconnaissance de la présence ou non d'une colonie sera effectuée avant démolition, et le cas échéant la démolition sera programmée hors des périodes de reproduction (avril à mi-août), avec d'éventuelles mesures compensatoires. Ainsi l'impact du projet ne sera pas notable.

Ressources en eau, rapport à l'Oise

Les effets permanents sur l'Oise et sa nappe d'accompagnement sont relevés dans la Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau réalisée par RFR :

- rejets permanents d'une partie des eaux pluviales collectées sur la passerelle, (quantité rejetée en deçà de la limite pour une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau)
- rejets potentiels de sels de déverglaçage, avec ces eaux pluviales (quantité rejetée en deçà de la limite pour une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau)
- l'ouvrage n'a aucun effet sur la circulation fluviale, puisqu'il respecte les gabarits permanents établis par VNF (qui tiennent compte des contraintes du projet de canal Nord Europe).

Circulation quai d'Aval

A l'issue des travaux, le quai d'Aval sera est rouvert à la circulation. La voirie respectera la servitude de halage de 7.80m. Le gabarit routier sera limité à 3.50m de hauteur. Les véhicules de plus de 3.50m voulant atteindre des points situés plus en aval sur le quai pourront effectuer un contournement de l'ouvrage par la future voirie de la ZAC.

9.5 MOTIVATION DU CHOIX DU PROJET (P.42 A 48)

Procédure de choix.

En raison des enjeux paysagers et du caractère emblématique que va recouvrir l'ouvrage pour la ville et l'agglomération, le choix du projet a fait l'objet d'un concours d'architecture pour lequel quatre projets concurrents ont été remis le 20 mai 2010.

Le jury ayant choisi le projet était présidé par M. Christian Grimbert, Président de la Communauté de l'agglomération Creilloise. Afin de prendre en compte les différentes dimensions du projet, ce jury était constitué de représentants et élus de la CAC, et de personnalités désignées par le Président du jury. Ces dernières étaient groupées en

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 59 / 61</p>
---	--	-----------------------------

un Collège des maîtres d'œuvre (plusieurs architectes et l'Architecte des Bâtiments de France), et un Collège de personnalités qualifiées (avec le délégué de l'ANRU, et la responsable du service Urbanisme à la Ville de Creil).

Ce mode de choix offre la possibilité de tenir compte de tous les aspects du projet, et de choisir le projet jugé le plus conforme aux enjeux urbains, paysagers et architecturaux de la situation.

Le projet du bureau d'études RFR a été retenu à l'issue du concours.

Choix parmi les alternatives

Choix techniques

RFR a étudié lors du développement de son projet une large gamme de solutions techniques adaptées à la largeur du franchissement. Une partie de ces solutions a été jugée techniquement inadaptée à la situation et aux gabarits exigés, et écartée :

- Les solutions avec une pile en rivière, qui présentent gêne importante pour le trafic, et dont la construction est très délicate
- Les solutions avec une structure intradosée (sous le tablier), qui nécessitent des longueurs de rampe supérieures et peu adaptées au contexte des rives

Différentes autres solutions acceptables pour la situation présente ont été passées en revue (Passerelle en arc simple ou auto-équilibré, en poutre treillis, à haubans suspendue). A l'issue, la solution d'une passerelle suspendue est apparue comme celle qui présentait le plus d'avantages déterminants (conditions de montage, dégagement total du gabarit fluvial, liberté de positionnement des culées), et les inconvénients les moins (fondations importantes, mât conséquent).

Insertion paysagère

Outre cet intérêt technique, la solution suspendue présente des qualités architecturales et paysagères répondant de la manière la plus adéquate au contexte de l'Oise et de l'île Saint Maurice (finesse structurelle extrême, allure noble adaptée à la réalisation d'un franchissement exceptionnel). Le paysage lui-même a influencé le dessin de l'ouvrage, avec un mât unique et un profil dissymétrique répondant à la différence entre la rive urbaine de la place Fichet et le parc arboré de l'île.

Ainsi la solution technique et architecturale retenue s'inspire-t-elle directement du paysage, et prétend-elle à une insertion paysagère de qualité dans le site, dans son rapport à l'Oise, à l'île, et à la place urbaine.

Prolongation de l'intégration paysagère après le concours

La démarche paysagère a été prolongée lors de la phase d'avant-projet. Une discussion et une coordination ont été menées avec les paysagistes en charge de l'aménagement des deux rives : SLG Paysage pour la place Fichet, et l'Agence Brun pour l'île. Cette démarche a conduit à des amendements et ajustements sur le projet initial. La mairie de Creil a également été consultée.

Le changement le plus notable est la modification des moyens d'accès sur l'île Saint Maurice. Conformément à la demande du jury du concours, la rampe d'accès en remblai a été remplacée par une rampe en construction métallique, présentant une

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 60/ 61</p>
---	--	----------------------------

occupation de surface, une obstruction visuelle et un impact hydraulique moindres. Son tracé a été coordonné avec les plantations actuelles et anticipés de l'île, ainsi que ses usages.

L'Architecte des Bâtiments de France a également été consulté sur le projet lors de la phase AVP. Son avis a amené à plusieurs mesures correctives

9.6 MESURES COMPENSATOIRES (P. 48)

Etant donné son impact limité, le projet ne fait pas à proprement parler l'objet de mesures compensatoires, excepté sur quelques points ponctuels.

Circulation

Durant le chantier, une piste de contournement de l'emprise permet de compenser la coupure temporaire du Quai d'Aval.

Après le chantier, une voie de la ZAC sans limitation de gabarit située derrière l'Équipement permet l'accès au quai d'Aval au sud de l'ouvrage et compense la réduction du gabarit à 3.50m de hauteur sous l'ouvrage.

9.7 POINTS SPECIFIQUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (P. 51)

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Pollution et nuisances

Aucune pollution induite par l'usage, étant donné que l'ouvrage sera accessible exclusivement aux piétons et aux cycles non motorisés.

Avantages induits pour les usagers

L'usage du pont présentera un gain de temps pour de nombreux déplacements urbains dans l'agglomération. La distance gagnée atteint jusqu'à 1.3km, ce qui correspond à 20mn à pied (4 km/h environ) ou 6mn à vélo (13km/h environ).

Il facilitera également le report modal vers les modes de circulation douces à l'échelle de l'agglomération (non quantifié).

Avantages induits pour les tiers

Le report modal permet une réduction du trafic motorisé, avec comme corolaire une réduction des émissions de gaz à effet de serre, du trafic automobile, des encombrements, des nuisances sonores liées (non quantifiée).

Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

Le report modal d'une partie des usagers de la passerelle depuis des modes motorisés vers les circulations douces génère une économie d'énergie (non quantifiée).

<p>© RFR, Ingénieurs Affaire : 1023 g:\documents rfr\rfr_ei-dep-01 etude d'impact pour le dossier d'enquête publique v0.doc</p>	<p>Auteur: RV Visa: JFB Ed. 22/03/2012; 3:05</p>	<p>Page: 61 / 61</p>
---	--	-----------------------------