



PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DE CREIL

VOLET 2 : DIAGNOSTIC

VOLET 2.2 : DIAGNOSTIC URBAIN



SOMMAIRE

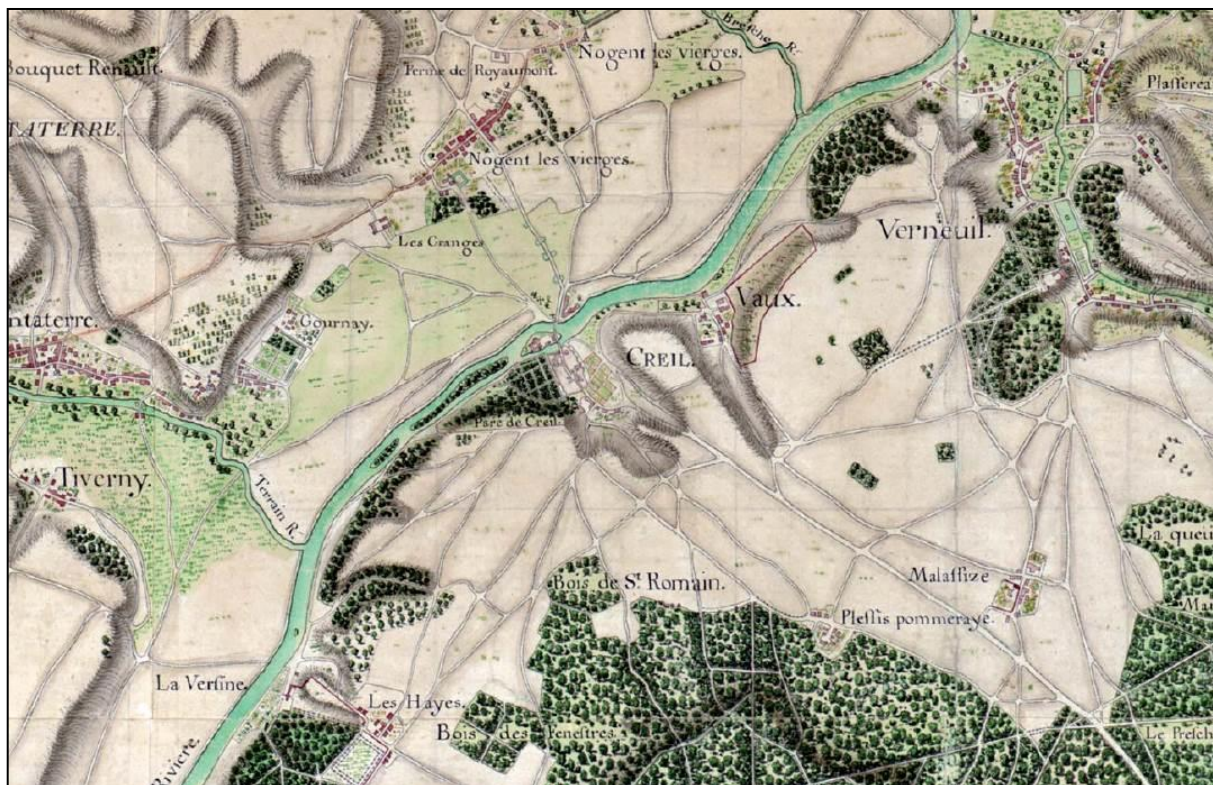
Partie 1 : Histoire de l'urbanisation	197
Chapitre 1 : Historique	197
Chapitre 2 : Synthèse	202
Partie 2 : La trame des déplacements	205
Chapitre 1 : Le réseau routier	205
1.1. L'insertion dans l'agglomération	205
1.2. La trame viaire de desserte locale	206
1.3. Le stationnement	207
Chapitre 2 : Les liaisons douces	208
2.1. Une facilité de déplacement malgré le manque de liaisons	208
2.2. Des actions et projets en cours	209
Partie 3 : Les espaces ouverts et la trame végétale	212
Chapitre 1 : Les espaces boisés	213
Chapitre 2 : Les espaces agricoles	213
Chapitre 3 : La nature en ville	213
Partie 4 : La trame urbaine	215
Chapitre 1 : Des tissus urbains variés, qui témoignent de l'histoire de la ville	215
1.1. Les tissus à dominante résidentielle	215
1.2. Les tissus économiques	217
1.3. Les équipements	218
Chapitre 2 : Une densité résidentielle contrastée	221
Partie 5 : Les enjeux	222
Chapitre 1 : Les grands projets urbains	222
1.1. Le projet gare cœur d'agglomération	222
1.2. Les plans de rénovation urbaine	224
1.3. Le plan-guide du quartier du Moulin	226
1.4. L'Éc' eau port fluvial	227
1.5. La plaine agricole, des sports et des loisirs	227
1.6. La passerelle sur l'Oise et la rampe urbaine	228
Chapitre 2 : Le renouvellement au sein du tissu	228
Chapitre 3 : La synthèse des enjeux	229
Partie 6 : Annexes	233
Bilan des projets et des potentiels de développement	233

Partie 1 : Histoire de l'urbanisation

Chapitre 1 : Historique

Dans le cadre de l'étude urbaine de Creil réalisée par le PNR Oise – Pays de France, une analyse de l'évolution du tissu bâti de Creil a été réalisée. Une synthèse de cette étude est présentée ici.

Carte 1: La ville fortifiée de Creil en 1711 (carte de Capitainerie d'Halatte)



L'histoire de Creil est ancienne. La découverte de nombreux vestiges, notamment ceux d'un temple romain, au nord-est de la commune, atteste de l'occupation du site dès l'époque gallo-romaine. Cependant, le plus ancien document écrit relatif à Creil qui nous soit parvenu, est un récit de la vie de Saint-Eloi daté des alentours de 635. La ville y est désignée sous le nom de Criolum. Au fil des siècles, la cité s'étend : au XIII^{ème} siècle, elle se concentrait sur l'île Saint Maurice. Puis avec l'accroissement de sa population, la ville se développe sur la rive gauche de l'Oise. Les fortifications permettent d'ailleurs de retracer cette évolution historique.

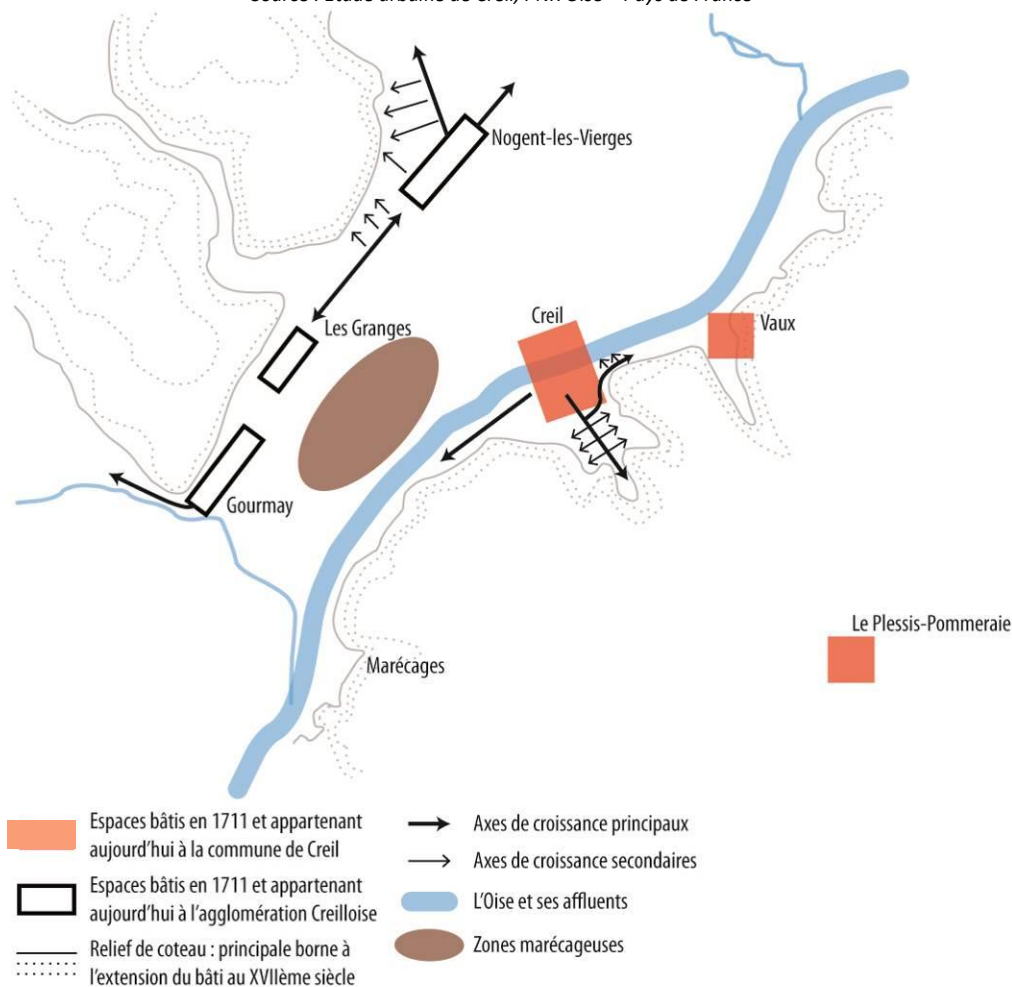
Au XVIII^{ème} siècle, la ville compte trois espaces bâtis :

- Le cœur de ville localisé sur la rive gauche du fleuve qui constitue la ville fortifiée. La ville se développe également en dehors de ces fortifications, vers l'Est, l'Ouest et le Sud : c'est l'apparition des faubourgs de la ville.
- L'île Saint Maurice, qui est la partie la plus ancienne de la ville avec le château et la collégiale Saint Evremont. Un système de ponts permet de rompre l'insularité de l'île, permettant de la connecter à son environnement immédiat.
- La rive Nord, sur laquelle un espace bâti est présent, mais celui-ci est de taille réduite.

En parallèle de ce développement du centre bourg, d'autres villages et hameaux se créent, celui de Vaux au Nord-Est du développement de la ville et celui du Plessis Pommeraye au Sud du village de Creil.

Figure 1 : Dynamique de croissance de la ville de Creil au XVIII^{ème} siècle

Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



Le mode d'urbanisation entre la rive Nord et la rive Sud est différent :

- La rive Sud dispose d'un développement continu et radioconcentrique en raison de la topographie et morphologie du site,
- La rive Nord repose sur une plaine alluviale composée de marais, limitant ainsi l'urbanisation entre Creil et le village de Gournay.

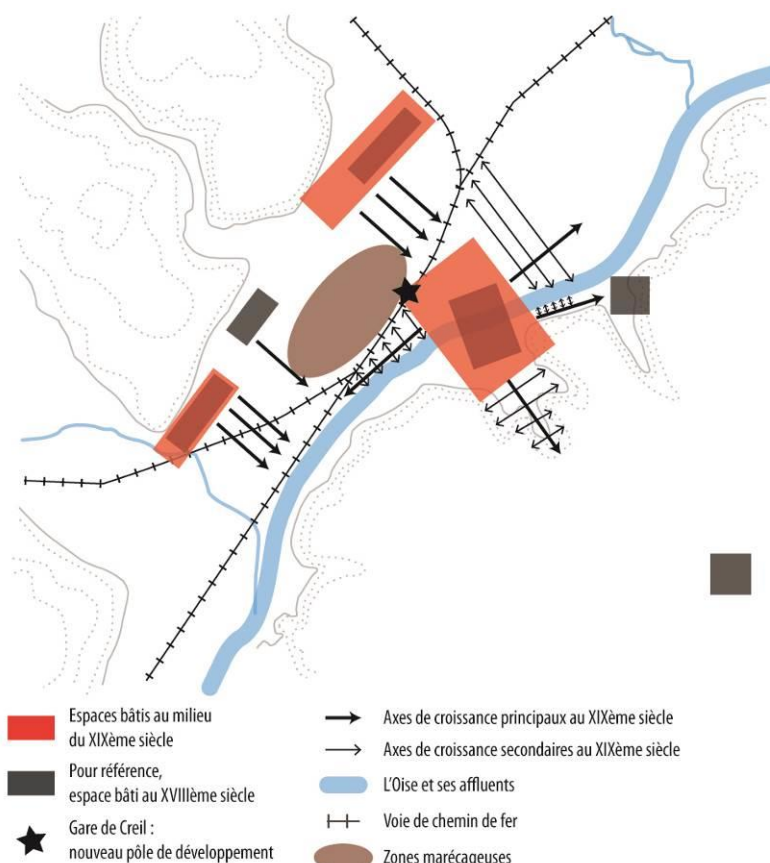
La ville de Creil connaît une urbanisation assez soutenue qui lui permet d'atteindre 7 420 habitants en 1886, dix fois plus qu'en 1720. D'ailleurs entre ces deux périodes, la surface urbanisée a augmenté de 50 hectares.

Le XIX^{ème} siècle constitue un véritable tournant pour la ville, l'arrivée du train et le renforcement des axes de transports routiers. Ces derniers vont permettre à la commune d'affirmer son positionnement départemental. La ville se développe, au Sud de manière linéaire le long du fleuve et au Nord autour de la gare, qui se situe sur la première ligne ferroviaire vers Paris. Les industries fleurissent et se développent entre les voies ferrées et la rivière.

Ce développement économique dynamise le développement démographique de Creil et des communes proches, de Nogent-les-Vierges, Villers-Saint-Paul et Montataire. Ces communes proposent des logements organisés sous forme de « cités » pour accueillir les ouvriers qui travaillent au sein des entreprises de Creil. Le tissu urbain se développe à tel point que ces communes vont très vite constituer une agglomération dont Creil sera la ville centre.

Figure 2 : Dynamique de croissance de la ville de Creil au XIX^{ème} siècle

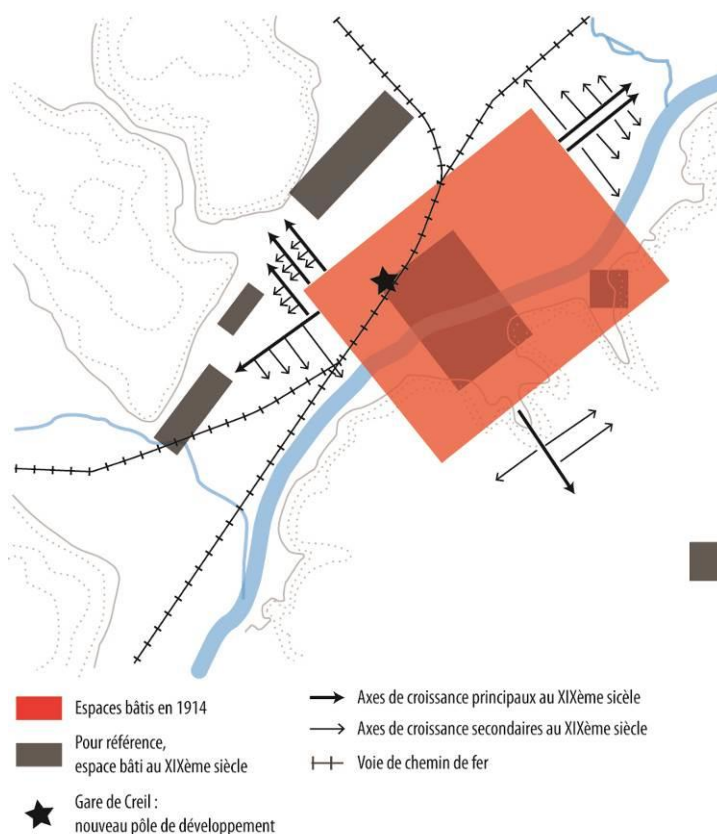
Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



À la sortie de la première guerre mondiale, la ville adopte le modèle des cités jardins qui repose sur la maîtrise du foncier, une densité faible, la création d'équipements et de commerces et la mise en place de parcs et jardins. La cité de la Lingerie reflète cette démarche, issue de la pensée « hygiéniste ». La cité Rouher illustre quant à elle, la volonté de la municipalité de créer un cadre de vie agréable, de par sa proximité avec les coteaux et les équipements.

Figure 3 : Dynamique de croissance de la ville de Creil au XX^{ème} siècle

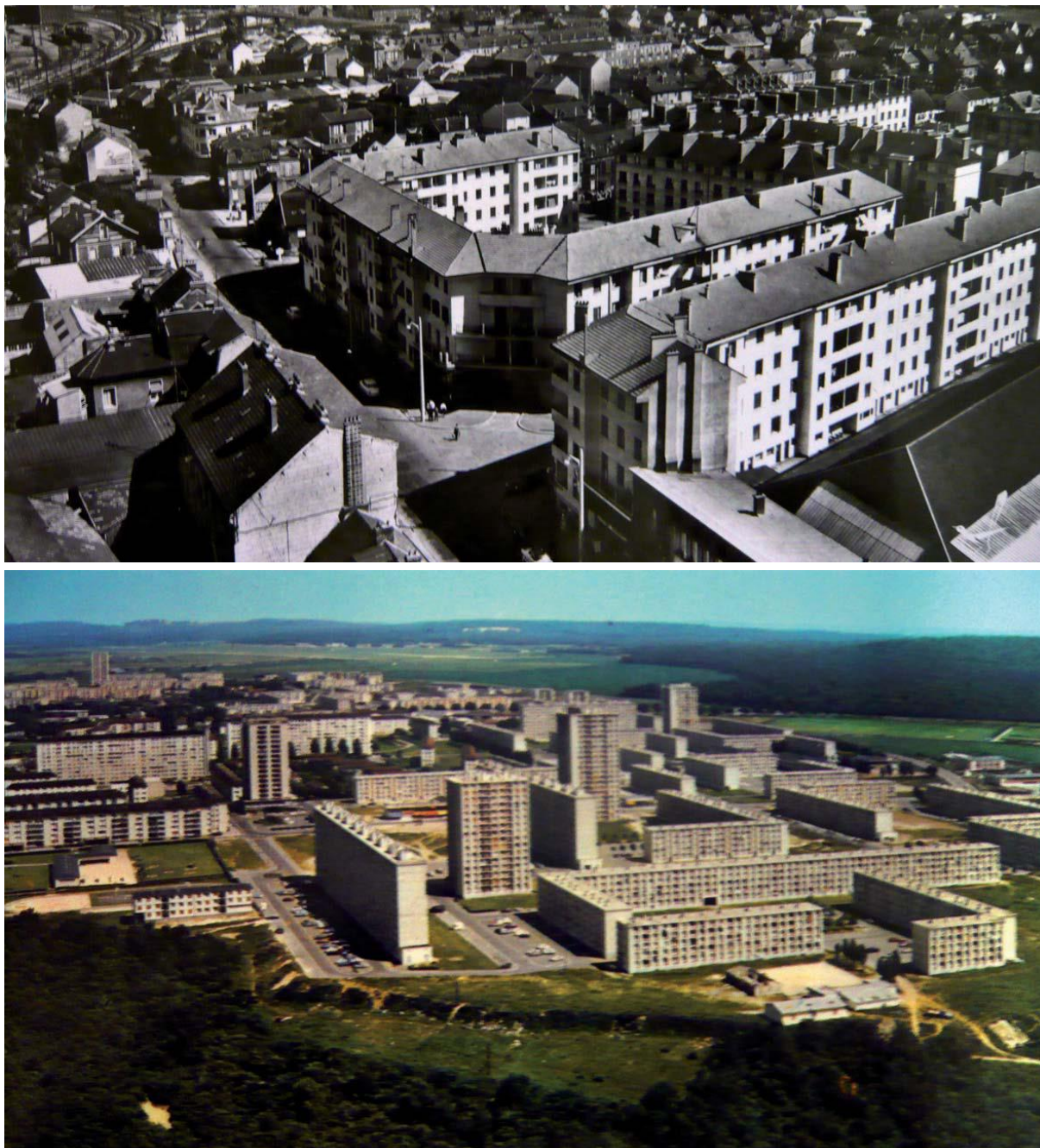
Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



L'assèchement des zones marécageuses situées au nord de l'Oise permet l'extension de la zone industrielle vers le nord, l'agglomération Creilloise est née. Pour la première fois, l'espace bâti gagne le coteau, c'est la construction de la cité-jardin Rouher

Avec la seconde guerre mondiale, la ville a subi d'importants dégâts dus aux bombardements, et la reconstruction nécessaire a fait de Creil, une ville d'expérimentation des nouvelles méthodes d'urbanisme et d'aménagement. Cette reconstruction débute dans le centre-ville de Creil, mais rapidement face aux besoins importants, la ville se développe en dehors de ses enceintes historiques. Au Sud, c'est l'urbanisation du plateau qui débute avec la création du quartier Moulin. L'architecture de ces deux entités est totalement différente : au centre, les immeubles ne dépassent pas le R+4 et les alignements sur la ville historique sont respectés ; sur le plateau, s'élèvent les grands ensembles apportant une réponse pour répondre aux besoins urgents de logement de la population.

Figure 4 : Deux types d'urbanisations au sortir de la seconde guerre mondiale : reconquête du centre-ville détruit par les bombardements (photo du haut) et conquête de nouveaux territoires et extension de l'espace bâti de Creil (photo du bas)



A cette nécessité de reconstruction s'ajoute celle de loger les nouveaux habitants. En effet, en 20 ans (1962-1982), la population creilloise a doublé, tout comme sa surface urbanisée. Dans les années 1990, face à la dégradation des logements collectifs du quartier Rouher et des Haies, de vastes opérations de réhabilitation et de démolition-reconstruction sont engagées afin de proposer aux Creillois des conditions de vie plus agréables et acceptables.

Figure 5: Schéma illustrant la temporalité de conquête du plateau par l'urbanisation

Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



La paupérisation des quartiers d'habitat collectif qui fait suite aux différentes crises économiques et sociales de 1973, 1990 et 2008, conjuguée au manque d'entretien du parc de logements, a conduit à un questionnement profond sur le mode d'habiter dans les quartiers de « grands ensembles ». Les opérations de démolitions/reconstructions conduites sur les quartiers des Grilles ou des Haies ne peuvent plus être envisagées comme le seul recours pour faire évoluer les territoires. Ainsi, les quartiers deviennent des lieux de mise en œuvre d'une part des principes de résidentialisation, consistant à redéfinir les limites des espaces public/privé et à faire du re-découpage parcellaire, condition *sine qua non* pour faire évoluer les quartiers, et, d'autre part des principes du re-maillage viaire et de l'ouverture des quartiers refermés sur eux-mêmes.

Sur le territoire de la commune de Creil un arrêté préfectoral en date du 10 mars 2003 recense les zones de potentialités archéologiques. A l'intérieur de ces zones, toute demande de permis de construire, de permis de démolir ou d'autorisation d'installations et travaux divers devra faire l'objet d'une saisine de la DRAC.

Chapitre 2 : Synthèse

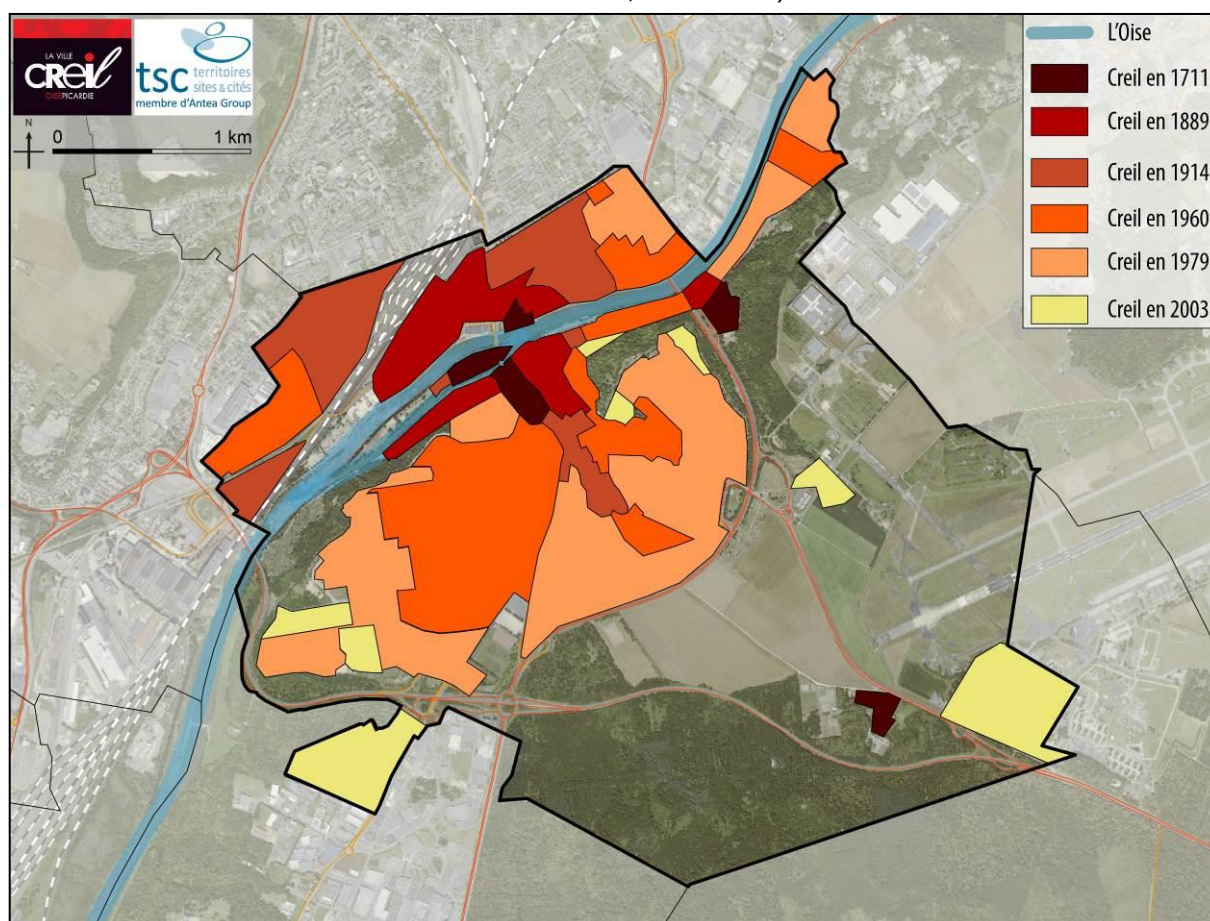
La ville de Creil compte aujourd'hui plus de 33 601 habitants répartis sur 500 hectares de surface urbanisée (soit environ 50 % du territoire communal). L'urbanisation, longtemps cantonnée aux abords de l'Oise, a donc connu deux grandes périodes d'expansion :

- Au XIX^{ème} siècle, la ville s'étend vers le nord, la ville de Creil s'industrialise, c'est la naissance de l'agglomération creilloise ;
- Au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la ville change de structure, de nouvelles formes urbaines apparaissent et la ville gagne le plateau.

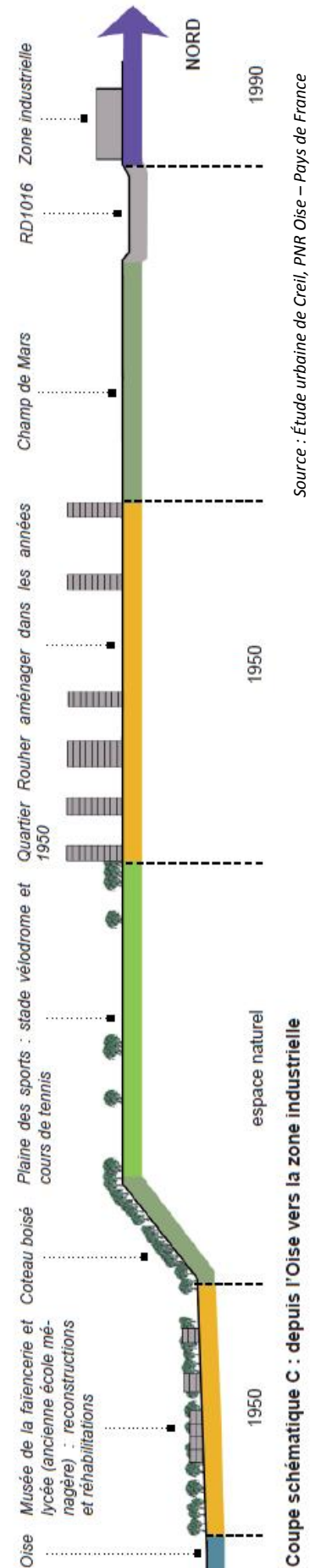
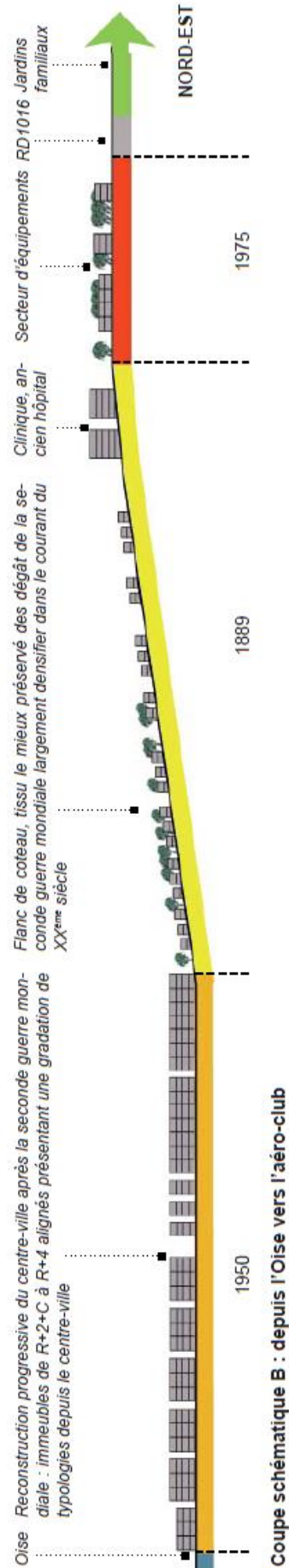
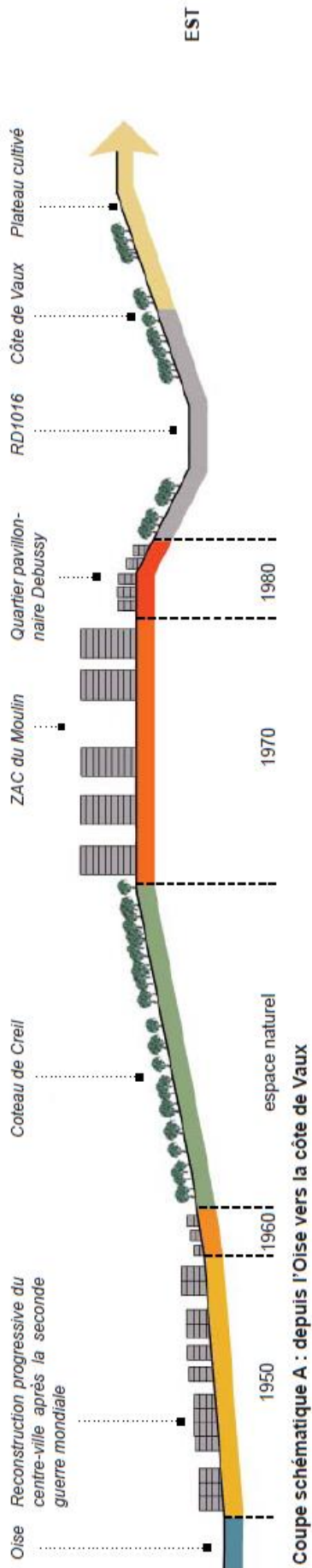
Aujourd'hui, la RD1016 (ex-RN16) ceinture l'espace bâti. Au-delà, le plateau est le support de boisements, cultures, jardins familiaux et de zones d'activités (Parc ATALA et Saint-Maximin).

Carte 2: Évolution de la tâche bâtie creilloise depuis le début du XVIII^{ème} siècle

Source : étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



Les coupes schématiques ci-contre illustrent la répartition du bâti sur le territoire communal. Elles mettent en lumière les « bornes » qui, au XIX^{ème} siècle, marquaient les limites du territoire urbanisé : d'une part, le rapport étroit entre géographie et mode d'urbanisation du territoire très perceptible à Creil ; d'autre part, l'organisation des grandes fonctions de la ville suivant les opportunités géographiques et foncières.



Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France

Partie 2 : La trame des déplacements

Chapitre 1 : Le réseau routier

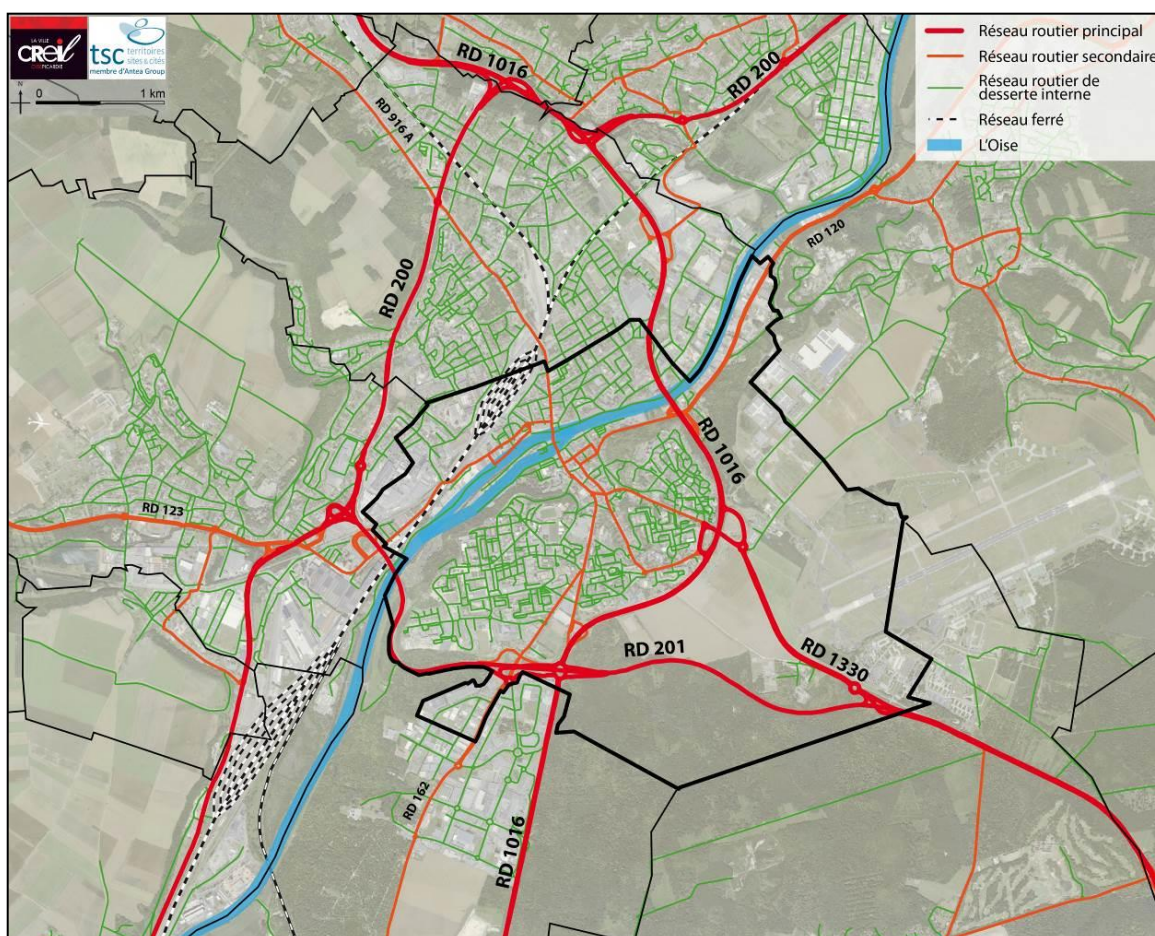
1.1. L'insertion dans l'agglomération

A l'échelle large, Creil se localise sur l'axe Clermont, Senlis, Paris (RD1330) et sur l'axe Clermont, Chantilly, Paris (RD1016). Surtout, elle organise la traversée de l'Oise, à la convergence de ces deux axes. Cette convergence a longtemps présidé à l'organisation urbaine de la ville, qui se trouvait sur un nœud de deux radiales importantes, orientant le développement traditionnel : le centre-ville et les cavées en sont l'illustration.

A ce système de radiales, s'est substitué un système de rocades mis en place dans les années 1960 à 1980, qui n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement de la ville et sur la fabrication du tissu urbain.

En effet, le système de rocade induit une logique de contournement (au détriment de la logique de passage), modifie les orientations des axes d'organisation de la ville, et surtout, reste indissociable d'un dimensionnement important de l'infrastructure (qui n'est plus support de l'urbanisation mais réduite à une dimension de trafic). L'irruption du système de rocade a aussi pour corollaire la « rupture » de certains tracés anciens.

Carte 3 : Le réseau de voies creillois



1.2. La trame viaire de desserte locale

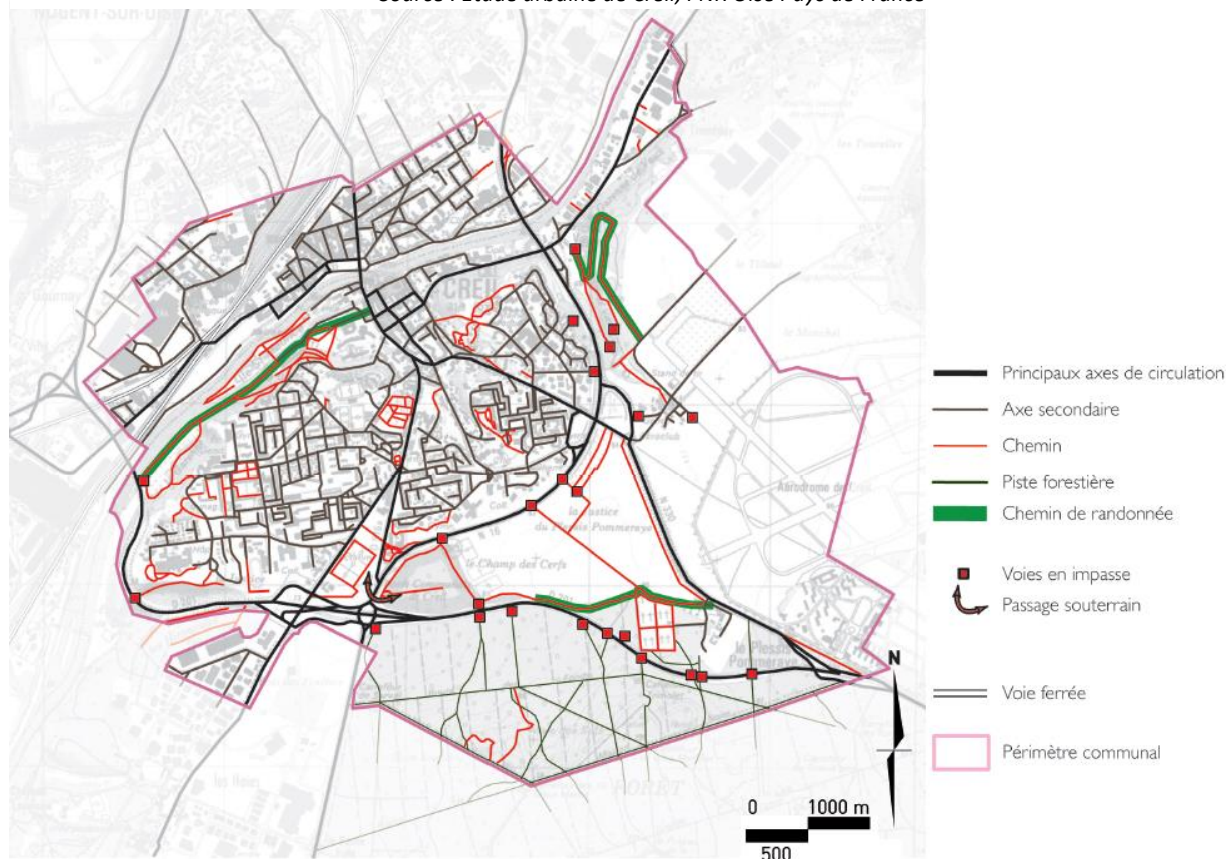
La **trame viaire principale** de Creil est aujourd'hui constituée d'un **réseau routier simple mais imposant**, avec de grandes rues principales traversant le milieu urbain et des voies rapides de contournement. Le **réseau routier ceinture aujourd'hui la ville et limite son développement urbain**. Ce réseau est imposant dans le contexte local, car il crée une rupture de l'espace. Les voies communicantes anciennes aboutissent aujourd'hui en impasse et il est difficile de rejoindre les différents espaces ruraux sans être motorisé.

A l'intérieur du réseau routier principal, un **réseau secondaire dense et confus** constitue les dessertes des quartiers de la ville. Ce réseau présente une lecture globale **peu lisible** et sa logique d'implantation n'est pas évidente au premier regard.

De manière plus diffuse, une troisième échelle de voirie regroupe les chemins. Ceux-ci sont à la fois présents en milieu urbain, en milieu agricole et en milieu forestier. Ce réseau se superpose aux deux précédentes échelles de voiries. Leur présence ponctuelle révèle, le plus souvent, l'héritage des anciens usages des routes et chemins à travers l'histoire.

Carte 4 : Trame viaire de Creil

Source : Etude urbaine de Creil, PNR Oise Pays de France



Aujourd'hui, Creil est donc caractérisée par **de nombreuses coupures urbaines**, notamment routières mais aussi naturelles (l'Oise, les coteaux) qui limitent la connexion entre les différents quartiers de la ville. Cet isolement des quartiers est accentué par **un manque de hiérarchie et de lisibilité du maillage viaire** de la commune. Enfin, **les entrées de villes**, notamment par les deux pénétrantes sud, **sont peu attractives**. L'accès à la ville depuis la rocade se fait par une succession d'échangeurs et les entrées de quartier sont exclusivement fonctionnelles, sans accroche urbaine. Il en découle une absence de lisibilité et de mise en scène (pas ou peu de bâti aux lieux clés des entrées de ville).

1.3. Le stationnement

Le service urbanisme de la Ville de CREIL a réalisé un inventaire des aires de stationnement « ouvertes au public ».

INVENTAIRE DES PARCS DE STATIONNEMENT : PARCS DE STATIONNEMENT RESIDENTIALISES, OUVRAGES BAILLEURS SOCIAUX, PARKINGS PRIVES ET PUBLICS PAYANTS

QUARTIER/ RUES	PROPRIETAIRE	NOMBRE DE PLACES	N° SUR CARTE
Quartier Rouher			
<i>Ilot résidentialisé bvd Mendès-France/Alfred de Musset/rue Charles Perrault (immeubles OP)</i>	Logement Francilien	106	1
<i>Ilot résidentialisé rue Charles Perrault/ allée Villon (immeubles QL)</i>	Logement Francilien	84	2
<i>Parking rue de la Maternité</i>	Oise Habitat	69	3
<i>Parking Union Boulangère</i>	Oise Habitat	27	4
<i>Parking rue Gérard de Nerval</i>	Logement Francilien	92	5
<i>Rue d'Herbeval</i>	SA Beauvais	22	6
<i>Rue d'Herbeval</i>	Oise Habitat	109	7
<i>Rue de la garenne (tour bleue)</i>	Oise Habitat	89	8
Quartier du Moulin			
<i>Angle avenue du Moulin à vent /Fragonard (parking en ouvrage Fragonard)</i>	Oise habitat	78	9
<i>Parking en ouvrage Corot</i>	Oise Habitat	136	10
Centre-ville			
<i>Parking SNCF, rue Stéphenson</i>	EFFIA	530	11
<i>Place Carnot</i>	Ville	235	12
<i>Parking mairie</i>	Ville	150	13
<i>Parking Faïencerie</i>	Ville	206	14
<i>Parking République</i>	Ville	127	15
<i>Parking supermarché Match</i>	Match	74	16
<i>Parking magasin Babou</i>	SCI Eurinco	180	17

Tableau 1 : Inventaire des parcs de stationnement

Source : Ville de Creil



Carte 5 : Localisation des parcs de stationnement inventoriés

Source : Ville de Creil- Fond de plan : Openstreetmap

Chapitre 2 : Les liaisons douces

2.1. Une facilité de déplacement malgré le manque de liaisons

La conception des quartiers creillois, notamment sur les Hauts de Creil, organisés au cœur d'un système d'espaces ouverts, permet une libre et souple circulation des piétons. On peut se rendre d'un point à un autre du quartier en empruntant des chemins balisés ou des raccourcis à travers les espaces verts. Il en résulte la présence de nombreux cheminements sauvages, qui, ressentis comme des raccourcis, sont très empruntés car ils sont utiles dans la pratique quotidienne des habitants.

Outre ces cheminements spontanés, il existe une trame piétonnière interne aux quartiers mais qui ne permet pas de franchir les axes structurants. L'ensemble est peu qualifié et ne fait pas sens dans l'organisation du maillage des voies.

Il existe quelques de chemins de randonnée, dans des espaces variés (bords de l'Oise, côte de Vaux, forêt de la Haute Pommeraye). Ces derniers constituent des portions de sentiers assez brefs. Deux d'entre eux s'achèvent ou débutent sur les voies rapides. Tous manquent de continuité pédestre. Il n'existe pas de chemin de grande randonnée.

Afin de développer et faciliter les modes doux sur la commune, plusieurs actions et projets sont en cours de réalisation sur la commune ou à une échelle plus large.

2.2. Des actions et projets en cours

2.2.1. La passerelle sur l'Oise

Dans le cadre des projets ANRU, le quartier Gournay-les-Usines fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement piloté par la CAC. Ce projet cherche à revaloriser le quartier en y créant un éco-quartier, en améliorant les déplacements et en modernisant l'image du cœur de l'agglomération grâce notamment aux infrastructures, éléments symboliques de ce renouveau.

La valorisation du quartier passe en particulier par **la réalisation de liaisons douces**. Ce volet du projet prévoyait notamment **la construction d'une passerelle piétons/vélos au-dessus de l'Oise (réalisée en 2015) et la requalification du Pont Y**. Ces opérations ont permis de renforcer le lien entre les nouveaux quartiers d'habitat de part et d'autre des voies SNCF et la rive gauche de l'Oise et **ainsi de faciliter l'accès piéton à la gare, au centre-ville et au nouvel équipement scolaire** du Quai d'Aval.



La **passerelle piétons-cycles** au-dessus de l'Oise prend naissance sur le parc de l'île Saint Maurice dont la requalification est en cours pour aboutir sur une nouvelle place publique sur le quai d'Aval.

2.2.2. La rampe urbaine

Le quartier Rouher est situé au sud-ouest, sur un plateau surplombant la ville Basse et la vallée de l'Oise. Le coteau, séparant ces deux ensembles, présente un dénivelé très important : cette contrainte topographique, qui est aussi un atout écologique, paysager, et de loisirs pour les Creillois, est le premier obstacle à l'insertion du quartier Rouher dans la ville, et la principale raison de son enclavement.

Depuis de nombreuses années, la ville de Creil a souhaité valoriser cet espace pour casser cette barrière physique en installant des équipements d'agglomération, en améliorant sa vocation de loisirs et de rencontre et en améliorant sa traversée. Pourtant, cette valorisation forte s'est heurtée jusqu'à présent à l'inconfort des cheminements existants à flanc de coteau et à la difficulté de traverser l'Oise pour les habitants du quartier Rouher (un seul pont en centre-ville).

La création de liaisons douces (piétonnes et cyclables) par une rampe piétonne à flanc de coteau, la « Côte à Cri-Cri », doit permettre de désenclaver définitivement le quartier Rouher, à la fois vers le centre-ville et ses équipements (la gare en particulier) et vers le futur cœur d'agglomération, le quartier de Gournay-les-Usines. Cette rampe permettra une liaison douce plus confortable, qui fera gagner un temps précieux à ses usagers (gain de 800 m pour se rendre à la gare SNCF).



Rampe urbaine – Chemin du coteau dit de la « Côte à Cri-Cri »

Source : Arval, Ville de Creil

La rampe débouchera sur le parc urbain de la ville où sont concentrés les équipements majeurs de la ville et sur l'île Saint Maurice qui apparaît comme un espace de liaison de l'agrafe Nord-Sud et dont la requalification est envisagée. Elle représentera un rattachement symbolique fort et visible entre le haut et le bas de la ville.

2.2.3. Le schéma de circulations douces de l'agglomération

Le schéma intercommunal des circulations douces (SIDC), dont la mise en œuvre a débuté en 2016, a été adopté par la Ville de Creil le 10 mars 2014.

Le schéma des circulations douces a pour but d'assurer une cohérence géographique du territoire en renforçant les liens inter-quartiers par un programme d'infrastructures visant à réduire les coupures urbaines et créer un cœur d'agglomération attractif. Ce schéma vise aussi à mettre en place à l'échelle de 15 ans une nouvelle organisation des circulations, plus fluide et moins nuisible.

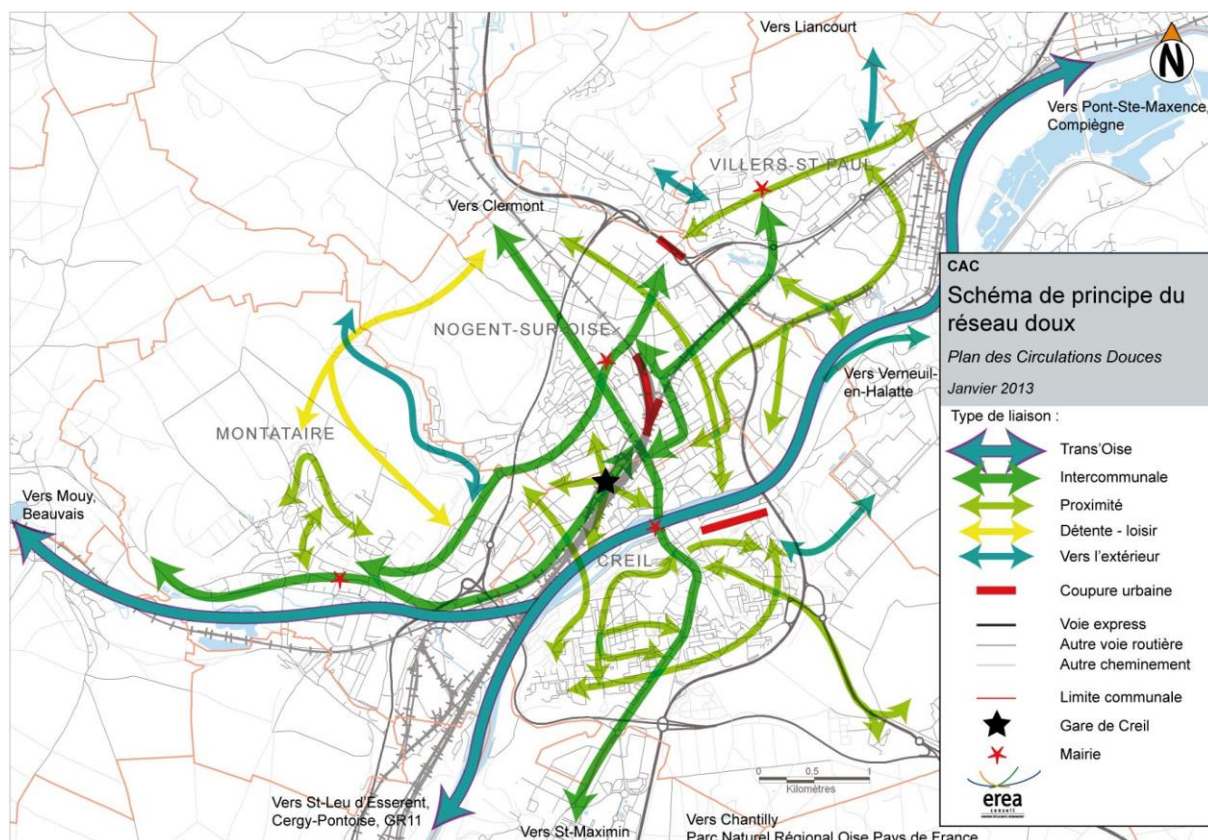
Selon le diagnostic du schéma, il existe un potentiel important de liaisons douces sur le territoire de la CAC, notamment pour la promenade et la randonnée (les bords de l'Oise, le parc naturel régional Oise Pays de France...) mais aussi pour les déplacements quotidiens, les distances étant assez réduites, d'autant plus que le futur pôle d'échanges multimodal de la gare de Creil est un point majeur d'intermodalité actuel et futur. Cependant, de nombreuses coupures naturelles (l'Oise) ou artificielles (grands axes, secteurs industriels, voies ferrées) ainsi que le relief, présentant des dénivelés notoires, sont des contraintes fortes au développement des modes doux de déplacement.

Concernant les aménagements existants, le diagnostic du schéma des circulations douces note un réseau piétonnier très développé (trottoirs, sentes, escaliers, passerelles...) mais des actions d'améliorations seraient nécessaires, notamment en termes d'accessibilité et d'attractivité. Le réseau cyclable quant à lui est en construction. Il doit être étoffé et amélioré dans son ensemble. De manière générale, les franchissements des principales coupures urbaines présentent des enjeux d'amélioration.

Sur la base des conclusions du diagnostic, un schéma global des itinéraires a été formalisé. Ce schéma de principe fixe les principales liaisons à aménager pour satisfaire les besoins recensés : liaison structurante le long de l'Oise, liaisons intercommunales, liaisons de proximité.... Les itinéraires les plus directs ont été privilégiés. Concernant Creil, les principales liaisons sont : la liaison structurante intercommunale le long de l'Oise, l'axe nord-sud vers Saint-Maximin, l'axe est-ouest en provenance de Montataire et de Villers-Saint-Paul, l'amélioration de l'accès à la gare, l'amélioration du franchissement de l'Oise (passerelle) et le développement des aménagements sur le plateau et de nouveaux accès au plateau. Ce schéma de principe a été décliné en programme d'actions afin de le mettre en œuvre.

Figure 6 : Schéma de principe du réseau doux

Extrait du Schéma de circulations douces de l'agglomération creilloise



En 2015, les premiers tronçons ont été aménagés, notamment la liaison Pont-Royal – lycée Marie Curie à Nogent-sur-Oise. L'ouverture de la rue Irène et Frédéric Joliot Curie a marqué le premier coup d'envoi de ce schéma avec un tronçon de 1,7 km destiné aux vélos.

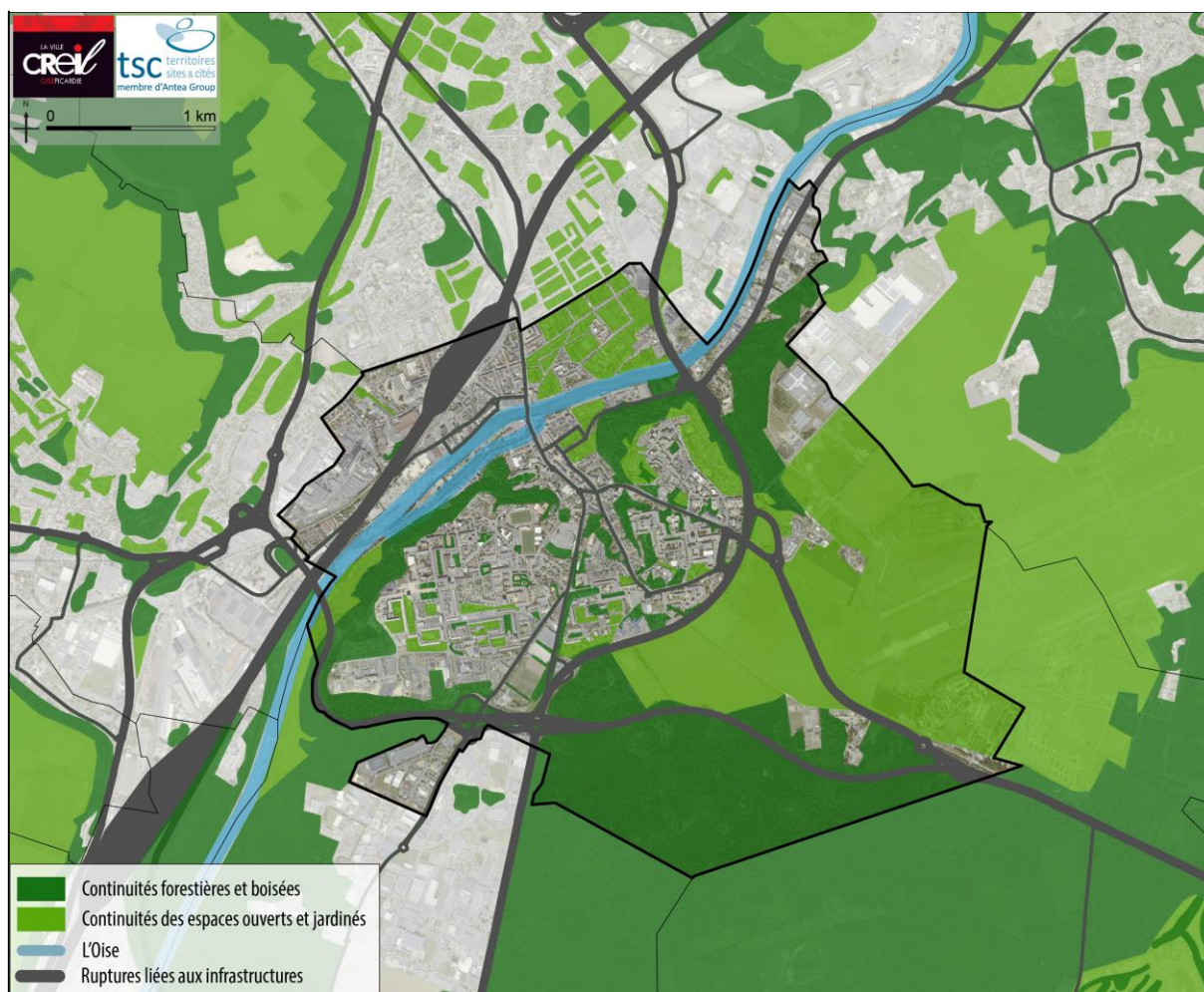
Partie 3 : Les espaces ouverts et la trame végétale

La trame végétale de Creil est constituée de plusieurs entités :

- Les grandes **continuités forestières et boisées**, qui désignent les groupements végétaux forestiers ou ceux comprenant une strate arborée et éventuellement une seconde strate arbustive. Dans ce cas il s'agit donc des boisements, des groupements d'arbres plantés sur les espaces paysagers, notamment ceux des grands ensembles, ou encore des alignements urbains,
- Les **grands espaces ouverts agricoles** du Sud de la commune,
- La **nature en ville au travers des espaces non-bâtis**, c'est-à-dire l'ensemble des espaces ouverts : espaces verts des ensembles d'habitat collectif, jardins de particuliers, rives et berges de l'Oise ...

Carte 6: Trame végétale de Creil

Source : Étude urbaine de Creil, PNR Oise – Pays de France



Chapitre 1 : Les espaces boisés

Au sud et à l'est, le territoire de la ville bénéficie de la proximité du massif forestier d'Halatte et de ses boisements satellites comme la forêt de la Haute-Pommeraye. Depuis le haut du coteau sud de l'Oise, les boisements se coulent sur les zones pentues : à l'est ceux de la Garenne de Vaux et le boisement non dénommé au pied du quartier du Moulin ; à l'ouest, les écharpes boisées qui bordent la RD 201 et recouvrent les pentes situées sous le quartier du Rouher (bois de la Garenne).

Si ces boisements ont pu être conservés c'est parce qu'ils occupent des zones trop pentues pour être construites. De même, en cœur de tissu urbain, les rebords de reliefs marqués, comme au-dessus de la rue du Plessis-Pommeraye ou dans le quartier des tufs, sont occupés de boisements d'origine plus ou moins spontanée.

A ces premiers ensembles viennent s'ajouter les groupements d'arbres plantés lors des opérations d'aménagement des espaces extérieurs des grands ensembles. Formant aujourd'hui de beaux groupes arborés, ces « bouquets » sont constitués de feuillus et de conifères. Enfin il faut y ajouter les quelques alignements urbains. Ensembles étirés et linéaires, les boisements offrent des séquences continues au sein même du tissu urbain, et qui offrent un contact direct avec le naturel pour les Creillois, qui les fréquentent apparemment largement.

Ces continuités végétales sont le support de corridors écologiques.

Chapitre 2 : Les espaces agricoles

La ville de Creil ne compte que peu de terrains agricoles. Ils sont localisés au sud de la commune entre les routes départementales 1330, 1016 et 201 et sur les emprises non occupées de la Base aérienne. Elles sont situées sur un secteur de plateau, il s'agit de grandes surfaces planes qui représentent environ 90 ha. Elle sont exploitées de manière intensive par 2 agriculteurs.

Sur ce site, afin de relier les quartiers des hauts de Creil à leur environnement naturel, la Ville souhaite développer un projet qui comprendrait de l'agriculture de proximité (maraîchage, self cueillette), des espaces sportifs (terrains de football et crickets) et qui serait aussi un espace de promenade et de sensibilisation à l'environnement.

Chapitre 3 : La nature en ville

A l'intérieur de la Ville, les espaces ouverts sont également très diversifiés : du jardin pavillonnaire aux parcelles agricoles du plateau sud en passant par les espaces de pelouses des ensembles d'habitat collectif.

A noter que les grands ensembles sont particulièrement généreux en matière d'espaces ouverts.

Mais aux continuités de la trame viennent s'opposer de nombreuses ruptures :

- La première et principale source de celles-ci sont les infrastructures de circulation : Le contournement sud de la ville par la RD1016 et la RD201 vient trancher les boisements. La rupture de la continuité écologique est d'autant plus marquée par les terrassements : passages en tranchées ou en remblais qui accentuent l'isolement des deux parties ainsi séparées.

- En ville c'est la trame viaire qui délimite les espaces ouverts, de manière certes moins marquée qu'une infrastructure lourde.

Les ruptures ne le sont pas que pour les végétaux mais aussi pour les habitants. Le contournement de la ville crée un effet d'enceinte difficilement franchissable par le piéton ou le cycliste. La trame végétale venant s'arrêter de manière nette au pied de ces ruptures, il se produit un effet de lisière, certes pas encore qualifié, mais qui mérite du coup une meilleure prise en compte. Ainsi, par exemple, au sud de la ville, les bouquets d'arbres des espaces paysagers des quartiers des Cavées viennent ébaucher une lisière discontinue en rebord de la RD 1016. Le renforcement des lisières (couture de liaison, épaississement...) peut consister une piste intéressante de réflexion pour améliorer la qualité paysagère et écologique de la ville.

Partie 4 : La trame urbaine

Chapitre 1 : Des tissus urbains variés, qui témoignent de l'histoire de la ville

1.1. Les tissus à dominante résidentielle

1.1.1. Le tissu urbain dense

Ce tissu urbain correspond au tissu mixte et dense du centre-ville de Creil, présent principalement de part et d'autre des rue Gambetta et rue de la République. Il se caractérise par la présence de parcelles individuelles du tissu ancien et d'immeubles collectifs datant de la reconstruction.

Les bâtiments présentent une grande diversité de formes et de hauteurs (R+1 à R+4), mais sont majoritairement implantés en bordure de voies.

Figure 7 : Centre-ville, de part et d'autre de la rue Gambetta



1.1.2. Le tissu urbain ancien

Ce tissu urbain à densité moyenne est le tissu historique de Creil. Implanté, suivant l'époque de construction, en front de rue (pour le bâti le plus ancien) ou dans la partie avant de la parcelle, il est composé de maisons individuelles de ville (mitoyennes).

Les hauteurs sont faibles, de R+1 à R+1+combles. Ces quartiers présentent des paysages urbains à enjeu patrimonial pour la commune.

Figure 8 : Rue Boursier



1.1.3. Les cités jardins

Il existe plusieurs cités jardins à Creil (cité-jardin de la Lingerie de 1925, cité-jardin Rouher de 1930...) caractéristiques de la période de l'entre-deux guerres.

Les cités sont de petites dimensions et les constructions de faibles hauteurs.

Elles sont aussi construites en périphérie de la ville constituée, annonçant le développement ultérieur de la commune.

Figure 9 : Cité-jardin Rouher



1.1.4. L'habitat diffus à dominante pavillonnaire

Figure 10 : Rue Léon Jouhaud

Cette trame est constituée de logements individuels diffus, de faible densité. Il se caractérise par une absence d'homogénéité.

Elle correspond à la trame bâtie villageoise historique des hameaux de Vaux et du Plessis-Pommeraye. Ce développement urbain s'est ensuite poursuivi sous forme de pavillons.



1.1.5. Les lotissements

Cette trame est surtout présente sur le plateau, en raison de la morphologie de la commune. Les quartiers du Moulin et des Cavées sont les deux quartiers typiques de cette forme d'urbanisation, qui accompagne les grands ensembles. Les ensembles bâtis sont généralement à proximité de petits ensembles collectifs. Les lotissements sont homogènes et les franges sont nettes entre espaces publics et espaces privés. Les pavillons sont en retrait de la rue, mais restent parallèle à cette dernière.

Figure 11 : Lotissement rue Claude Debussy

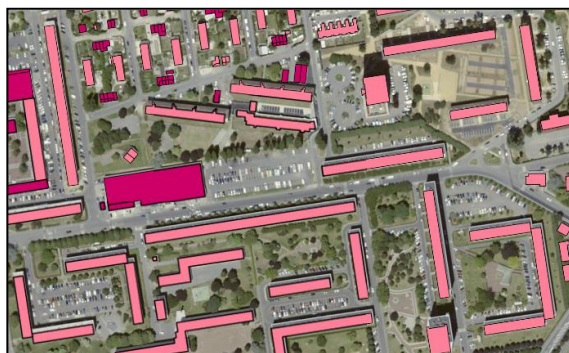


1.1.6. L'habitat collectif

Les grands ensembles prédominent sur le plateau. Ils rompent le système traditionnel d'organisation autour de la voirie et de l'implantation au sein de la parcelle.

Le quartier Rouher correspond au premier développement de grands ensembles de la commune dans les années soixante. Ce quartier s'est étendu par la suite avec le secteur des Haies. La déviation de la RD 1016 (ex RN16), marque la limite de l'extension de l'urbanisation. Ce quartier est composé de plusieurs générations et plusieurs types de logements, séparés par d'importants espaces publics et équipements : un parc de logements collectifs sociaux (urbanisme de barres et de tours), des copropriétés privées, et un parc de maisons individuelles en accession. L'emprise au sol des bâtiments est peu dense, et est entrecoupée de nombreux espaces verts non attribués.

Figure 12 : Le quartier Rouher



La cavée de Senlis présente une homogénéité et une régularité quasi parfaite, la forme bâtie la plus fréquente et celle de la barre en « L ». Au pied de ces ensembles, s'étendent d'importants espaces verts pour contribuer à créer un cadre de vie agréable. Cependant l'organisation en quinconce des barres d'immeubles empêche toute percée visuelle.

Figure 13 : La cavée de Senlis



Figure 14 : La cavée de Paris

La **cavée de Paris** est moins importante que celle de Senlis de par sa surface, sa forme urbaine apparaît également plus épurée grâce à l'architecture des bâtiments qui sont composés majoritairement de deux segments, tout au plus. Autour de ces ensembles, ce sont soit des quartiers pavillonnaires ou des espaces végétalisés qui viennent délimiter ces barres de logement. Quelques plots viennent ponctuer l'espace.



Figure 15 : Le Moulin

Le **quartier du Moulin** rompt avec les deux quartiers précédents. En effet, le tissu est beaucoup plus diversifié, à la fois dans sa forme que dans l'emprise au sol. Cela résulte de l'abandon de l'organisation géométrique et de la présence d'équipements commerciaux, ou de parkings en superstructures. Les espaces libres au sein de ces îlots sont moins importants, et les arbres de grandes tailles renforcent l'impression de densité.



1.2. Les tissus économiques

Creil présente plusieurs types de quartiers économiques, aux formes urbaines et aux aspects variés.

Au cœur de la ville, on trouve des tissus économiques intégrés :

- Le **quartier Gournay** est composé d'un tissu d'activités industrielles ancien. Ce quartier présente aussi de nombreuses friches, ainsi que des bâtiments industriels anciens qui peuvent présenter une valeur patrimoniale et architecturale ;
- La zone des « **Marches de l'Oise** », située dans le quartier Gournay ;
- Le parc d'activité « **La Justice** » est un petit parc d'activités orienté tertiaire au cœur du tissu urbain des Hauts de Creil.

En périphérie de la ville sont présentes des grandes zones d'activités économiques :

- La « **ZAET Creil Saint-Maximin** »,
- La « **zone de Vaux** » à **vocation mixte** (artisanale, commerciale, industrielle),
- Le Parc technologique **Alata**, dernier parc économique développé sur la commune, avec la volonté de valoriser le cadre environnemental et paysager.

Sur la ville de Creil, Ces zones d'activités disposent d'espaces libres restants :

- 20 ha d'extension sont prévus sur le Parc Alata.
- Des terrains ouverts en continuité du Parc Alata permettraient une extension des activités économiques sur une surface de 74 ha environ.

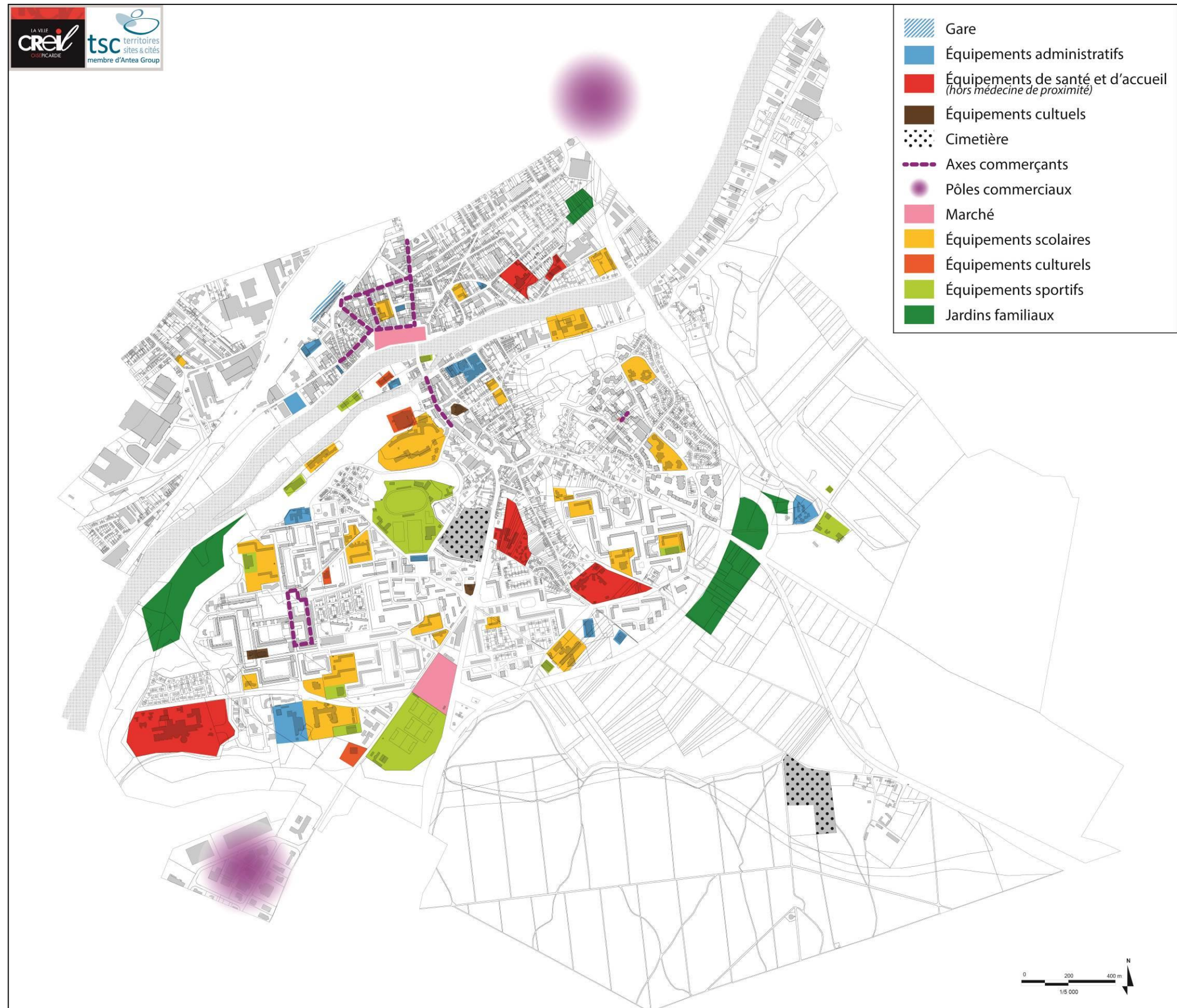
1.3. Les équipements

La commune de Creil est dotée de nombreux équipements. Leurs emprises au sol est particulièrement forte. Leurs formes et leurs aspects sont variés. Ils ont pour caractéristiques communes de prendre place sur de grandes unités foncières, sans effacer la trame parcellaire ancienne. Les équipements sont souvent accompagnés d'un espace de stationnement qui leur est dédié, situé à l'intérieur de la parcelle. L'ensemble ainsi constitué est entièrement clôturé.

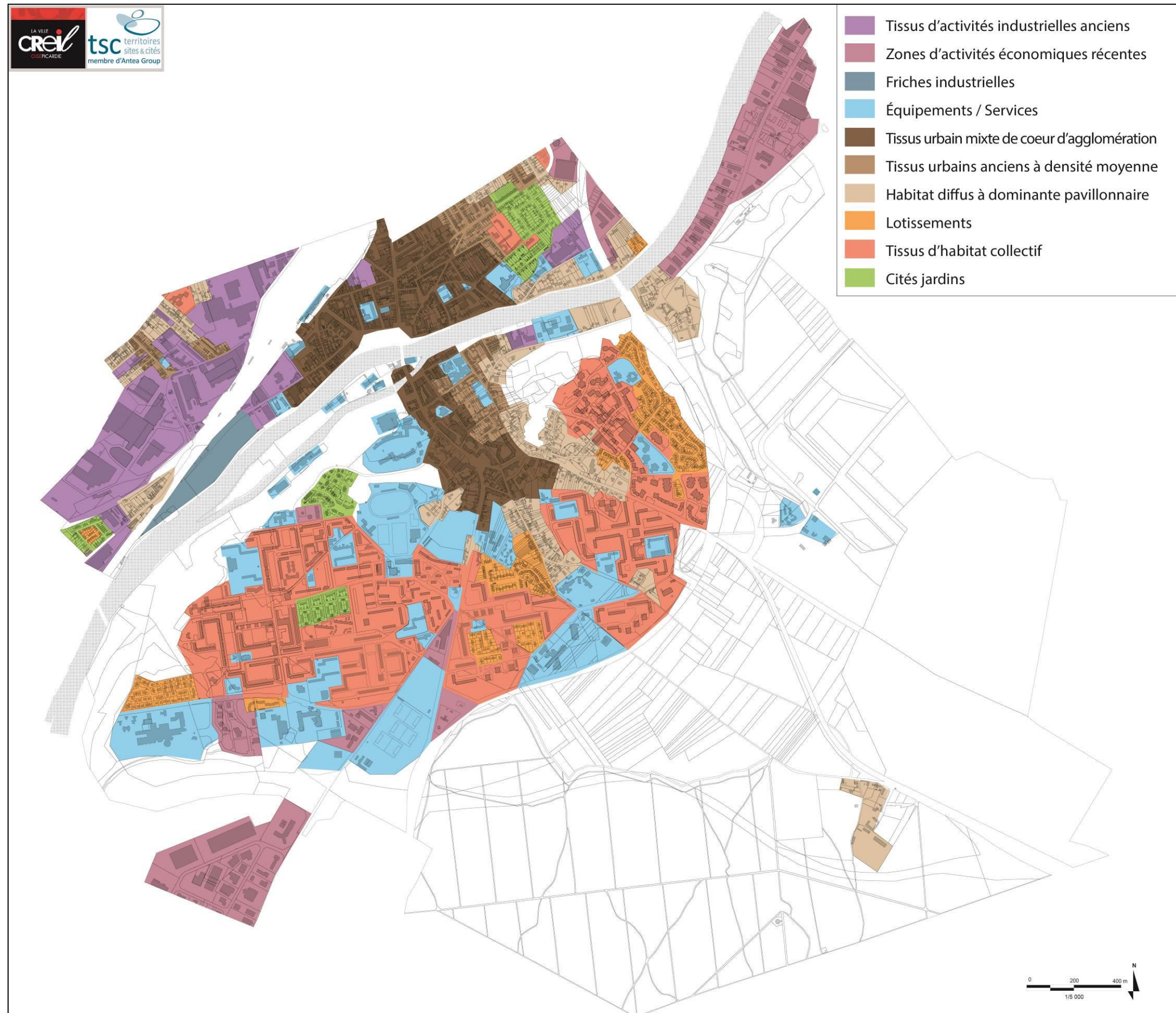
Très présent sur les quartiers des Hauts de Creil, ils sont aussi complets dans la ville basse.

Le quartier Rouher en particulier bénéficie de l'ensemble des aménités, réduisant l'attractivité du centre-ville pour ses habitants en dehors des équipements structurants (gare, administration...). De plus, l'image du centre-ville est en déclin notamment à cause des difficultés rencontrées par les commerces, avec de nombreuses fermetures et une importante rotation, ainsi qu'une spécialisation dans la restauration rapide et le commerce communautaire.

Carte 7: La trame des équipements



Carte 8 : les tissus urbains de Creil

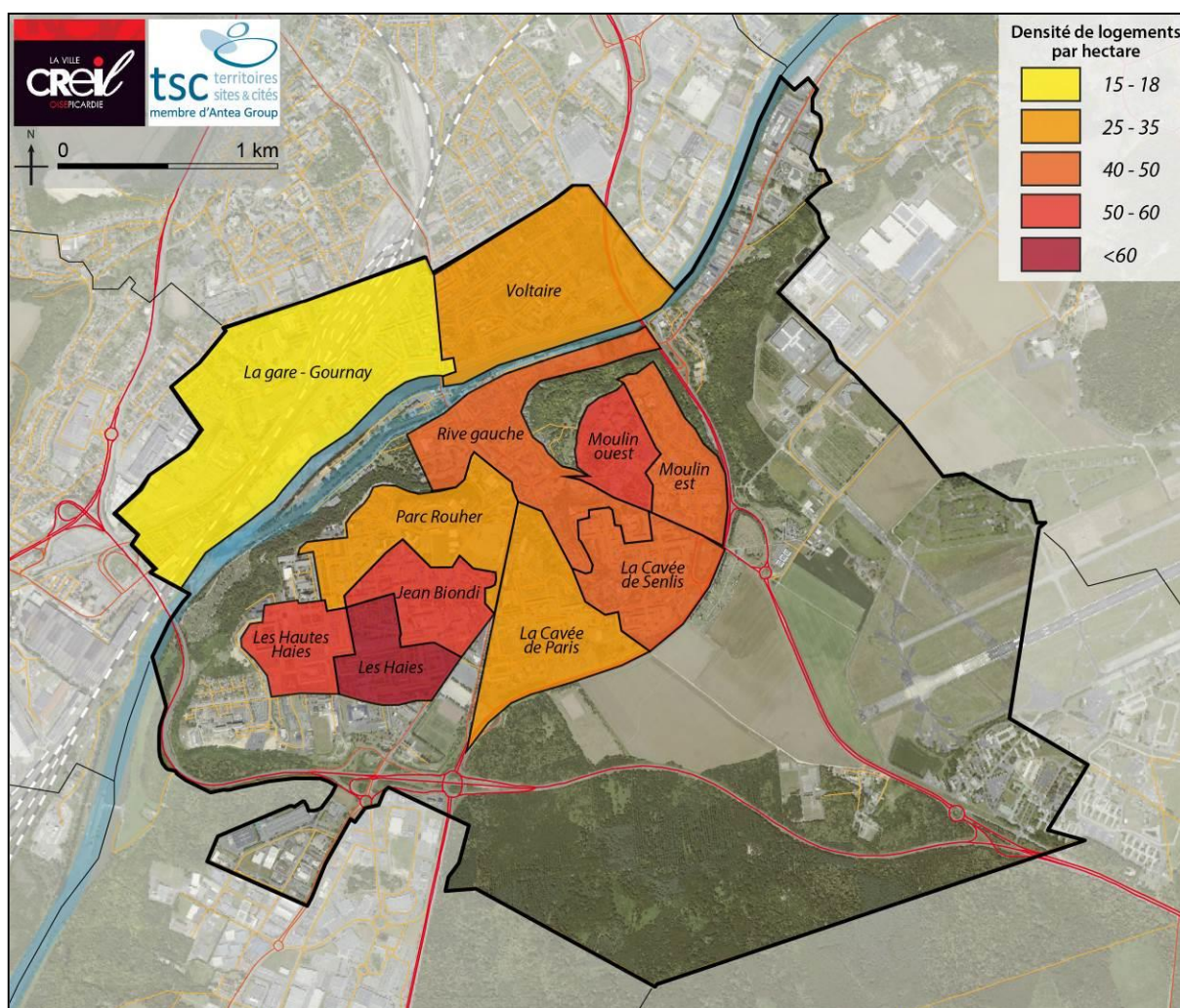


Chapitre 2 : Une densité résidentielle contrastée

Par ces tissus urbains et variés, Creil présente des densités de logements très contrastées. Le centre-ville, et notamment la rive droite (Gournay et Voltaire), présente de faibles densités. Le quartier de la gare plus particulièrement est caractérisé par une densité de logements particulièrement faible pour une ville centre d'agglomération comme Creil. Cette caractéristique est en grande partie due à la présence très forte des activités industrielles anciennes à proximité des différentes voies (ferrées, fluviales et routières). L'enjeu de renouvellement de ce quartier est donc majeur d'autant que la commune ne peut plus s'étendre.

Le quartier Rouher présente une variété de densité. Les Haies, avec près de 65 logements à l'hectare, est le secteur le plus dense de la commune. Le Parc Rouher quant à lui a une densité d'environ 33 logements à l'hectare mais intègre de nombreux équipements et/ou espaces publics à forte emprise. L'Est de la commune présente également de fortes densités de logements dues à la présence de logements collectifs, en particulier le secteur du Moulin ouest où la présence de logements diffus est plus faible.

Carte 9 : Densité moyenne de logements à l'hectare



Partie 5 : Les enjeux

Après un développement marqué de son urbanisation, notamment au cours du XX^{ème} siècle, la volonté de la commune de Creil est maintenant de préserver ses zones naturelles et agricoles et d'engager une requalification et un renouvellement urbain. Cette volonté est d'ores et déjà engagée par les récentes études, actions et projets engagés sur le territoire par la commune et/ou la communauté de l'agglomération creilloise : mutation du tissu, notamment dans la ville basse et le quartier des usines, diversification du quartier Rouher (projet ANRU), développement des liaisons douces... La réalisation de ces projets doit se faire dans une démarche d'ensemble permettant à Creil et aux Creillois d'engager un développement futur porteur de cohésion urbaine et sociale et prenant en compte l'ensemble des enjeux du territoire, dont une synthèse est présentée ci-après. A ce titre, le plan local d'urbanisme est un outil particulièrement adapté pour mettre en place une stratégie d'aménagement et de développements durable du territoire.

Chapitre 1 : Les grands projets urbains

1.1. Le projet gare cœur d'agglomération

Avec l'annonce en septembre 2011 de la concrétisation du projet de ligne TGV Roissy-Picardie, la métamorphose du secteur de la gare doit s'engager dès maintenant pour être prêt d'ici 2020. La Communauté de l'agglomération creilloise, les Villes de Creil et Nogent-sur-Oise ainsi que le Conseil Régional, avec le soutien de l'agence d'urbanisme et de développement Oise La Vallée, ont ainsi créé un comité de pilotage autour du projet « Gare cœur d'agglomération ». Le périmètre d'étude s'étend, pour Creil, du quartier Gournay à la rue des usines et va jusqu'à la place Carnot et la rue Gambetta. Le travail va porter sur toutes les grandes problématiques liées à la rénovation de ce quartier afin d'en faire le cœur du nouveau centre urbain de l'agglomération, avec :

- Construction d'une nouvelle gare et d'un espace voyageurs,
- Projet urbain global prévoyant une offre de commerces et de logements diversifiée et pour permettre une reconquête du cadre de vie et de l'attractivité du territoire,
- Circulation et stationnement,
- Développement du tourisme.

Suite à un processus de dialogue compétitif en 2012, un lauréat a été choisi pour élaborer un Plan Guide permettant de synthétiser toutes les orientations d'aménagements possibles, avec pour objectif de créer un lien et redynamiser l'ensemble du territoire, participant ainsi à son plein développement.

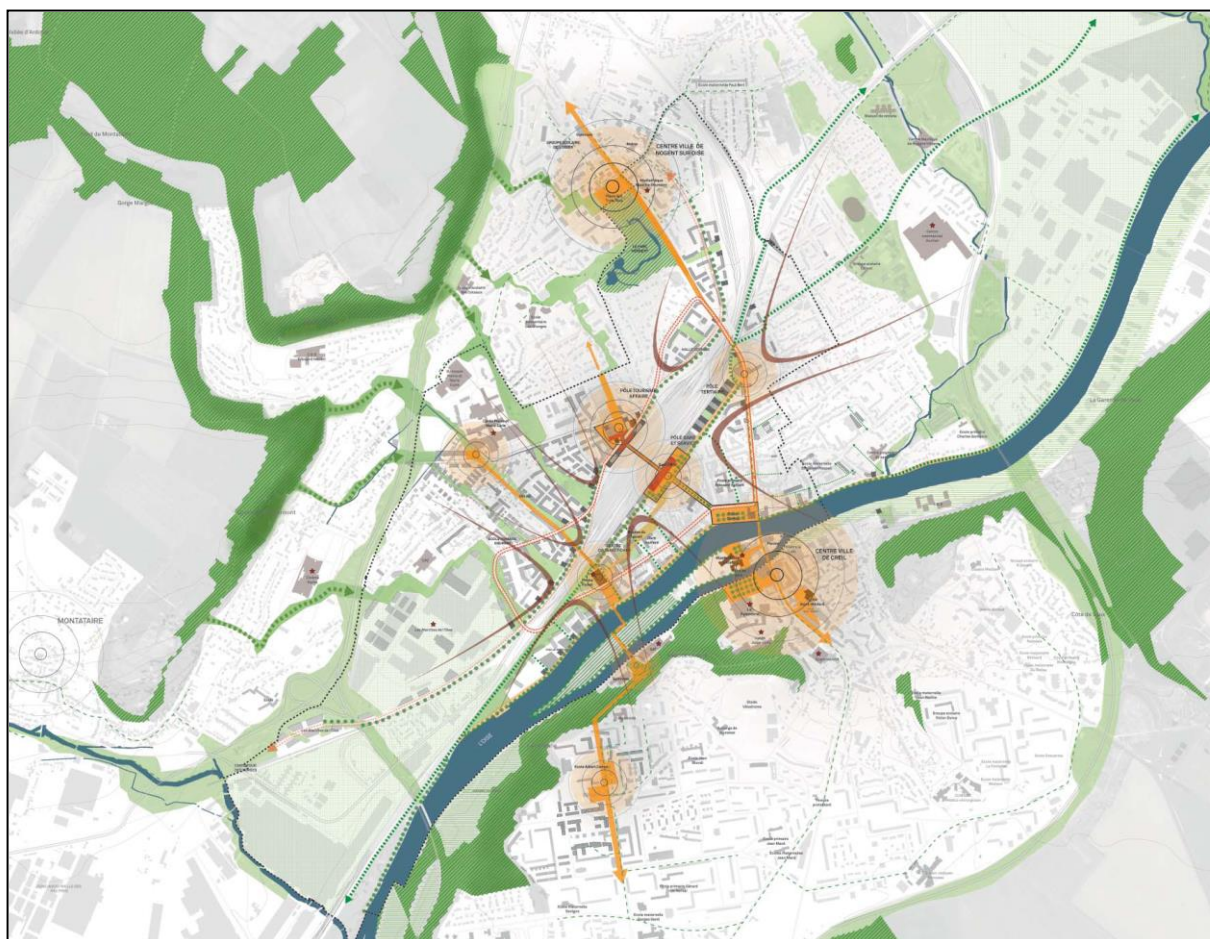
Le projet « Gare cœur d'agglomération » s'appuie sur l'arrivée de la liaison Roissy Picardie pour renouveler en profondeur à la fois le complexe ferroviaire de Creil, la gare et le pôle multimodal qui lui est associé. Il constitue à la fois une réponse à des enjeux de déplacement à l'échelle du Bassin de vie, mais contribue aussi à la redynamisation économique du Bassin creillois, au cadre de vie et répond aux besoins en habitat des classes moyennes. Il renforce l'attractivité de l'agglomération creilloise en exploitant la proximité de l'aire urbaine du Grand Paris. Ce projet sera l'un des accélérateurs du développement durable pour l'ensemble de la Picardie.

Suite à ces premiers travaux, les « invariants », du plan guide ont été définis, s'appuyant sur quatre axes :

- La ville paysage, en s'appuyant sur les corridors et les quais,
- La ville accessible, par un réaménagement de la trame viaire,
- La ville intense, grâce un à aménagement urbain d'ensemble relié aux espaces publics majeurs garantissant un quartier animé,
- La ville sur-mesure, grâce une structure urbaine organisée en « micro-quartiers » permettant d'envisager différentes « intensités » recoupées par des corridors verts qui montent jusqu'aux coteaux.

Un schéma de stratégie territoriale a ainsi été esquissé, qui a permis de décliner une première version d'un plan guide à l'été 2014. Il doit servir de cadre au projet de développement de la ville pour les prochaines années, organisant les mutations et déterminant les premières actions à mener pour amorcer la requalification des secteurs urbains identifiés.

Figure 16 : Schéma de stratégie territoriale du projet gare cœur d'agglomération
Réalisation A/NM/A ©



1.2. Les plans de rénovation urbaine

Sur chaque rive, la Ville de Creil, avec la Communauté de l'Agglomération Creilloise, a entrepris de moderniser ses quartiers. De cette volonté, sont issus les plans de rénovation urbaine (PRU) du quartier Rouher, portés par la ville de Creil, et du quartier Gournay, portés par la CAC.

1.2.1. Le PRU Rouher

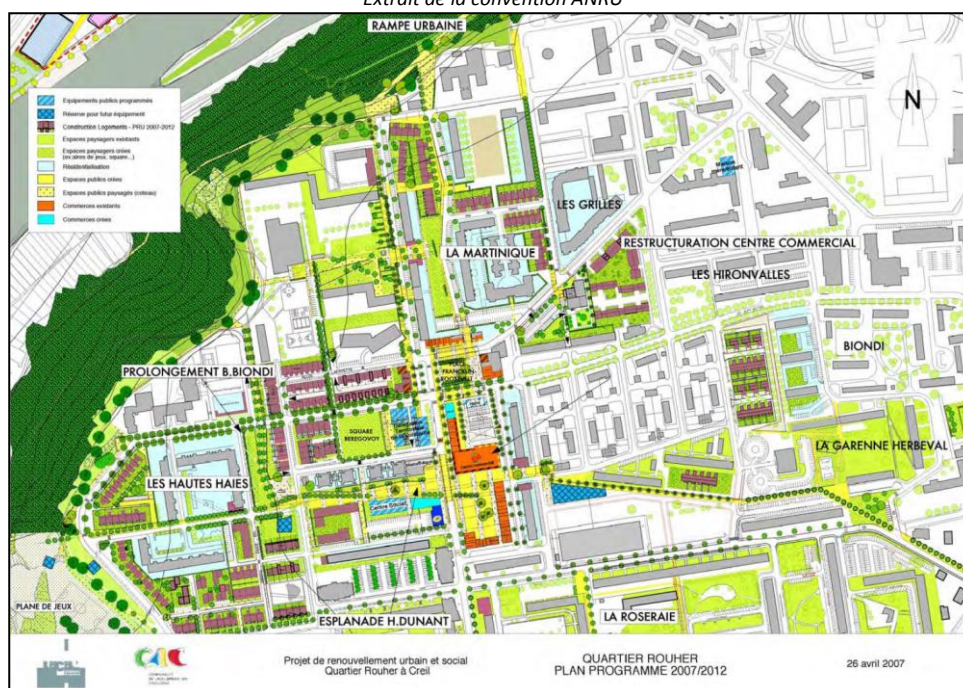
Ce quartier concentre non seulement des difficultés sur le plan social mais aussi de nombreux dysfonctionnements sur le plan urbain et concentre une majorité de logements sociaux, bien que 928 d'entre eux aient déjà été démolis entre 1982 et 2006.

- Un enclavement très important du quartier lié à la topographie du site, Rouher étant un plateau séparé du reste de la ville par des coteaux,
- Un enclavement des différents secteurs du quartier entre eux, lié à la morphologie des constructions (longues barres agissant comme des coupures physiques),
- Une emprise au sol peu dense des bâtiments, entrecoupés de nombreux espaces verts non attribués,
- Une faible lisibilité entre l'espace public et l'espace privé,
- Une mauvaise hiérarchie viaire, peu lisible et peu respectée,
- Un centre commercial important et dynamique, mais souffrant d'une image négative et d'une configuration spatiale mal adaptée. Ce centre commercial souffre en effet de sa configuration urbaine (embouteillages, enclavement de la structure commerciale sur elle-même, problèmes d'insécurité liés à l'accessibilité du centre et de la rue Henri Dunant).

Plusieurs objectifs ont ainsi été fixés par le projet de renouvellement urbain de ce quartier, notamment l'introduction d'une offre diversifiée en matière d'habitat dans le quartier, la réhabilitation et la remise aux normes du parc maintenu, la redistribution des espaces pour un usage clair et une gestion améliorée, le désenclavement du quartier et le renforcement de la vie économique et sociale avec une action sur le principal centre commercial du quartier et l'accueil de nouveaux équipements.

Figure 17 : Plan guide général de la réalisation du Projet ANRU Rouher

Extrait de la convention ANRU



1.3. Le plan-guide du quartier du Moulin

Dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier du Moulin, une étude de faisabilité programmatique, technique, juridique et financière a été lancée par la ville en 2014. Elle a permis de définir des principes de réaménagement du quartier, ciblées sur les problématiques « stationnement », « logements », et « programmation équipements et commerces », ainsi que d'aboutir à la formalisation d'un « Plan-guide ».

Figure 19 : Plan guide du quartier Moulin – juillet 2014

Source : Atelier Act'Urba/Champ libre/Schéma Infra – Ville de Creil



1.4. L'Ec'eau port fluvial

Ce projet s'inscrit dans une volonté de reconstruire la ville sur elle-même. Le site de la Vieille Montagne, friche industrielle depuis 1992, témoigne du passé industriel de la commune. Au regard de sa situation face à l'île Saint-Maurice et aux coteaux boisés de l'Oise et à proximité du centre-ville et de la gare, la ville de Creil a souhaité revaloriser cette friche avec un projet innovant : un éco-quartier alliant la création d'un port fluvial de plaisance avec un quartier résidentiel. Les principaux objectifs de ce projet sont de :

- ▶ Profiter des opportunités foncières,
- ▶ Permettre une urbanisation réfléchie,
- ▶ Tourner la ville vers l'Oise,
- ▶ Mettre l'accent sur les circulations douces,
- ▶ Redynamiser l'activité commerciale du centre-ville,
- ▶ Respecter les critères de développement durable.

Le port fluvial proposera une large palette de services associés (un bassin de 60 anneaux, un port à sec, une halte nautique...). L'aménagement du quartier sera mixte, avec la construction de nouveaux logements, d'équipements, de commerces et d'espaces publics.

Figure 20 : Plan d'ensemble et partie d'aménagement

Source : Ville de Creil



1.5. La plaine agricole, des sports et des loisirs

La ville de Creil souhaite créer un « parc agricole urbain » en entrée de ville Sud, en périphérie des quartiers des « Hauts de Creil ». L'objectif de la commune est de concilier différentes activités publiques et privées qui se voudraient complémentaires, associant maraîchage de proximité, voire élevage, loisirs et pédagogie et de faire de la plaine de Creil un lieu de rencontre entre le monde rural et le monde citadin.

La commune a donc lancé une étude de faisabilité programmatique, juridique, technique et financière sur son aménagement paysager. L'objectif de cette étude est de définir précisément le programme de ce parc agricole de loisirs, de proposer un plan d'aménagement, et d'étudier les conditions juridiques, techniques et financières pour sa réalisation.

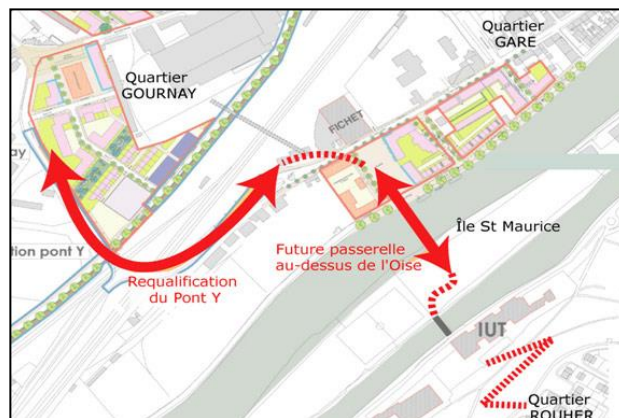
La « Plaine agricole, des sports et des loisirs » pourra intégrer des équipements sportifs, ainsi que des équipements de loisirs, et les offres de stationnement nécessaires à leur bon fonctionnement.

Créer le futur paysage de l'entrée de Creil, proposer la meilleure insertion possible du programme et relier les quartiers des Hauts de Creil à la forêt environnante, tout en maintenant une dominante agricole, tels sont les objectifs de ce projet.

1.6. La passerelle sur l'Oise et la rampe urbaine

Afin de développer les modes doux et de désenclaver les quartiers de Gournay-les-Usines et de Rouher, la ville de Creil a décidé la réalisation d'une passerelle sur l'Oise et d'une rampe urbaine. Ces projets répondent aux objectifs des projets ANRU dont font partie ces deux quartiers.

Le projet porte sur le réaménagement du Pont Y permettant le franchissement des voies ferrées, reliant le quai d'Aval à l'entrée du quartier Gournay.



La passerelle piétons-cycles au-dessus de l'Oise prend naissance sur une nouvelle place publique sur le quai d'Aval pour aboutir sur le parc de l'Île Saint Maurice. Du parc urbain de l'Île Saint-Maurice est prévue la rampe urbaine à flanc de coteaux qui permettra de désenclaver le quartier Rouher vers le centre-ville ainsi que le futur quartier Gournay.

Chapitre 2 : Le renouvellement au sein du tissu

Depuis plus de 20 ans, la municipalité a pour objectif la « reconstruction de la ville sur la ville ».

En effet, la commune dispose de peu de foncier libre, **le renouvellement urbain est donc un enjeu particulièrement important, auquel la Ville souhaite répondre en conciliant« intensité urbaine » et « qualité et confort de vie »** (jardins, balcons, intimité, ensoleillement, ...). Atteindre les objectifs suppose donc de réfléchir à des formes urbaines plus intenses mais aussi plus innovantes.

Afin d'identifier le potentiel foncier lié au renouvellement urbain hors « grands projets », le service urbanisme de la Ville de Creil a réalisé un travail sur les potentiels d'intervention foncière de la commune, en identifiant les parcelles et bâtiments mobilisables, sur une surface allant de 2,5 à 3 ha.

Chapitre 3 : La synthèse des enjeux

Ce diagnostic a soulevé un certain nombre d'enjeux dont une synthèse est présentée ci-après.

Cette synthèse est basée sur les constats qui ont été mis en lumière par les différentes analyses du diagnostic. Elle intègre l'ensemble des projets en cours et à venir sur le territoire de Creil.

Cette synthèse est articulée autour de 4 axes forts, piliers du développement futur de la ville :

- ▶ La « **ville-centre** » : Renforcer les fonctions centrales et intensifier le tissu urbain,
- ▶ La « **ville des quartiers** » : Poursuivre les politiques ANRU, diversifier l'offre de logements, restructurer les polarités de quartier, développer les connections interquartiers,
- ▶ La « **ville nature** » : Connecter la ville sur ses espaces « nature », renforcer et préserver la « nature en ville »,
- ▶ La « **ville rivière** » : Ouvrir la ville sur l'Oise et développer sa vocation fluviale.

Synthèse des enjeux urbains

TSC- TERRITOIRES SITES & CITES - Février 2014





La «ville-centre» : Renforcer les fonctions centrales et intensifier le tissu urbain

-  Valorisation du Projet Pôle gare : Services/Tertiaire
Ouverture de la gare au nord
-  Polarité à créer ou renforcer
-  Cœur de ville : Tissu urbain à intensifier
-  Secteur de mutation lourde du tissu urbain à accompagner
(projets ANRU / Cœur d'Agglomération)
-  Requalification des espaces publics centraux
autour d'une circulation apaisée
-  Liaisons modes doux à renforcer ou créer
-  Front bâti et patrimoine remarquable à préserver
-  Restructuration des seuils de ville en lien avec les
polarités en place
-  Requalification des entrées et pénétrantes des axes
majeurs
-  Renforcement des liaisons ferrées (cadencement RER,
lignes TGV)





La «ville-nature» : Connecter la ville sur ses espaces 'nature', renforcer et préserver la nature en ville

-  Préservation des espaces verts et ruraux: le glacis de la ville
-  Préservation des espaces boisés: ceinture verte
des forêts et des coteaux
-  Balcons urbains avec vues sur la vallée à valoriser
-  Corridor vert à créer ou renforcer dans le tissu urbain
-  Seuil vert à aménager: créer les interface entre la ville et les
espaces nature
-  Connexion vers les espaces nature à créer ou valoriser
-  Projet de 'parc péri-urbain'
-  Préservation du tissu urbain aéré et identitaire:
centre ancien, cité jardin...

La «ville des quartiers» : Poursuivre les politiques ANRU, diversifier l'offre de logements, restructurer les polarités de quartier, développer les connections interquartiers

-  Renforcement des polarités de quartier : commerce/
services/équipements
-  Connexion de ceinture interquartier «tous modes» à
renforcer et hiérarchiser
-  Connexions structurantes «modes doux» vers le
centre-ville à valoriser
-  Densification et diversification de l'offre de logements
(projet ANRU en cours)

La «ville-rivière» : Ouvrir la ville sur l'Oise et développer sa vocation fluviale

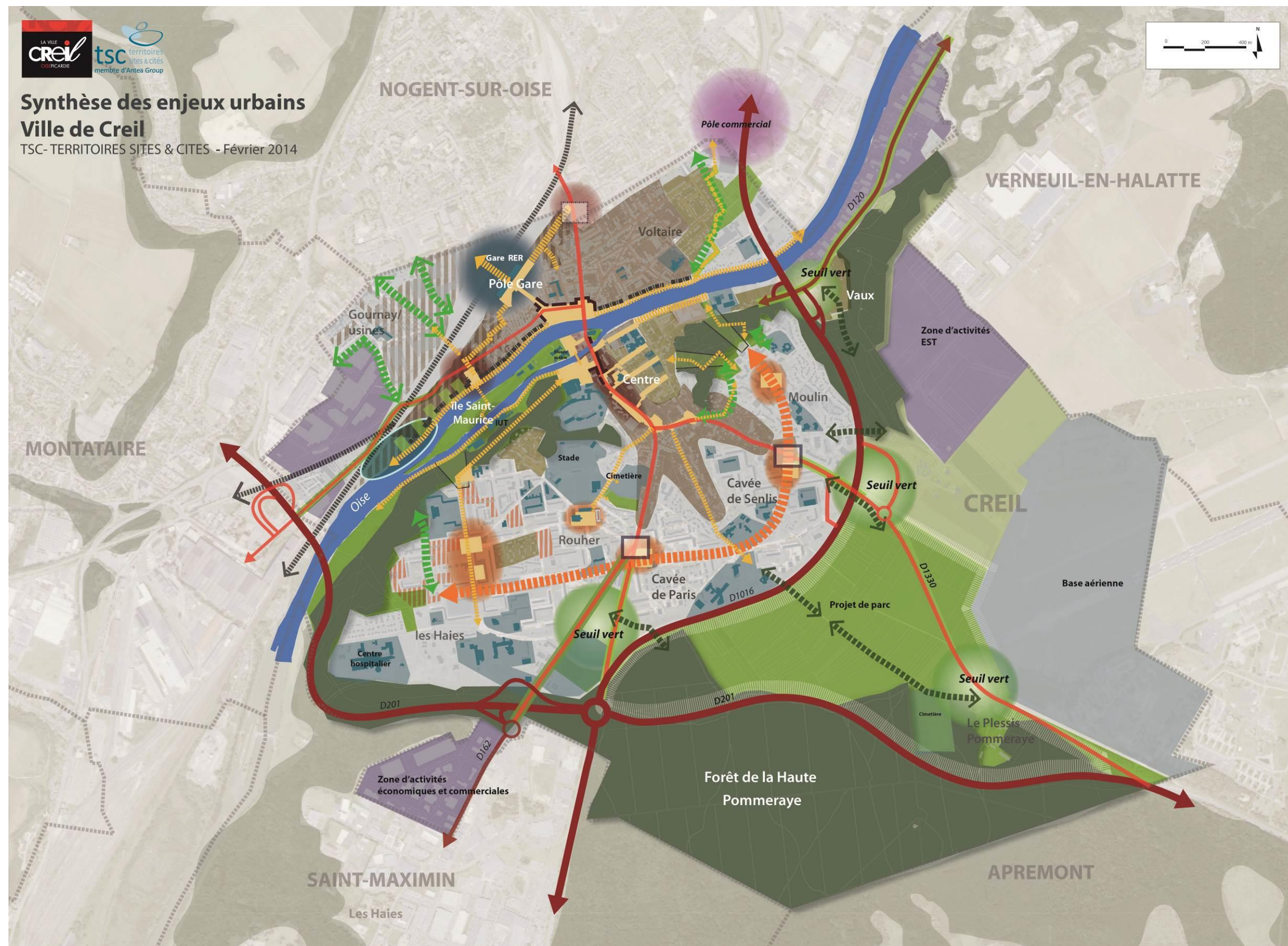
-  Valorisation des berges pour les modes doux
-  Développement d'une polarité liée au tourisme fluvial
'Projet EceauPort'
-  Valorisation des fronts bâtis sur berges
-  Nouveau franchissement modes doux à créer

- | | | | | | |
|---|----------------------------|---|------------------------------|--|--------------------|
|  | Axes routiers structurants |  | Zone d'activités économiques |  | Limites communales |
|  | Axes routiers secondaires |  | Base aérienne |  | Rivière |
|  | Voies ferrées |  | Equipements/services |  | Boisements |

Synthèse des enjeux urbains

Ville de Creil

TSC- TERRITOIRES SITES & CITES - Février 2014



Partie 6 : Annexes

Bilan des projets et des potentiels de développement

Source : Ville de Creil

PARCELLES	ADRESSE	TOTAL du potentiel logements envisagé
Quartier Moulin		
AO 516	Rue Jean-Honoré Fragonard	90 logements environ
AO 892 pp - 653-723	Chemin du stand	
AT 68-70-546-547-548-549-550-551	Rue Schuman	
Quartier centre-ville		
Cornet 69-203-391-180-392-397-207-206-333-332-331-335-334-419	Quai d'amont, rue Beauvoisis	120 logements environ
AH 81 - 85	Angle rues Henri Pauquet/Gambetta	
AL 64	Rue Charles Somasco	85 logements environ
Quartier des Cavées		
	Square Hélène Boucher Secteur centre de rencontres (OAP)	50 logements environ
Quartier Rouher		
BD	Rues Martinique / maternité/haies (lot R)	230 logements environ
BD	Rues Martinique / rainette/Camus (lot O)	
BI 354	Boulevard Biondi/ rue Henri Dunant (lot H)	
	Rues John Kennedy/Lamartine (lot B)	
	Rue Lamartine/boulevard Mendès-France (lot C)	
BI	Rue Winston Churchill/ boulevard Mendès-France (lot D)	
	Boulevard Mendès-France (lot E)	
BI divers	Boulevard Mendès-France (lot F)	
	Boulevard Mendès-France (lot G)	
	Entre rues Musset et Lamartine (lot J)	
BD 635	Rues des Haies/des Champs (lot S2)	

PARCELLES	ADRESSE	TOTAL du potentiel logements envisagé	TOTAL du potentiel Activités et commerces	TOTAL du potentiel Equipements
ZAC Gournay				
Quai d'Aval	Quai d'aval-rue Jean Jaurès	730 logements	11 550 m² SDP activités et commerces	900 m² SDP équipements
Ilot Rivierre	Rue des Usines			
Ilot Lucile	Rue Lucile			
Lycée Gournay	Rue des Usines			

PARCELLES	ADRESSE	Surface du terrain (m²)	TOTAL du potentiel logements envisagé	Surface de plancher Totale (m²)	Type d'opération
Hameau du Plessis-Pommeraye					
AX 4-5-6-68-69-70-78-81-82	Terrains Zuccato	35 485	100 logements		
Parc Alata					
ZAC		200 000		100 000	
Extension Ued		740 435			

PARCELLES	ADRESSE	TOTAL du potentiel logements envisagé	TOTAL du potentiel Activités et commerces	Surface du terrain (m²)	Surface de plancher logements (m²)	Surface de plancher activités (m²)	Surface de plancher équipements (m²)	Surface de plancher Totale (m²)	Type d'opération
Ec'Eau Port									
AD 35-37-38-39-40-41-48-53-54-59-60-61-67-68-69	Quai d'aval	360 logements environ	4000 m² SDP activités et commerces						
Gare cœur d'agglomération									
	Rue Jean Jaurès Secteur : C2 (EDF)	120 logements environ			9 457			13 044	
AE 13-17-70	Rue Fernand Pelloutier Secteur : C 3 (Brobeil -Pelloutier)	25 logements environ		978	2 021			2 021	
	Place Carnot Secteur : C6	20 logements environ						2 450	
	Rue Stéphenson Secteur : C 7 (parking EFFIA)	80 logements environ						18 453	Zone mixte
	Impasse Gambetta Secteur : C8	20 logements environ						1 452	
	Avenue Jules Uhry Secteur : C10 (JouéClub)	28 logements environ				400		2 278	Zone mixte
	Rue Jean Jaurès Secteur : C 13 (+ îlot en face)	30 logements environ			2 477	400		2 635	
	Rue des usines Secteur : C 14 (PUM - Dayde)	160 logements environ			13 370	5 571	3 300	22 283	Mixte
	Secteur : C15 (ACOR)	380 logements environ			30 494	11 511	5 000	47 005	Mixte
	Rue Miss Edith Cawell Secteur : Ilot Miss Edith Cawell	15 logements environ							
AC 170-171-172-173-374	Tumerelle	12 logements environ		2 444					

Potentiel estimé mobilisable à l’horizon 2030

