



Eléments de diagnostic

en vue de l'élaboration d'un projet urbain autour de la gare de Creil

Etude réalisée dans le cadre du projet urbain autour de la gare de Creil

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise



Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise - Oise la Vallée
13 allée de la Faïencerie 60 100 CREIL
<http://www.oiselavallee.org/>
Avril 2011

Directrice de la publication : Pascale Poupinot
Responsable de l'édition : Thomas Werquin
Rédaction : Cécilia Rivaux, François Priour et Thomas Werquin
Recherche documentaire : Cécilia Rivaux et Virginie Mauboussin

Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Contexte urbain	5
2.1. Présentation générale du territoire	5
2.2. Les principaux projets et réflexions en cours sur le territoire	7
2.3. Principaux éléments de diagnostic	10
2.4. Stratégies	12
2.5. Les études réalisées et en cours.....	14
3. Economie	16
3.1. Principaux éléments de diagnostic	16
3.2. Stratégies	19
3.3. Les études réalisées et en cours.....	20
4. Commerce	21
4.1. Principaux éléments de diagnostic	21
4.2. Stratégies	24
4.3. Les études réalisées et en cours.....	25
5. Habitat.....	26
5.1. Principaux éléments de diagnostic	26
5.2. Stratégies	28
5.3. Les études réalisées et en cours.....	29
6. Déplacements et intermodalité	31
6.1. Principaux éléments de diagnostic	31
6.2. Stratégies	34
6.3. Les études réalisées et en cours.....	36
7. Infrastructures ferroviaires et gare.....	37
7.1. Principaux éléments de diagnostic	37
7.2. Stratégies	40
7.3. Les études réalisées et en cours.....	46
Index des sigles.....	47
Bibliographie.....	48

1. Introduction

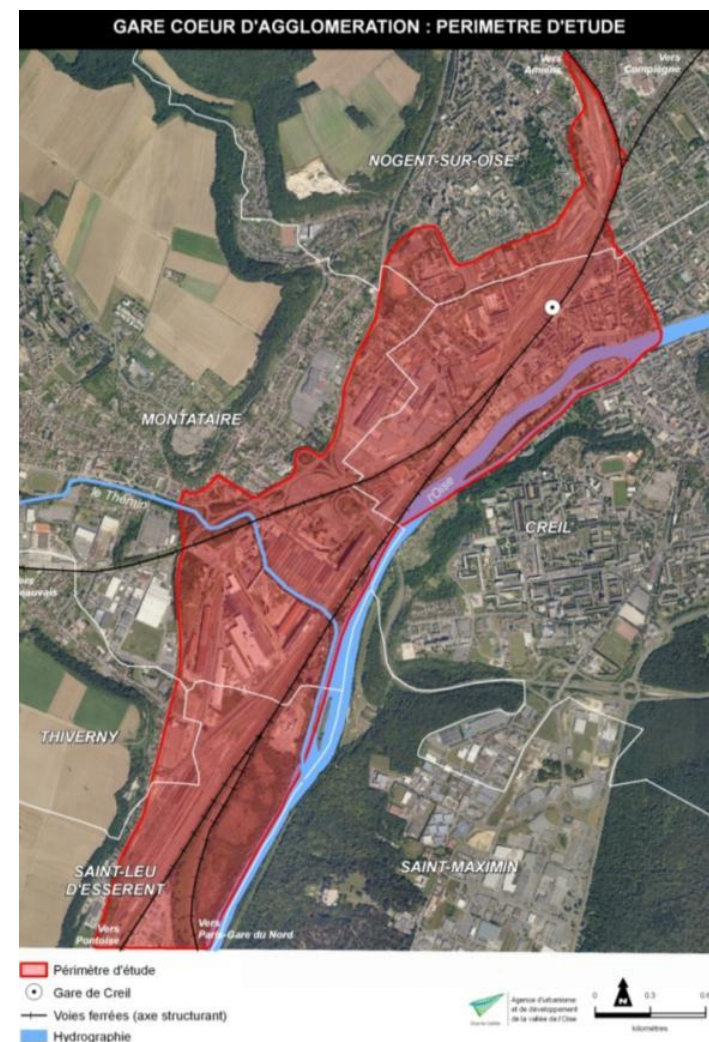
La signature du protocole Gare cœur d'agglomération par les villes de Creil et de Nogent-sur-Oise, par la Communauté de communes de l'Agglomération Creilloise, le département de l'Oise, la région Picardie, le SMTCO, la SNCF et Réseau Ferré de France a permis d'initier un long processus qui devrait faire émerger un projet urbain d'envergure autour de la gare de Creil et plus largement sur un périmètre couvrant Montataire, Nogent-sur-Oise et Creil¹.

Alors que l'élaboration de ce projet urbain devrait être confiée à une équipe pluridisciplinaire conduite par des architectes urbanistes, laquelle devra en principe rendre une copie validée fin décembre 2012, l'Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise a fait l'inventaire de l'ensemble des études qui contribuent à une meilleure connaissance du territoire et a recensé les grands projets urbains qui y sont en cours d'élaboration ou déjà réalisés.

Ces éléments de diagnostic devront permettre aux équipes pluridisciplinaires de disposer d'informations précises concernant :

- Les dynamiques en cours dans les grandes thématiques du développement urbain, à savoir : l'économie, le commerce, les déplacements et l'intermodalité, l'habitat et le foncier avec la réorganisation des sites ferroviaires stratégiques.
- Les grands projets initiés par les collectivités locales dont les villes de Nogent-sur-Oise et de Creil et la Communauté de l'Agglomération creilloise ;
- Les préconisations proposées dans les différentes études réalisées ou en cours de réalisation dans tous les domaines (SCoT, PLH, etc.).

Tous les éléments proposés dans cette synthèse sont donc issus d'études ou de documents d'urbanisme réalisés par des bureaux d'études, par les collectivités locales, et notamment les villes et la Communauté de l'Agglomération Creilloise, ou par l'Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise, ainsi que RFF et la SNCF.



¹ Le périmètre proposé sur la carte est appelé à évoluer et devrait être élargi notamment vers Nogent-sur-Oise. En effet, le périmètre de projet, celui qui fera l'objet d'un plan guide sera délimité par une assistance à maîtrise d'ouvrage recrutée début 2011.

2. Contexte urbain

2.1. Présentation générale du territoire

L'agglomération creilloise est localisée dans le sud de l'Oise à proximité immédiate de l'Île-de-France. Elle bénéficie d'infrastructures de transports de grande qualité avec :

- (1) l'Oise dont la vocation économique et commerciale sera renforcée par l'achèvement de la liaison Seine-Nord-Europe d'ici 2015 et qui positionnera l'agglomération Creilloise sur la route des grands ports de la mer du Nord ;
- (2) l'autoroute A1 qui place le territoire entre Paris et les grandes agglomérations de l'Europe du Nord ;
- (3) la proximité de l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle qui positionne le creillois à proche distance d'un pôle économique de premier ordre en Europe connaissant une croissance continue et donc un fort besoin en foncier ;
- (4) un réseau ferroviaire dense qui sera renforcé d'ici 2020 par la réalisation de la liaison Picardie-Roissy laquelle réduira considérablement la distance entre le bassin creillois et l'aéroport de Roissy.

Le territoire de Creil et de son agglomération bénéficie donc d'un avantage incontestable en matière de localisation.

La création de nouvelles infrastructures de transport (Canal Seine-Nord Europe et liaison Roissy-Picardie) constituent des opportunités indéniables que le territoire souhaite saisir.

Le protocole gare de Creil a pour ambition de faire de la gare de Creil et de son quartier le pivot d'un renouveau profitant à l'ensemble du territoire.

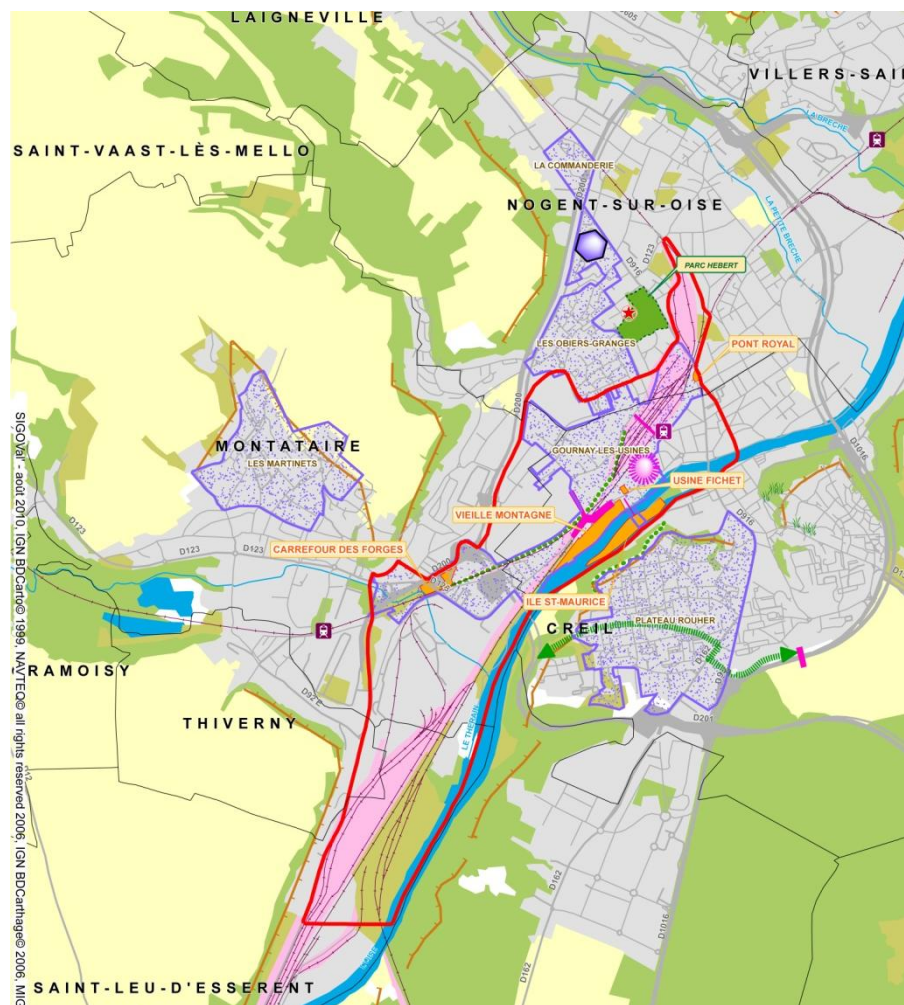


2.2. Les principaux projets et réflexions en cours sur le territoire

L'agglomération creilloise a lancé un nombre important de projets urbains et prépare plusieurs documents de planification qui devront être pris en compte lors de l'élaboration du projet urbain concernant la gare de Creil. Le périmètre défini dans le protocole se situe à la croisée de nombreux territoires de projet avec en particulier les Programmes de Rénovation Urbaine, mais aussi plusieurs projets urbains en cours d'élaboration ou engagés par les collectivités locales (pôle d'échanges multimodal du SMTCO / passerelles / etc.). Il y a aujourd'hui la nécessité de créer du lien entre ces différents projets.

	En cours de réalisation ou à venir	Réflexion ou études de faisabilité en cours
Planification	Schéma de cohérence territoriale (SCoT) en cours d'élaboration. Plan Local de l'Habitat (PLH) en cours d'élaboration	
Projet urbain	Convention ANRU avec 4 PRU ² en cours, et un PRU en phase d'achèvement (La Commanderie) Réaménagement de l'île Saint-Maurice	Port de plaisance sur le site Vieille Montagne Projet Eco-parc Nogent / Villers Protocole Gare
Infrastructure de transport et aménagement de l'espace public	Nouvelle voie à Creil Passerelle sur l'Oise Carrefour des forges	Requalification du Pont Royal Passerelle Gare / Gare double face
Autres projets d'envergure	Centre d'affaires économique et social (Hôtel Sarcus) Rénovation du parc Hébert et mise en œuvre d'un réseau de voies douces Eco-village sportif et associatif de Nogent-sur-Oise dans le cadre du PRU Obiers Granges	Requalification du site des Marches de l'Oise
Sites stratégiques à requalifier	Usine Fichet Halle Sernam Usine Rivierre Lycée Gournay	

² Les Martinets / Obier et Granges / Gournay / Rouher



ZONES DE PROJETS DANS LE GRAND CREILLOIS

PROJETS

- Reconversion de l'hôtel Sarcus
- Création de nouvelles voies, rampe urbaine
- Pôle intermodal
- Eco village sportif
- Traverse des coteaux
- Jardins suspendus
- Création ou amélioration de franchissement
- Territoire de projets
- Périmètre d'étude du protocole gare
- Périmètre des PRU

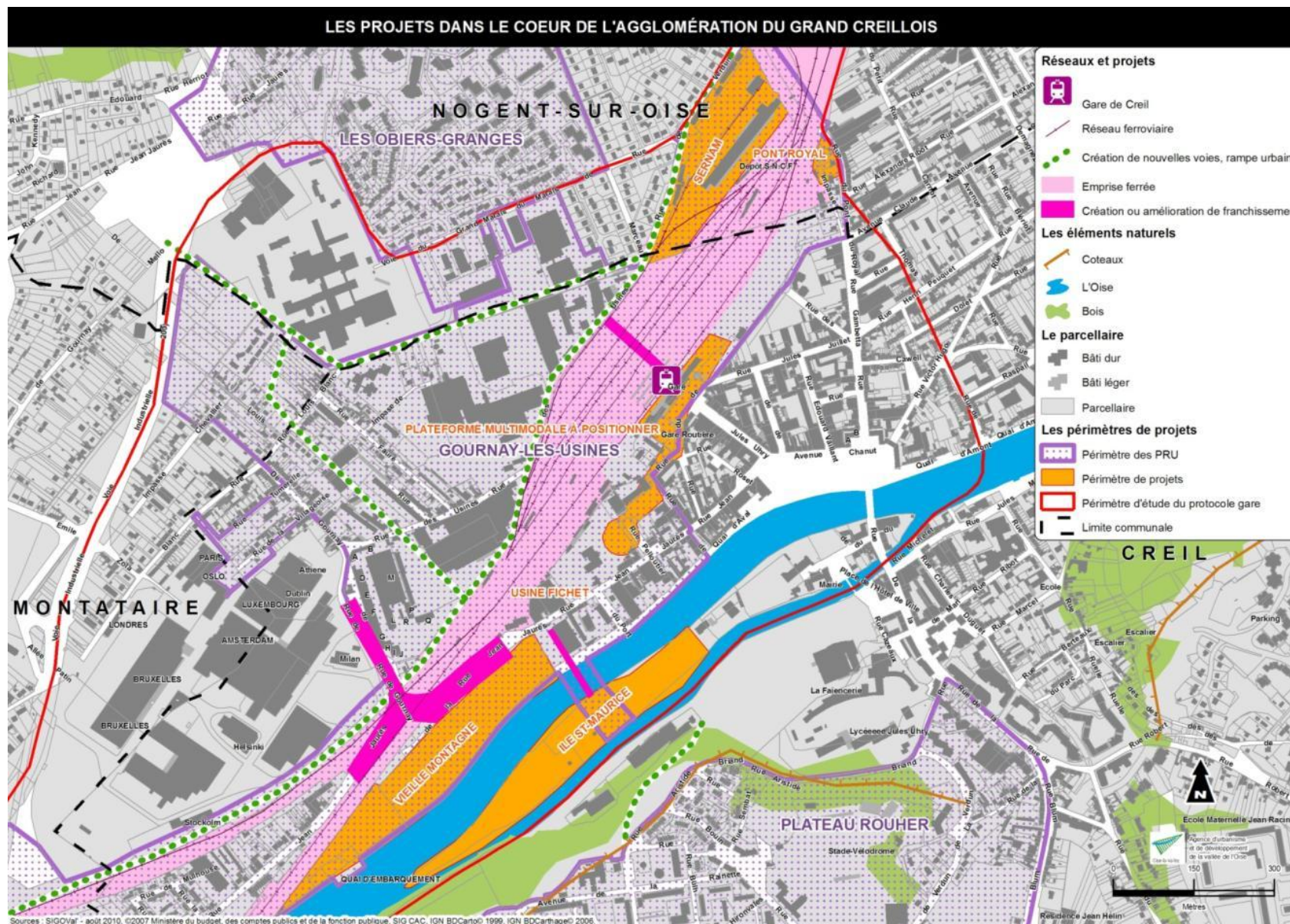
RÉSEAUX

- Gare de Creil
- Autre gare
- Autoroute
- Nationale
- Départementale à grande circulation
- Autre départementale
- Autre route
- Réseau ferroviaire

- Coteaux
- Cours d'eau
- L'Oise

OCCUPATION DU SOL

- Emprise ferroviaire
- Coteaux boisés, forêt et/ou espace vert urbain
- Prairie, lande
- Cultures
- Zone urbanisée
- Limite communale



2.3. Principaux éléments de diagnostic

Une ceinture verte autour du noyau urbain

A l'échelle du SCoT du Grand Creillois, le territoire de **100 km²** est **partagé à égalité entre les espaces urbanisés, les espaces agricoles et les espaces naturels**. Par ailleurs, la forme allongée de la tache urbaine, laquelle suit les rivières, offre une proximité très forte entre ces espaces. Les coteaux, en cours de valorisation (rampe urbaine, etc.), forment une frontière naturelle entre les zones urbanisées et les espaces naturels ou agricoles.

Un territoire fait de ruptures

Les coteaux boisés, constituent des espaces naturels remarquables et permettent une respiration au cœur de l'agglomération. Cependant, par leur forte déclivité, ils isolent les quartiers situés sur les plateaux du reste des communes, comme c'est le cas pour le quartier Rouher à Creil ou les Martinets à Montataire.

L'**Oise** constitue également une coupure naturelle du fait du faible nombre de points de franchissements, mais aussi parce que ses berges, occupées principalement par des routes et des usines, ne sont que très peu accessibles aux piétons ou modes doux de transports. Elle ne joue donc pas le rôle de liaison et de vitrine du territoire auquel elle doit prétendre par le potentiel que constituent ses berges. La présence d'alluvions et d'eau proches de la surface sont également des contraintes à prendre en compte lors d'opérations d'aménagement.

Les **réseaux ferrés** représentent d'autres ruptures. Les voies longent l'Oise, et contribuent à l'enclavement de certains quartiers, voire à l'isolement de secteurs d'un même quartier, comme c'est le cas notamment du quartier Gournay. L'accès contraint à la gare de Creil accentue encore cette coupure³.

L'industrie constitue un élément fort du patrimoine du territoire. Néanmoins les **grandes emprises industrielles** (Arcelor, Akzo Nobel, le pôle chimique, les Marches de l'Oise, la zone industrielle de Nogent-sur-Oise avec le Port de la Chambre de commerce, etc.), longues parfois de plusieurs kilomètres, constituent de nouvelles ruptures urbaines.

Les **voies routières** contribuent également à isoler certains quartiers (quartier Rouher par exemple) et provoquent une tendance au repli des quartiers sur eux-mêmes, et ce d'autant plus que ce réseau n'est pas toujours adapté aux modes doux de circulation.

³ L'accès à la gare n'est possible que du côté de la ville de Creil et le franchissement des voies se fait par des passages inadaptés aux circulations douces (notamment le pont en Y).

L'agglomération creilloise, un territoire sans centralité marquée

L'agglomération creilloise souffre d'un **manque de cohérence de sa forme urbaine** qui ne permet pas d'identifier de réelle centralité. Le territoire, construit autour des besoins de l'industrie, concentre les activités et les friches industrielles en son centre.

Le noyau urbain de l'agglomération creilloise souffre encore d'une **dévalorisation de son image**, marquée par le déclin industriel qui a engendré de nombreuses friches.

De **nombreux quartiers** pourtant situés en cœur d'agglomération **fonctionnent comme des périphéries**. C'est le cas du quartier Gournay, à l'intersection de trois communes (Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire) et situé à proximité immédiate de la gare, du fait surtout de la présence de nombreuses activités, notamment industrielles, et de friches. L'objectif est de densifier ce quartier et de le relier au reste de la ville.

Le **centre-ville de Creil** a vu son activité commerciale décliner ces dernières années du fait notamment de la concurrence de la zone commerciale de Saint Maximin, aux portes de la CAC, et profite peu de l'importance de sa gare ferroviaire.

2.4. Stratégies

Créer un cœur urbain clairement identifié, actif et attractif par la jonction des centres-villes

Le projet Gare Cœur d'Agglomération doit participer à faire de la **gare, ouverte sur Creil et sur Nogent-sur-Oise** un pôle urbain majeur de l'agglomération. Le quartier Gournay-les-Usines, à cheval sur trois des communes de la CAC participe à constituer ce centre urbain. Le futur pôle tertiaire de l'économie sociale et solidaire situé à l'ex-hôtel Sarcus y contribuera également.

Valoriser les éléments naturels

Les **berges de l'Oise doivent être réaménagées** afin de rendre la rivière à ses habitants.

Des **continuités sont à créer entre les espaces naturels ou agricoles et les espaces urbains**. La ville de Creil a ainsi entrepris de produire du lien par une continuité verte entre sa forêt et la ville, notamment les quartiers situés sur le plateau. Cette 'coulée verte' sera complétée d'une agrafe urbaine composée de passerelles et de jardins et par la mise en valeur du parc urbain de la ville, situé près de l'Oise. A Nogent-sur-Oise, une opération similaire est menée pour relier les terres agricoles au reste de la ville par les coteaux qui les séparent aujourd'hui.

Améliorer la qualité urbaine et mettre en valeur le patrimoine

Le territoire doit **réinvestir les friches** délaissées pour y reconstruire un environnement urbain de qualité. Cet environnement de qualité aux abords de la gare de Creil devrait favoriser l'amélioration, voir le retournement de l'image du territoire.

Désenclaver les quartiers

Il s'agit de créer **une logique et du lien** entre les quartiers et les projets afin d'adoucir voire supprimer les coupures urbaines.

Le désenclavement des différents quartiers des villes passe, entre autres choses, par des démolitions⁵ et la **création de transparences** de vue, par exemple entre l'usine Fichet et l'Oise ce que le PRU Gournay prévoit.

Cela passe ensuite aussi par des projets d'amélioration du réseau viaire existant et de **création de voiries structurantes, notamment au sein du PRU de Gournay qui fait la charnière entre les différents quartiers**. Une partie seulement du programme des infrastructures prévu dans le schéma d'aménagement du quartier établi en 2003 par l'agence Lacau est incluse dans le PRU de Gournay-les-Usines (phase 1 de la voie nouvelle du carrefour des Forges au pont Y, passerelle sur l'Oise, réaménagements du carrefour des Forges et du pont en Y). La seconde phase étant nécessaire à compléter à moyen terme pour améliorer l'accès à la gare de Creil-Nogent, mais étant plus incertaine dans ses financements (voie nouvelle phase 2 du pont Y au nouvel accès gare, passerelle de franchissement des voies ferrées au droit de la gare, barreau de liaison entre la RD 200 et la rue Louis Blanc, etc.). Des liaisons douces se construisent actuellement afin de relier les plateaux aux pieds des coteaux (rampe urbaine). Des réseaux sont également en développement à Nogent-sur-Oise pour articuler le PRU Obier/Granges plus étroitement à celui de Gournay-les-Usines. L'objectif central et commun à l'ensemble de ces ouvrages étant d'ouvrir la gare et de faciliter l'accès aux centres-villes de Creil et de Nogent-sur-Oise.

⁵ Notamment des démolitions d'immeubles de logements, cf. Thématique Habitat

2.5. Les études réalisées et en cours

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, De la Gare au projet urbain, avril 2011

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Gestion des sites pollués en milieu urbain, juillet 2010

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Pré-diagnostic habitat en vue de la réalisation du PLH de la CAC, 2011

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration

Atelier Choiseul, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour une nouvelle définition du projet urbain sur le site Marie Curie dans le cadre du renouvellement urbain des quartiers Obier et Granges à Nogent-sur-Oise, octobre 2009

Atelier Choiseul, Etude urbaine du PRU du quartier Obier-Granges à Nogent-sur-Oise, 2008 / *En 2007, la CAC et les communes de Creil, Montataire et Nogent-sur-Oise ont déposé de façon solidaire, un PRU intégrant celui des Obier-Granges. Dans ses conclusions, l'ANRU a souhaité une mise en cohérence et une coordination des projets par une étude urbaine complémentaire sur les quartiers Obier-Granges, afin de décliner le projet au plan opérationnel. Le Cabinet Choiseul a été missionné en Mai 2008 afin de réaliser, à partir des projets et actions en cours, une lecture renouvelée du site et une évaluation du projet urbain afin de déterminer de manière partagée les orientations et programmations de ce PRU.*

Citémétrie, Etude sur l'habitat privé de la CAC, sous MO CAC, en cours

Équipement et Environnement, Etude d'impact pour le PRU de Gournay-les-Usines, 2006 / *Etude d'impact préalable à la création de la ZAC multisites sur le quartier Gournay et à la Déclaration d'Utilité Publique du PRU de ce quartier, le périmètre de l'étude étant celui du schéma d'aménagement de Gournay, et non seulement celui de la ZAC. Il s'agit d'une étude très règlementée qui dresse l'état initial du site et de son environnement, justifie le projet et présente son parti d'aménagement, mesure les effets du projet sur l'environnement énonce les mesures compensatoires prévues pour réduire ou compenser les conséquences du projet sur l'environnement et donne une estimation des coûts des mesures proposées.*

Fondation des villes, Etude du PLH de l'agglomération creilloise, en cours

Groupeement Lacau/Osty/Tetra/Pattou, Schéma d'aménagement de Gournay-les-Usines, 2003 / *Dans le cadre de la préparation du PRU de Gournay, il s'agissait de proposer un schéma d'aménagement concerté pour le site, situé à cheval sur trois communes, Creil, Montataire et Nogent-sur-Oise. L'étude comprenait deux phases : un diagnostic (sociodémographique, économique, habitat, fonctionnement urbain, environnement et paysage) et un schéma d'aménagement.*

SCET, Etude pour le montage opérationnel du Projet de Renouvellement Urbain de Gournay-les-Usines, 2004 / *Dans le cadre du PRU Gournay, sur la base du Schéma d'aménagement cité plus haut et du référentiel foncier établi par l'agence d'urbanisme Oise-la-Vallée en 2004, l'étude propose les modalités opératoires, les procédures, les échéanciers et des bilans d'opérations relatifs à chaque opération et au projet global de restructuration du quartier.*

Sémaphores, Expérimentation DIACT, 2008-2009, bilan de la concertation «Gournay-cœur d'agglomération», septembre 2009 / *La CAC, lauréate du prix « 20 villes moyennes témoins » lancé par la DIACT a pu mettre en œuvre des modalités innovantes de concertation auprès des partenaires institutionnels mais aussi des habitants sur trois sujets en particulier : le développement économique, la gare de Creil, la création*

d'une école nouvelle. Cette concertation s'inscrivait dans le cadre du PRU de Gournay-les-Usines et visait à améliorer les relations entre grands établissements et services de l'Etat et les collectivités locales.

Sequano Aménagement / Lacau, Etude de pré-faisabilité de l'aménagement du site de Vieille Montagne, sous MO Ville de Creil,

Synthèse Architecture, Eude d'aménagement et d'accessibilité des Marches de l'Oise, sous MO CAC, en cours

Ville de Creil, Dossier de candidature de la ville de Creil pour le PNRQAD, Centre ancien Jaurès-Gare, juillet 2009 / *La ville de Creil a fait acte de candidature auprès de la commission du programme national de requalification des quartiers anciens dégradés afin d'appuyer sa stratégie de développement intégré sur le quartier Jaurès rive gauche, quartier ancien de centre-ville. Bien que centrée sur la requalification de l'habitat, la réflexion a également porté sur le réaménagement des voiries et des espaces publics dans le centre ancien, dans une perspective de renouvellement urbain.*

3. Economie

3.1. Principaux éléments de diagnostic

Une demande de locaux d'activité

La mission engagée par l'Agence de développement économique révèle une **forte demande en locaux d'activités et en foncier**. Le territoire manque de capacité d'accueil pour faire face à la demande réelle des entreprises.

Du foncier à valoriser

Si l'offre de **foncier** disponible est rare, le territoire est parsemé de terrains dont l'utilisation pourrait être **optimisée et rationalisée**.

Une réflexion est en cours pour **valoriser l'ensemble des zones d'activités** gravitant autour du pôle chimique et de la zone industrielle de Nogent-sur-Oise. De la même manière, les abords de la gare de Creil pourraient être valorisés et densifiés.

Les friches représentent de bonnes opportunités mais leur aménagement est soumis à de lourdes contraintes (dépollution, mise en valeur du patrimoine industriel...) **induisant un coût élevé pour les collectivités**.

Une offre de bureaux insuffisante dans le sud de l'Oise qui fait naître un potentiel

L'offre de bureaux neufs demeure faible, de même que les rythmes de construction, rendant la demande tertiaire peu dynamique alors même que le secteur bénéficie de deux principaux atouts permettant de la développer, à savoir un prix du foncier bien moins cher qu'en Ile-de-France et des besoins élevés de prestataires ou de sous-traitants de la part des entreprises présentes. Le stock de bureaux ancien est de qualité trop faible pour attirer les entreprises.

Des migrations domicile / travail très importantes avec le bassin parisien

Plus de la moitié des emplois du Grand Creillois (56%) sont occupés par des personnes ne vivant pas sur le territoire, alors que 60% des actifs occupés du Grand Creillois travaillent à l'extérieur, principalement dans l'agglomération parisienne⁶.

⁶ Diagnostic du SCoT du Grand Creillois

Une majorité d'établissements dans le secteur tertiaire

La majorité des établissements économiques du territoire est consacrée à **l'activité tertiaire**. Ainsi, la CAC comptait 54% d'établissements tertiaires en 2007. Sur le territoire du Grand Creillois, en 2009, le secteur des services à la personne et aux entreprises représentait 57% des établissements privés.

Mutation du tissu industriel qui participe à l'abandon du centre-ville

Le **secteur industriel** est en déclin mais **concerne encore environ 25% des emplois**. Le départ des industries du cœur d'agglomération et le développement des zones d'activité périphériques vident progressivement le centre de son activité.

Le secteur industriel fait l'objet d'une stratégie nouvelle mise en œuvre par Sud Oise Développement dans une recherche de spécialisation du territoire dans la chimie de spécialité et les activités liées à l'environnement et à la valorisation des déchets.

Un chômage important malgré la présence d'emplois

Le chômage sur le territoire de la CAC est élevé, **avoisinant les 20%** de la population active, soit un taux deux fois supérieur à celui des communes voisines.

Sur le territoire de l'agglomération creilloise, il y a 110 emplois pour 100 actifs occupés. La population locale a donc beaucoup de difficulté à occuper les emplois locaux.

Les offres d'emplois ne se trouvent pas toujours en adéquation avec le niveau de qualification globalement peu élevé des actifs du creillois. Un tel constat doit pousser à développer l'offre de formation sur le territoire.

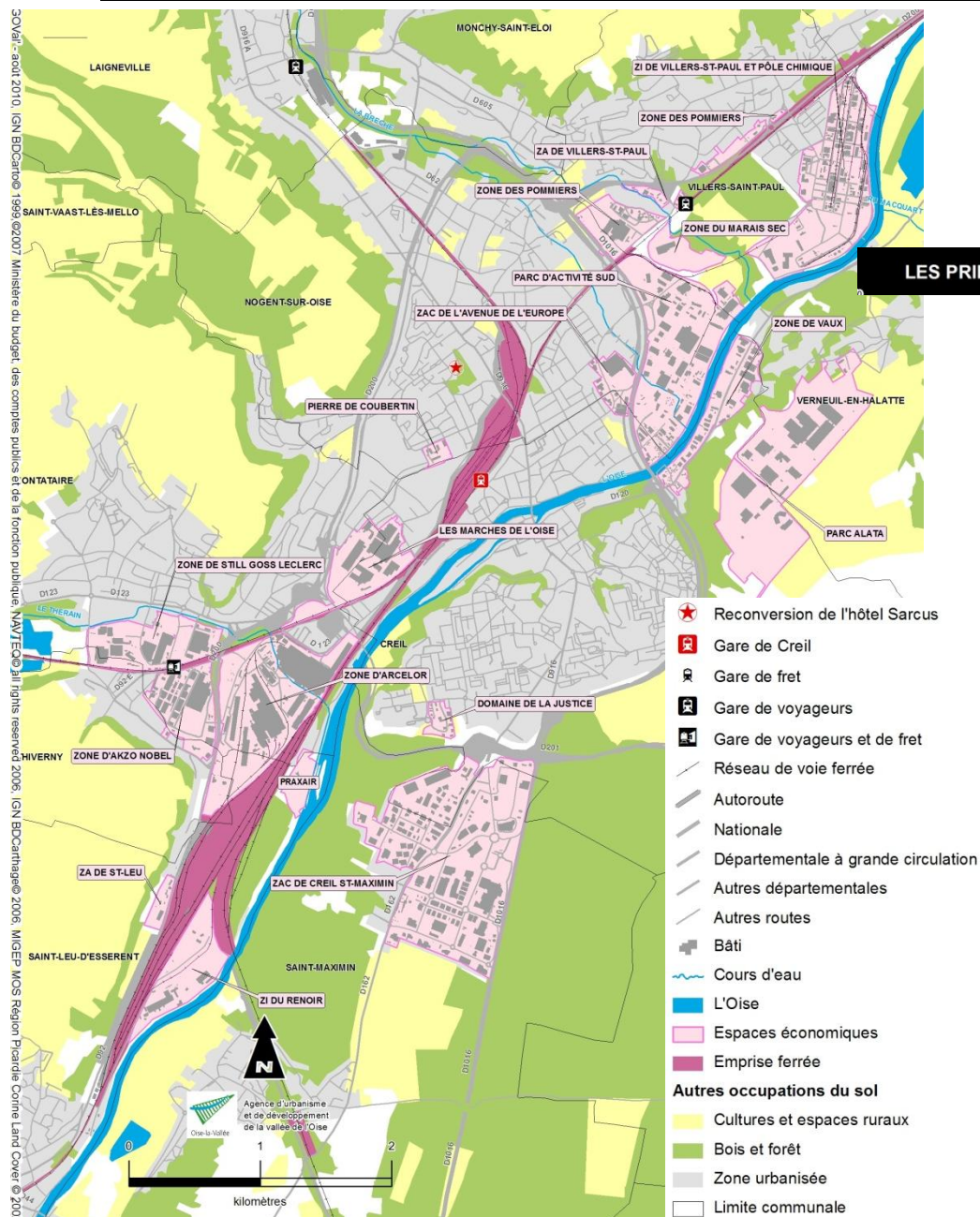
Il apparaît également nécessaire d'améliorer la qualité urbaine, le cadre de vie et l'image du territoire pour inciter les actifs occupés à résider dans le creillois plutôt que dans les territoires voisins.

Une concentration problématique des emplois dans les zones économiques

Sur le territoire du Grand Creillois, **les zones économiques sont nombreuses et peu spécialisées**.

Les **grandes zones d'activité économiques sont pour la plupart isolées du reste du tissu urbain**, car éloignées des centres-villes comme le pôle chimique ou déconnectées de leur environnement urbain. Les Marches de l'Oise sont par exemple entièrement grillagées, ce qui limite fortement le développement de l'économie résidentielle autour de ces zones.

Ce cloisonnement reflète une réalité spécifique au territoire avec un décalage perceptible entre le monde de l'entreprise et une partie de la population à l'écart du marché du travail.



3.2. Stratégies

Créer une identité économique

Le territoire doit mettre en place une **stratégie de développement économique** qui soit créatrice d'emploi, mais qui **contribue aussi à construire une nouvelle identité pour l'agglomération creilloise**. Un pôle tertiaire autour de la gare de Creil et un pôle dédié à l'économie verte à Nogent-sur-Oise pourraient y contribuer.

Développement de la prospective en matière de foncier

L'action sur le foncier devrait être développée en direction de la **requalification de sites** plutôt que de l'étalement urbain, ce qui correspond à la volonté exprimée par les élus au travers des différents PRU et du SCoT. Cette mission revient à l'Agence de développement économique qui contribue déjà avec l'aide des communes et des services de la CAC à identifier les sites disponibles.

Favoriser la mixité urbaine

Le confinement de l'activité dans les zones d'activités économique contribue à appauvrir l'animation des centres villes. Il apparaît important de **construire des bureaux et autres locaux d'activités en ville** et de disposer d'un tissu urbain mixte, avec une ouverture des zones d'activités sur la ville.

Compléter et rendre plus lisible l'offre d'appui aux entreprises

L'offre **d'appui aux entreprises et à la création d'entreprises** s'avère importante et assez complète, principalement du fait du nombre d'acteurs en présence, mais peut encore être renforcée, notamment en direction d'une aide post-crétion.

La lisibilité de l'action doit aussi être améliorée afin de permettre aux entreprises de juger rapidement du niveau d'adaptation des prestations à leurs besoins.

Renforcer les relais locaux et les outils de détection des besoins et des projets innovants

En matière de recherche-développement et d'innovation, seule une minorité d'entreprises est impliquée, et ce malgré le potentiel détecté sur le bassin d'emploi. Il est donc nécessaire de **détecter et stimuler les projets innovants et ceux orientés vers l'économie solidaire**⁷. C'est notamment dans cette perspective que s'inscrit le projet d'Institut des Métiers de la ville porté par Sud Oise Développement.

⁷ Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la mise en place opérationnelle d'une agence de développement économique du Grand Creillois

**Exploitation des opportunités
données par les infrastructures de
transports**

La perspective du Canal Seine-Nord Europe amène des **opportunités en matière de logistique**, dont le développement doit toutefois se faire en complémentarité avec les sites existants et en gardant à l'esprit que le nombre d'emplois créés reste faible au regard des surfaces utilisées.

La future liaison Roissy-Picardie permettrait de rapprocher les entreprises du Grand Creillois du pôle économique majeur que constitue l'aéroport de Roissy et de faciliter le travail des habitants du territoire à Roissy.

Elargir l'offre de bureaux

L'augmentation de l'offre de bureaux disponibles permettra **d'accroître l'attractivité du territoire**.

3.3. Les études réalisées et en cours

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Etude complémentaire au diagnostic du SCoT du Grand Creillois, Les espaces économiques du Grand Creillois, 2010

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration

Katalyse, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la mise en place opérationnelle d'une agence de développement économique du Grand Creillois, 2009 / *L'étude a été menée afin de tester la pertinence de l'élaboration de l'Agence, outil de développement économique, sur une échelle élargie. Il s'agissait également d'assister la Communauté de communes de l'agglomération creilloise dans le montage de cette structure. L'étude s'appuie principalement sur un diagnostic des forces et faiblesses du territoire.*

Sémaphores, Etude de marché sur le secteur tertiaire dans le périmètre de Gournay-Les-Usines, 2009 / *Dans le cadre de l'expérimentation DIACT, « 20 villes moyennes témoin », cette étude a été réalisée pour éclairer le travail du groupe de concertation qui réfléchissait sur la question du développement tertiaire dans une ville moyenne et en particulier dans le projet de Gournay. Il s'agit d'une étude de marché qui analyse plus largement le contexte économique dans lequel s'inscrit le quartier Gournay (son fonctionnement au sein de la CAC notamment) et s'intéresse ensuite au marché du tertiaire.*

Synthèse Architecture, Etude d'aménagement et d'accessibilité des Marches de l'Oise, en cours.

4. Commerce

4.1. Principaux éléments de diagnostic

Saint-Maximin, premier pôle commercial du sud de l'Oise

Avec plus de 115 000 m² de surfaces de vente, localisés à 3 kilomètres de la gare de Creil, la zone **commerciale de Saint-Maximin constitue un pôle commercial majeur, aussi bien pour le Creillois que pour le sud de l'Oise.**

La **zone de chalandise de Saint-Maximin est estimée à 400 000 personnes** dont plus de 115 000 sont localisées à moins de 10 minutes. (cf. SCoT Grand Creillois).

Des centres commerciaux en pleine croissance et des centres villes à la peine

Au cours de la période 2002-2008, la commission départementale de l'équipement commercial a autorisé plus de 56 000 m² de surfaces commerciales sur le territoire du Grand Creillois, faisant de celui-ci le territoire le plus dynamique de l'Oise.

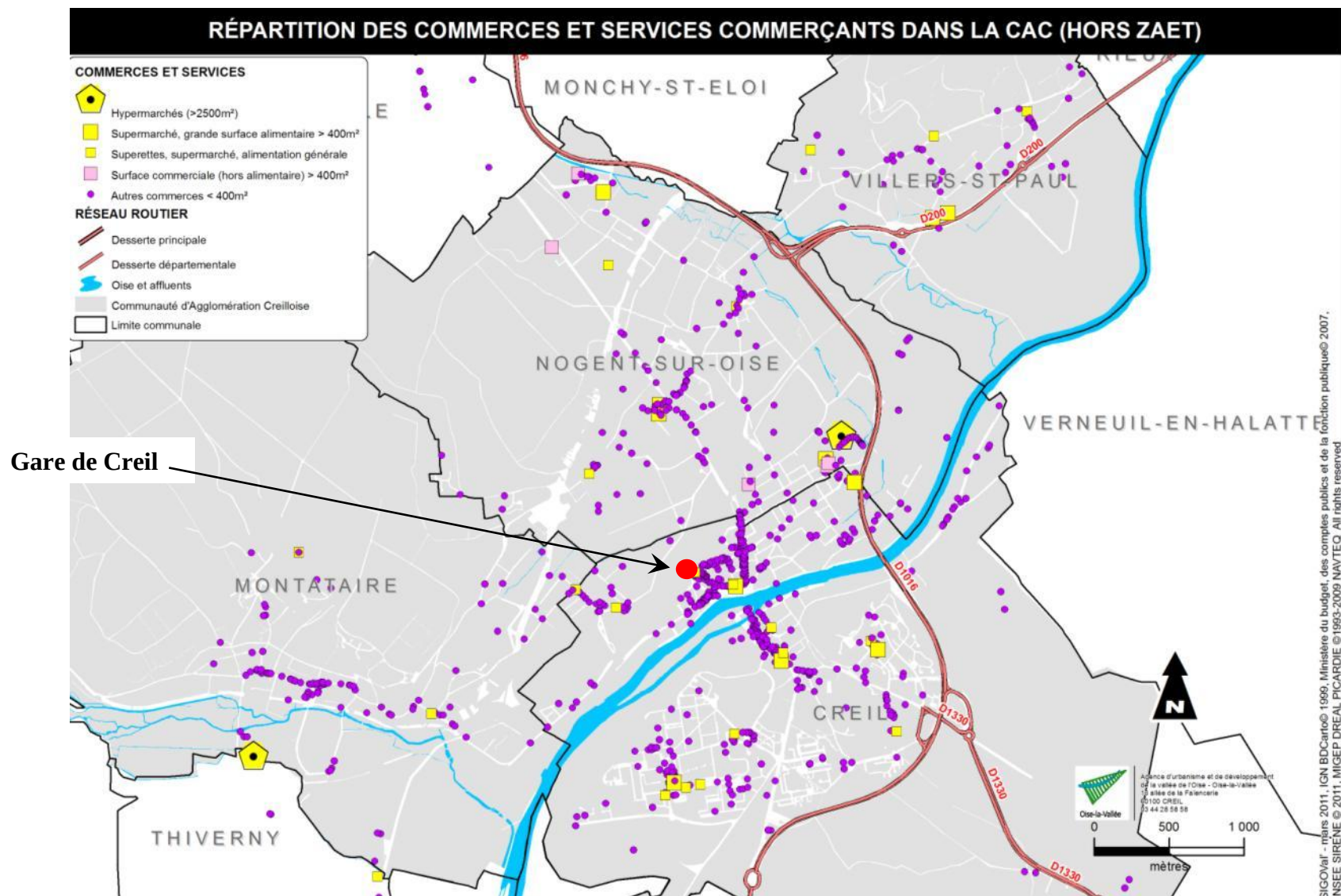
Entre 2001 et 2009, le **nombre de commerces** est resté stable dans la ville de Creil, alors que les communes de Nogent-sur-Oise et Montataire connaissaient **une diminution**. Sur la période 2001 / 2009, plusieurs **catégories de commerces ont connu des baisses** avec en particulier l'habillement et les librairies (-25%).

Sur Gournay, à proximité immédiate de la gare de Creil, le commerce est très peu représenté et se situe principalement à proximité du réseau ferré. Le commerce de proximité est très peu développé et sa composition ne favorise pas la vie de quartier (présence de commerces automobiles et de bricolage)⁸.

Trois grands pôles commerciaux

L'activité commerciale du Grand Creillois s'est progressivement organisée autour de trois grands pôles (centre-ville de Creil, Saint-Maximin et Avenue de l'Europe/Saulcy) qui limitent le développement commercial des quartiers alentour, et notamment de Gournay.

⁸ Analyse de commercialité dans le périmètre de Gournay-Les Usines, Quadrivium, 2009



Une offre de locaux commerciaux en centre-ville de mauvaise qualité

Les **locaux commerciaux** sont parfois **vétustes** ce qui rend leur commercialisation difficile. Certains locaux en pied d'immeubles ont été transformés en logement, réduisant d'autant l'offre commerciale.

Densité faible, enclavement et image dégradée brident le développement commercial

Les quartiers avoisinant la gare de Creil sont de **faible densité** en matière de logement du fait de la présence de nombreuses emprises industrielles, de friches, d'habitat pavillonnaire ou de résidences dépassant rarement les deux étages.

La configuration urbaine (faible densité moyenne de logements, coupures urbaines nombreuses, vétusté de l'offre de locaux commerciaux, concurrence des grandes zones commerciales) ne favorise pas le développement du commerce local.

Le quartier Gournay qui se trouve à cheval sur trois communes (Nogent, Montataire et Creil), est fortement enclavé du fait de coupures urbaines multiples (voies rapides surélevées, voies ferrées...). Situé au cœur de l'agglomération, il ne fonctionne pas comme un centre urbain, mais comme une périphérie.

Le quartier de la gare dispose de suffisamment d'atouts pour développer son offre commerciale

Le périmètre concerné par le protocole **gare** bénéficie toutefois de nombreux atouts, d'abord du fait de sa **position stratégique au cœur du pôle urbain** de l'agglomération et à proximité du pôle gare de Creil qui voit passer chaque jour plus de 19 000 voyageurs, ce trafic devant augmenter considérablement avec la liaison Picardie-Roissy. Ensuite, ce territoire dispose de **plusieurs grandes opportunités foncières**, notamment à Gournay, vers le site de la Sernam et du quartier du Pont Royal à Nogent-sur-Oise.

Intégration du commerce dans le PRU Gournay

Concernant spécifiquement le quartier Gournay, l'étude de commercialité réalisée dans le cadre du PRU considère les trois sites de la ZAC Gournay distinctement :

- Le quai d'aval, déconnecté des autres car situé très au sud, se trouve en contact direct avec le quartier de la gare, ce qui rend sa commercialité difficile du fait de la concurrence avec le centre-ville.
- L'îlot ancien lycée Gournay/Chapelle des marais constitue l'une des entrées futures du quartier mais il est actuellement compressé par des halles industrielles. Il porte toutefois un fort potentiel en matière d'implantation commerciale.
- L'îlot nouvel accès gare se trouve en continuité du secteur pavillonnaire de Nogent. D'après l'étude, son seul potentiel commercial est axé sur le transit, du fait de la proximité de la gare routière et de la future passerelle.

4.2. Stratégies

Redynamiser le commerce de centre-ville

Faire **émerger une offre de locaux commerciaux de qualité**, susceptible d'accueillir des commerces qui répondent à la fois à la demande locale et à la demande suscitée par la présence de la gare.

Les mutations en cours sur le territoire (PRU de Gournay, Obier et Granges, Rouher...) devraient participer à ouvrir les quartiers, accroître les densités et favoriser le développement d'une nouvelle offre commerciale.

Ces mutations doivent **participer au développement de l'économie résidentielle** et pourraient être renforcées par l'émergence d'un pôle gare.

Etablir une stratégie commerciale à l'échelle de l'agglomération

Le PADD du Schéma de cohérence territoriale du Grand Creillois propose la réalisation d'un **document d'aménagement commercial**.

Stratégie préconisée pour le quartier Gournay

L'analyse de commercialité sur le secteur de Gournay-les-Usines montre que le développement d'une offre commerciale dans le quartier est possible, à condition que cette offre soit complémentaire de celle des pôles concurrents et se positionne sur des secteurs spécifiques, en fonction des caractéristiques des zones et de leur population⁹.

- Quai d'aval : la proximité de l'eau et les difficultés posées au développement d'un commerce de proximité classique doit amener à favoriser l'implantation de services de restauration.
- Ilot nouvel accès gare : le commerce de transit (cafés, points presse...) doit être privilégié du fait de sa position de lieu de passage qui sera renforcée avec la création de la passerelle.
- Ilot ancien lycée Gournay et Chapelle des marais : développement d'un commerce de proximité (supermarché, restaurants, tabac...). L'attractivité du quartier est susceptible de permettre l'implantation d'une place marchande dynamique animant le site.

⁹ Par exemple, la proportion de propriétaires occupants dans le quartier Gournay étant faible, il ne s'agit pas de développer le secteur de l'équipement pour la maison déjà bien implanté au sein des pôles existants. A l'inverse, il est possible, voire recommandé, de développer l'offre dans le secteur de l'équipement de la personne, des loisirs et du sport, celle-ci étant peu développée dans un rayon de 15 km et la population étant plutôt jeune.

Stratégie préconisée pour le centre commercial Les Coteaux

L'expertise effectuée préconise comme solution à moyen et long terme un transfert complet du centre commercial sur le site de la tour Adoma (située sur le site Marie Curie, au cœur du quartier Granges à Nogent).

4.3. Les études réalisées et en cours

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Etude complémentaire au diagnostic du SCoT du Grand Creillois, Les espaces économiques du Grand Creillois, 2010

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration.

PIVADIS, Expertise commerciale EPARECA, Centre commercial Les Coteaux, Nogent-sur-Oise, mars 2010¹⁰ / *Cette étude a été menée pour redynamiser un centre commercial situé dans un quartier comptant 3000 habitants dans un contexte de rénovation urbaine.*

Quadrivium, Analyse de commercialité dans le périmètre de Gournay-Les-Usines, 2009 / *Dans le cadre de l'expérimentation DIACT, « 20 villes moyennes témoins », l'étude a été réalisée pour éclairer le travail du groupe de concertation qui réfléchissait sur la question du développement commercial dans une ville moyenne et en particulier dans le projet de Gournay. Il s'agit d'une étude de marché qui analyse plus largement le contexte économique dans lequel s'inscrit le quartier Gournay. Le périmètre d'analyse concurrentielle est celui d'une zone d'un rayon de 15 minutes en voiture autour du quartier (contient donc Saint-Maximin et les grosses locomotives alimentaires commerciales en périphérie de la CAC et du bassin de vie existantes ou en projet). L'analyse se resserre ensuite autour des zones à 10 et 5 minutes du quartier Gournay.*

¹⁰ Seule la synthèse de l'étude est actuellement disponible sur la plateforme commune

5. Habitat

5.1. Principaux éléments de diagnostic

Faible mixité du statut des logements

Sur le territoire de la CAC, **46% des logements sont des logements sociaux et 70%** sont collectifs.

La ville de Creil est celle qui compte le plus de logements sociaux puisque plus de la moitié de son parc de logements (55,9%) est social (85% de logements collectifs).

L'absence de mixité dans le statut des logements se retrouve au sein même des quartiers, comme c'est le cas dans les quartiers Obier et Granges à Nogent, qui contiennent en majorité des logements sociaux¹¹. Cette spécialisation sociale se retrouve également dans le centre de Creil¹² dans du logement privé mais qui joue le rôle de logement social de fait.

La part du locatif privé augmente toutefois depuis les années 1990 sur le territoire du Grand Creillois, ce qui permet un timide rééquilibrage du parc de logements, malgré l'augmentation des demandes de logements sociaux.

Bâti vieillissant et dégradé

Quel que soit le quartier, tous sont **concernés par un bâti plus ou moins vieillissant et dégradé**, voire par une concentration d'habitat indigne comme c'est le cas dans le quartier Jaurès. Certains secteurs ou bâtiments s'avèrent fortement dévalorisés et/ou laissés pour compte.

Un nombre important de façades nécessite des travaux de rénovation et d'isolation.

La CAC intervient depuis longtemps sur l'amélioration du parc privé au niveau des propriétaires bailleurs et occupants. Elle vient de terminer une OPAH à la fin de l'année 2009, qui a duré 3 ans plus une année de prolongation. Ce dispositif surtout incitatif, qui a permis à plus de 500 logements de bénéficier de subvention, n'a pas été suffisant pour traiter les bâtiments les plus dégradés.

¹¹ Etude urbaine du projet de renouvellement urbain du quartier Obier-Granges à Nogent, octobre 2008

¹² Dossier de candidature PNRQAD, quartier Jaurès, juillet 2009

Des logements différant de par leur période de construction, leur forme et leur densité

Si dans l'ensemble, la CAC et les villes qui la composent comptent une grande majorité d'habitat collectif, les situations diffèrent d'un quartier à l'autre.

Le quartier de la gare à Creil (Jaurès/Gournay/gare), est caractérisé par la présence **d'un parc de logements variés** de par leurs périodes de construction (ancien avant 1948, reconstruction 1950-60, récent 1970 et plus) et donc par leurs modes constructifs¹³. Les dernières constructions aux abords de la gare atteignent des niveaux de densité très élevés (237,7), alors que le **quartier Gournay est encore caractérisé par une très faible densité** et une majorité de maisons individuelles.

Au sein des quartiers Obier et Granges à Nogent, **coexistent des bâtiments allant de la tour au pavillon**, du logement collectif à l'habitat individuel, construits pendant la période 1960-1980, et dont la forme donne une impression de densité, pourtant peu élevée en réalité¹⁴.

Une offre de logements insuffisante et inadaptée

Sur le territoire de la CAC dans son ensemble, on constate une forte pression de la demande, notamment en matière de logement social, celle-ci n'étant que très partiellement satisfaite.

Il existe d'autre part une demande de logements privés, du fait de la flambée des prix dans d'autres secteurs du sud de l'Oise tels que Senlis-Chantilly¹⁵, et dont la CAC pourrait profiter en développant l'offre de logements en accession à la propriété et à destination des classes moyennes.

Les **objectifs de construction de logements neufs**, annoncés dans le projet de PLH de 1994, **n'ont pas été atteints**. En effet, entre 1994 et 2003, en lieu et place des 500 à 600 constructions de logements par an prévues, la moyenne de construction de logements avoisinait les 117 logements par an.

¹³ Etude pré-opérationnelle de l'Opération d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) et Inventaire de l'Habitat Indigne (Creil : Gournay/Jaurès/gare)

¹⁴ Etude urbaine du projet de renouvellement urbain du quartier Obier-Granges à Nogent, octobre 2008

¹⁵ Programme intercommunal de rénovation urbaine, 5 projets solidaires (Rouher, Les Martinets, Obiers/Granges, la Commanderie, Gournay-les-Usines), 2006, p.9

Des points d'appui en vue d'un rééquilibrage

Les quartiers pavillonnaires du nord de Creil et du centre de Nogent-sur-Oise peuvent servir de supports pour l'accueil de logements susceptibles d'attirer de nouvelles populations.

Articulation de plusieurs programmes d'actions sur le logement

Dépôt de **5 Projets de Rénovation Urbaine auprès de l'ANRU**, validés entre novembre 2004 et février 2007 : Rouher (Creil), Les Martinets (Montataire), Obier/Granges et la Commanderie (Nogent sur Oise) et Gournay-les-Usines, à la confluence des trois communes. Les projets prévoient la démolition de 1000 logements et la construction de 3000 logements.

Parallèlement, plusieurs **OPAH** ont été mises en œuvre sur les différents quartiers concernés. La résidence de la Roseraie dans le quartier Rouher a par exemple bénéficié d'une OPAH copropriété-dégradée accompagnée par une maîtrise d'œuvre urbaine et Sociale, pour une durée de trois ans. Les quartiers non concernés par les PRU font en outre l'objet d'opérations de réhabilitation et de résidentialisation.

5.2. Stratégies

Poursuivre la diversification du parc de logements et attirer les familles avec enfants et les cadres

Les villes du Grand Creillois, et plus précisément de la CAC, ont d'ores et déjà entamé **un processus de diversification du statut de l'habitat qui doit se poursuivre**, dans un but de mixité sociale.

Cette diversification passe par la réhabilitation des logements évoquée plus haut, mais aussi par des opérations de démolition-reconstruction devant aboutir à la création de logements de statut divers, c'est à dire la reconstruction de logements sociaux, mais aussi la **construction de logements de gamme supérieure**. Les logements démolis seront en partie restitués, sur le territoire couvert par les PRU afin notamment de densifier certains îlots selon les souhaits des bailleurs, mais aussi en dehors de ces périmètres, pour répondre aux objectifs de mixité urbaine et sociale en répartissant mieux les logements sociaux.

Réhabilitations par le biais des PRU et des OPAH complémentaires

Afin d'accentuer le rythme des réhabilitations, la CAC lance une **étude pré-opérationnelle stratégique sur le parc privé**. Cette étude vise à définir les territoires à enjeux, les thématiques prioritaires et enfin les outils opérationnels les plus adaptés.

Désenclavement des quartiers

Les actions sur l'habitat peuvent **contribuer au désenclavement des quartiers en ce qu'elles permettent d'ouvrir les espaces résidentiels**, par des démolitions ou des percées dans certains immeubles. Il s'agit non seulement d'ouvrir les quartiers vers l'extérieur, et principalement vers la gare de Creil et l'Oise, mais aussi de favoriser les échanges entre quartiers.

Ainsi, l'étude pour le dossier de **candidature PNRQAD** de Creil préconise le désenclavement du quartier Jaurès-gare par une ouverture sur l'Oise et la gare, mais aussi vers le quartier Gournay.

L'étude urbaine complémentaire au PRU Obier/Granges recommande quant à elle de faciliter l'accès à la gare de Creil notamment par la démolition de tours et le prolongement de cheminements doux.

Amélioration du cadre de vie

La problématique de l'habitat sur le Grand Creillois doit s'envisager non seulement par le **traitement des logements** mais aussi par **l'amélioration de leur environnement**. La qualité de l'espace public, la proximité des commerces et services, la présence d'espaces verts et de loisirs sont autant d'éléments qui font partie des objectifs des opérations d'urbanisme en cours afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.

5.3. Les études réalisées et en cours

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Programme intercommunal de rénovation urbaine, 5 projets solidaires (Rouher, Les Martinets, Obiers/Granges, la Commanderie, Gournay-Les-Usines), 2006 / *L'étude utilisée constitue un complément aux cinq PRU de l'agglomération creilloise. Son objectif était de répondre aux questions soulevées lors de leur examen technique devant les partenaires de l'ANRU et de préparer le passage en Comité d'Engagement.*

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, Pré-diagnostic habitat en vue de la réalisation du PLH de la CAC, 2011

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration

Atelier Choiseul, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour une nouvelle définition du projet urbain sur le site Marie Curie dans le cadre du renouvellement urbain des quartiers Obier et Granges à Nogent sur Oise, 2009

Atelier Choiseul, Etude urbaine du projet de renouvellement urbain du quartier Obier-Granges à Nogent, octobre 2008 / *Etude supplémentaire demandée par l'ANRU concernant les quartiers Obier et Granges, afin de mieux coordonner et mettre en cohérence les projets avant de les décliner sur le plan opérationnel. Il s'agit donc d'une nouvelle lecture du site à partir des projets et actions en cours.*

Citémetrie, Etude pré-opérationnelle de l'Opération d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) et Inventaire de l'Habitat Indigne (Creil : Gournay/Jaurès/gare), novembre 2006 / *Il s'agissait alors d'établir un diagnostic précis pour renforcer l'OPAH*

classique de la CAC sur le secteur gare, afin d'obtenir des financements bonifiés d'OPAH Renouvellement Urbain et un temps d'intervention de 5 ans au lieu de 3.

Citémetrie, Etude pré-opérationnelle sur le parc privé, Novembre 2010 à Mai 2011

Fondation des villes, PLH, en cours

Ville de Creil, Dossier de candidature pour le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD), Centre ancien Jaurès-gare, juillet 2009 / *La ville de Creil fait acte de candidature auprès de la commission du programme national de requalification des quartiers anciens dégradés pour appuyer sa stratégie de développement intégré sur un quartier ancien du centre-ville celui du quartier Jaurès rive gauche. Cette candidature s'inscrit dans une démarche qui vise à poursuivre et amplifier la mutation urbaine engagée notamment sur le quartier Gournay*

6. Déplacements et intermodalité

6.1. Principaux éléments de diagnostic

Le Grand Creillois, un territoire desservi par des axes routiers majeurs, mais peu maillé

Le territoire du SCoT se structure autour **d'infrastructures de transports majeures** facilitant l'accès aux zones d'emplois et de chalandise du territoire, mais aussi aux pôles urbains isariens et franciliens.

Le cœur d'agglomération est relié au reste du territoire du Grand Creillois par quatre axes (RD916, RD123, RD120 et RD162) autour desquels sont situés des pôles structurants d'échelle locale (zones d'activité, pôles commerciaux...). Deux axes (RD200 et RD201) absorbent de plus la majorité du trafic de transit interrégional.

Cependant, hormis les axes principaux et les secteurs urbanisés, le Grand Creillois demeure très peu maillé, du fait de contraintes naturelles importantes (hydrographie, importance des secteurs forestiers et agricoles, relief...).

Le cœur d'agglomération, trop peu desservi, connaît un congestionnement important aux heures de pointe, phénomène accentué par le peu de ponts existants pour traverser l'Oise (4), ceux-ci se transformant en goulets d'étranglement en période d'affluence de véhicules.

Une offre de transports en commun relativement bonne mais limitée à 4 communes

La CAC est Autorité Organisatrice de Transport (AOT) sur le périmètre de son agglomération. Elle a lancé une réflexion en 2009 visant à restructurer son réseau de transport urbain, afin de le rendre encore plus attractif et performant. Cette réflexion a été menée avec la Communauté de Communes Pierre Sud Oise et a débouché sur la création de deux réseaux distincts mais interconnectés.

Actuellement, le SMTCO regroupe la totalité des autorités organisatrices de transports collectifs (AOT) dans l'Oise : le Conseil Général (transports interurbains), le Conseil Régional (TER ferroviaires et routiers), les communautés de communes ou d'agglomération et les villes (transports urbains, transport à la demande). Il a vocation à coordonner les services de transports organisés par les AOT compétentes dans un but d'intermodalité. Dans le cadre des outils qu'il met en place, le SISMO (système intégré de services à la mobilité de l'Oise) facilitera encore plus les déplacements de tous les isariens, en combinant les fonctionnalités suivantes : billettique intermodale, système de comptage, système d'informations voyageurs, gestion de réservation des TAD, aide à l'exploitation par

	géolocalisation des véhicules, calcul du coût réel des voyages pour les AOT, suivi de l'état routier, observatoire de la mobilité... Parallèlement, de nombreuses lignes interurbaines sont gérées par le département. Leur vocation première étant toutefois la desserte scolaire et le rabattement vers les gares, ces lignes ne permettent pas aux communes hors CAC de bénéficier de transports en commun satisfaisants.
La question du développement de l'intermodalité	Le peu de relations entre la gare routière interurbaine de Creil et la gare ferroviaire, ajouté au fait que celles-ci ne sont accessibles que du côté de Creil, ne favorise pas le recours à l'intermodalité. Le SMTCO a participé avec la CAC à la reconstruction du kiosque d'information voyageur et à l'équipement sur le parvis de la gare ferroviaire et dans le bâtiment voyageur, de panneaux d'informations dynamiques sur les prochains départs de bus/cars urbains, départementaux et régionaux.
Des infrastructures ferroviaires à exploiter	Le Grand Creillois compte six gares, la gare de Creil, deuxième gare de Picardie en termes de fréquentation, constituant le centre d'un réseau à 5 branches. Compte tenu de la fréquence et de la rapidité des liaisons avec Paris et à terme Roissy, cette configuration est un atout à exploiter et à valoriser pour le territoire.
Gournay, un nœud de circulation au cœur de l'agglomération creilloise	Le quartier Gournay, situé au cœur de l'agglomération creilloise et à cheval sur trois communes, constitue un nœud de circulation et est traversé par d'importants flux de déplacements, notamment générés par la gare de Creil, des infrastructures routières et de la présence d'entreprises. Le quartier Gournay est lui-même desservi par les quatre axes mentionnés plus haut ainsi que par des axes de distribution inter-quartiers, ce qui rend la circulation difficile. La RD200, avec la rue Louis Blanc, et la RD123 constituent les deux principaux points d'entrée du quartier. La rue Louis Blanc apparaît comme fondamentale dans les liaisons inter-quartiers avec 5000 véhicules par jour, mais aussi comme la principale entrée du quartier de Gournay-Les Usines (croisement de la RD200). Le PRU de Gournay prévoit de mettre en œuvre les aménagements nécessaires à la desserte locale ainsi qu'une réorganisation de la voirie structurante pour dégager le quartier du transit et le déporter sur la voie nouvelle. Le but est de redéfinir la logique des déplacements afin de renforcer les transports en commun et les modes de transports doux.

La promotion des modes doux de transports dans l'Oise, mais des équipements peu structurés

Le 22 juin 2006, le Conseil Général de l'Oise a adopté le projet de voie verte départementale Trans'Oise, dont il assure la maîtrise d'ouvrage. Une partie du tracé passerait par Creil, Nogent-sur-Oise et Montataire (chantier prévu entre 2012 et 2014), cependant il n'y aura pas de traversée en agglomération. En avril 2009, le département de l'Oise a lancé la réalisation du Schéma départemental des circulations douces. L'offre d'équipements favorisant les modes doux de transport demeure cependant peu structurée.

Il n'existe actuellement, sur le territoire de la CAC, que très peu d'aménagements cyclables, notamment en direction des pôles de transports et des équipements, et très peu de parkings à vélos. La lisibilité des voies cyclables et du partage des voies avec les piétons ou les autres véhicules s'avère également faible. L'accès aux quais de gare par les cyclistes reste difficile.

A certains endroits (dans le quartier Gournay par exemple)¹⁶, les **trottoirs s'avèrent trop étroits et sont parfois non conformes aux prescriptions pour les personnes à mobilité réduite**. L'absence d'aménagements sécurisés et d'un jalonnement clair ne favorise pas la marche à pied, même lors de déplacements courts.

Confort de la voirie, stationnement, carrefours conflictuels, aux abords de la gare de Creil

Bien que **l'occupation du stationnement** à proximité de la gare et dans le quartier Gournay **soit globalement peu élevée**, l'offre ne répond pas aux besoins identifiés, aux pratiques des usagers (peu de rotation aux abords de la gare...), ce qui provoque du **stationnement illicite**.

Dans le quartier de la gare, notamment sur Gournay, l'emprise très large de certaines voies favorise des vitesses excessives, alors qu'à d'autres endroits, **l'étroitesse des rues associée aux difficultés de stationnement** des véhicules provoque un fort taux de congestion.

L'étude de déplacement menée sur le quartier Gournay montre que certains carrefours posent problème, notamment entre la rue Louis Blanc et la rue Gournay, ainsi que sur le Pont Y et entre le Pont Royal et la rue des Usines.

Une prédominance de l'usage de la voiture

Sur le territoire du Grand Creillois, **l'usage de la voiture par les habitants représente encore 90,5% des déplacements**. Cette situation s'explique en partie par la densité du réseau routier du territoire du SCoT (malgré le peu de maillage sur certaines portions), ainsi que par la proximité des pôles d'habitat, d'emplois et d'équipements sans desserte directe

¹⁶ Etude de déplacements, quartier de Gournay-les-Usines, 2008

et fréquente par les transports en commun liés. En effet le périmètre de transport urbain est limité aux quatre communes de la CAC, alors que les zones d'emploi sont en périphérie. Le SMTCO a développé des services de covoiturage pour lutter contre l'usage de la voiture en solo et pour la création d'aires de covoiturage dans l'Oise.

6.2. Stratégies

Intermodalité

Le SMTCO a lancé une **étude visant la réalisation d'un programme fonctionnel** pour la création d'un **pôle d'échanges multimodal**.

Améliorer la circulation aux abords de la gare

Dans la perspective de l'arrivée de la ligne Roissy-Picardie le quartier de la gare de Creil déjà très encombrée risque l'asphyxie. **La création d'un second accès côté Nogent-sur-Oise (gare double face) pourrait soulager Creil.**

Favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux de transport

Il s'agit de développer une **offre alternative à la voiture individuelle**, dans une optique de développement durable. Les PRU prévoient d'ores et déjà de réorganiser la voirie structurante et de réaliser des aménagements destinés à redéfinir les logiques des déplacements et à favoriser les transports en commun et les modes doux. Le PRU Gournay envisage ainsi une restructuration du carrefour des forges¹⁷ prolongé par la création d'une voie nouvelle jusqu'au pont en Y à requalifier dans une première phase puis jusqu'au nouvel accès de la gare (côté Nogent)¹⁸ afin de permettre la circulation des piétons et des vélos entre Gournay et le centre-ville et de valoriser l'entrée du quartier.

Concernant les piétons, **un recalibrage des trottoirs doit être effectué** afin de permettre leur circulation, sans discontinuité. Dans le quartier Gournay notamment, les trottoirs doivent être réaménagés et mis aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

De **nouvelles voies cyclables doivent être créées**, accompagnées d'emplacements réservés au stationnement des vélos. Une charte cyclable pourrait être adoptée.

¹⁷ Etude de déplacements- quartier de Gournay-les-Usines, pp. 17 à 26

¹⁸ Etude de déplacements- quartier de Gournay-les-Usines, pp. 27 à 33

Sécurisation des infrastructures de transport, tant pour les véhicules motorisés que pour les piétons ou les cyclistes

Amélioration des conditions de trafic, principalement sur les carrefours, par un réaménagement des équipements permettant de les sécuriser.

Adaptation des équipements aux différents modes de transports afin d'assurer un partage cohérent et sécurisé de la voirie. Cela passe notamment par la mise en place d'un jalonnement clair des différents espaces.

Mise aux normes des équipements concernant la **circulation des personnes à mobilité réduite**.

Adoption d'une charte d'aménagement de voirie commune à toute l'agglomération

Cette charte est conçue comme un outil devant permettre de choisir le type d'aménagement à réaliser pour offrir une plus grande lisibilité et une plus grande homogénéité sur l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit en quelque sorte d'édicter des normes, communes à toutes les villes de la CAC, d'établir de grands principes tels que l'équilibre du partage de la voirie, d'améliorer les conditions de déplacement des deux roues et des piétons... etc.

Hiérarchisation du réseau viaire

Cette hiérarchisation doit servir à la fois à améliorer la sécurité des équipements et à favoriser les modes de transport doux. Elle consiste à différencier les voies selon leur fonction principale de desserte et à adapter les aménagements en conséquence.

Dans le quartier Gournay, il s'agit principalement de **faire diminuer le trafic de transit** (concentré notamment sur la rue Louis Blanc) et le dévier vers des voies de contournement. L'étude de déplacements Gournay propose deux scénarios de plan de déplacement, favorisant tous deux un meilleur partage modal des voiries.

Cette hiérarchisation du réseau devra être revue après 2013 dans le quartier Gournay, suite à l'achèvement de la seconde partie du programme d'infrastructures de la ZAC.

6.3. Les études réalisées et en cours

Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration

EREA Conseil, Etudes préalables au renouvellement de la Délégation de Service Public Transport Urbain, juillet 2010

EREA Conseil, Schéma Directeur d'Accessibilité du service transport, juillet 2010

IRIS Conseil, Etude de déplacements, quartier de Gournay-les-Usines, 2008 / *Etude commandée par la CAC et menée afin d'actualiser le diagnostic des déplacements au sein du quartier Gournay-les-Usines, préciser la fonctionnalité des futures voiries au regard des objectifs de développement durable et formuler les préconisations nécessaires à l'insertion optimale de ces voiries dans le quartier (préconisations à court et long terme).*

IRIS Conseil, Présentation de Trans'Oise, février 2010 / *Présentation effectuée à l'occasion de la concertation, sur le secteur Hermes-Creil, pour le projet de Voie verte départementale Trans'Oise, adopté en juin 2006*

S.A.O, Schéma d'aménagement des circulations douces, achèvement prévu en mars 2011

SMTCO, Étude de réalisation d'un programme fonctionnel « gare cœur d'agglomération » avec la création d'un pôle multimodal dans la perspective de l'arrivée éventuelle du TGV Roissy-Picardie ». 2010-2011.

7. Infrastructures ferroviaires et gare

7.1. Principaux éléments de diagnostic

La gare de Creil, un équipement stratégique à valoriser

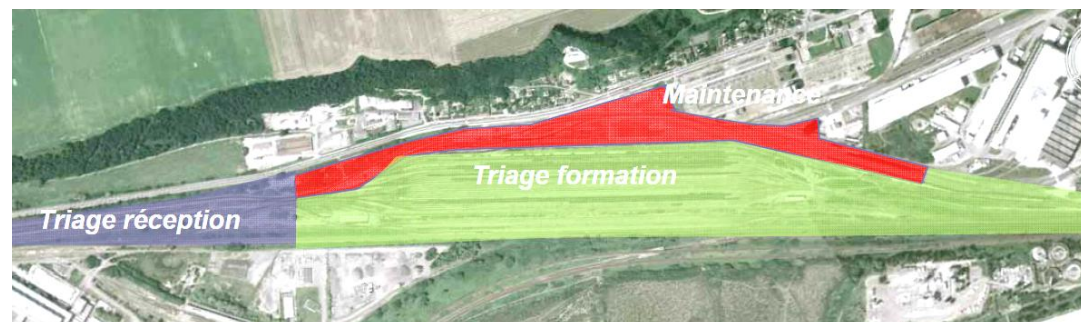
Première gare de Picardie, la gare de Creil accueille environ 19 000 voyageurs par jour, et dispose d'importants moyens d'équipement compte tenu de sa position de principal nœud ferroviaire du sud de la Picardie. Cela confère donc au complexe ferroviaire de Creil **un intérêt stratégique pour la maintenance et l'exploitation du réseau régional tant en termes de transport de voyageurs que de fret**. Le site Creil Gare possède de bons atouts pour développer ses activités ferroviaires (TER, Transilien, fret, Infrastructure)¹⁹.

La réorganisation nécessaire du foncier

Plusieurs projets sont à l'étude ou en cours afin de développer l'offre ferroviaire d'ici à 2020, et notamment le projet de liaison rapide Roissy-Picardie, ou encore la mise en place d'un aiguillage centralisé, commun à tout le nord de Paris et implanté en Seine-Saint-Denis, la mise en place du cadencement fin 2011, l'amélioration de la ligne Creil-Beauvais en 2012, l'amélioration de l'axe Creil-Paris en 2013-2015. Ces projets nécessitent donc une réorganisation des activités sur les sites stratégiques, à savoir Creil-gare et Petit-Thérain.

¹⁹ Pour plus de précisions concernant la fréquence des trains, la position de nœud ferroviaire de la gare et les activités présentes sur le site, cf. SDPF pp. 5, 6, 7

Petit Thérain

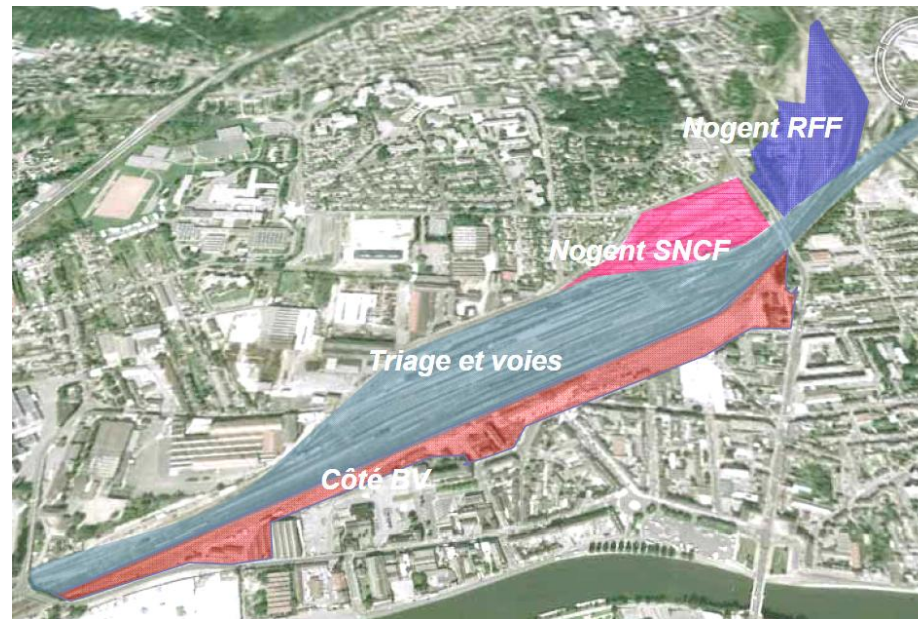


Petit Thérain : trois secteurs		
Triage réception	Triage formation	Maintenance
Essentiellement des voies Un seul bâtiment utilisé pour gérer les accès à l'embranchement EDF	Utilisation de locaux d'abris pour triage des trains et vestiaires Bureaux, locaux et parcs de stockage	Atelier de maintenance fret

Propriétés RFF et SNCF			
Site	Superficie	Dont RFF	Dont SNCF
Petit Thérain	371 521 m ²	301 370 m ²	70 151 m ²

Source : Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Creil

Creil gare



Creil gare : quatre secteurs			
Côté BV	Triage et voies	Nogent SNCF	Nogent RFF
Secteur dense en bâtiments Beaucoup de bâti vétuste Difficultés d'accès aux emprises De nombreux garages couverts attribués aux activités Accès routier par la rue Jean Jaurès	Quelques bâtiments en lien avec le fonctionnement ferroviaire Bâtiments anciens et plutôt en mauvais état (ex : postes d'aiguillage)	Activités variées Bâtiments de type pavillon et bungalows dans la cour Fret pour faire face au manque de place Locaux syndicaux Logement du personnel	Base pour maintenance de l'infrastructure et approvisionnement logistique régional Accès pour la maintenance des installations et les interventions de secours

Source : Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Creil

Propriétés RFF et SNCF			
Site	Superficie	Dont RFF	Dont SNCF
Creil gare	265 918 m ²	199 476 m ²	66 442 m ²

Source : Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Creil

Des aménagements urbains inadaptés et un bâti trop rare

Le manque d'espaces bâtis, que ce soit de bureaux ou de locaux variés, a poussé à l'installation incessante de bungalows provisoires et à une dispersion des activités, sans mise en cohérence.

Le schéma directeur met en avant la coupure que constituent les emprises ferroviaires, notamment entre le centre-ville et le quartier Gournay-les-Usines. Coupure accentuée par les deux ponts, saturés et peu adaptés aux modes de circulation douce, et l'accès unique à la gare. Les zones de stationnement situées à proximité des bâtiments s'avèrent, pour une part, non structurées. L'ensemble du stationnement consacré à la clientèle et à la SNCF est insuffisant, disséminé et présente des difficultés d'accès.

7.2. Stratégies

RFF et la SNCF ont affirmé leur volonté de rationaliser et moderniser les espaces occupés, ainsi que la nécessité de mettre aux normes certains bâtiments. Cela passera éventuellement par le transfert de certaines activités et leur regroupement par types. De même, il est prévu de réorganiser l'exploitation (accès aux voies, aiguillage...) et les opérations Equipement afin d'augmenter la capacité ferroviaire et faciliter les accès aux voies. D'après l'étude, le Petit Thérain pourrait servir de « base arrière » à la gare de Creil, dans le but de désengorger cette dernière.

Concernant l'accès à la gare, l'étude préconise une ouverture au nord et des accès latéraux et envisage la création d'une passerelle (à la demande de la CAC). Une réflexion doit être engagée concernant la question du stationnement. Le projet de renouvellement urbain de Gournay nécessite un remaniement des têtes de faisceau, la préservation d'emprises ferroviaires et une relocalisation de certaines activités afin, principalement, d'assurer un meilleur accès à la gare.

Trois scénarios sont envisagés concernant la réorganisation de l'occupation des sites :

- Scénario « Mini 1A » Infra à Creil Gare
- Scénario « Mini 1B »
- Scénario « médium »

Un quatrième scénario, dit « Maxi », a été envisagé mais non retenu car il prévoyait le report de toutes les activités hors voyageurs sur le site du Petit Thérain, imposant ainsi une complexification des manœuvres entre les deux sites et une exploitation encore plus contrainte de la gare de Creil, les entrées et sorties de trains étant déjà problématiques du fait du rétrécissement de l'emprise des voies à cet endroit. Ce scénario posait également des difficultés en termes de place disponible pour l'implantation des bâtiments nécessaires.

Le scénario « Mini 1B » n'est pas considéré comme très fiable et nécessiterait des études supplémentaires afin de déterminer son niveau de fonctionnalité, actuellement très incertain. Il a donc été laissé de côté également.

Le scénario médium constitue l'hypothèse la plus intéressante pour les collectivités puisqu'il permettrait des libérations foncières plus conséquentes, à des endroits stratégiques, notamment à Nogent-sur-Oise.

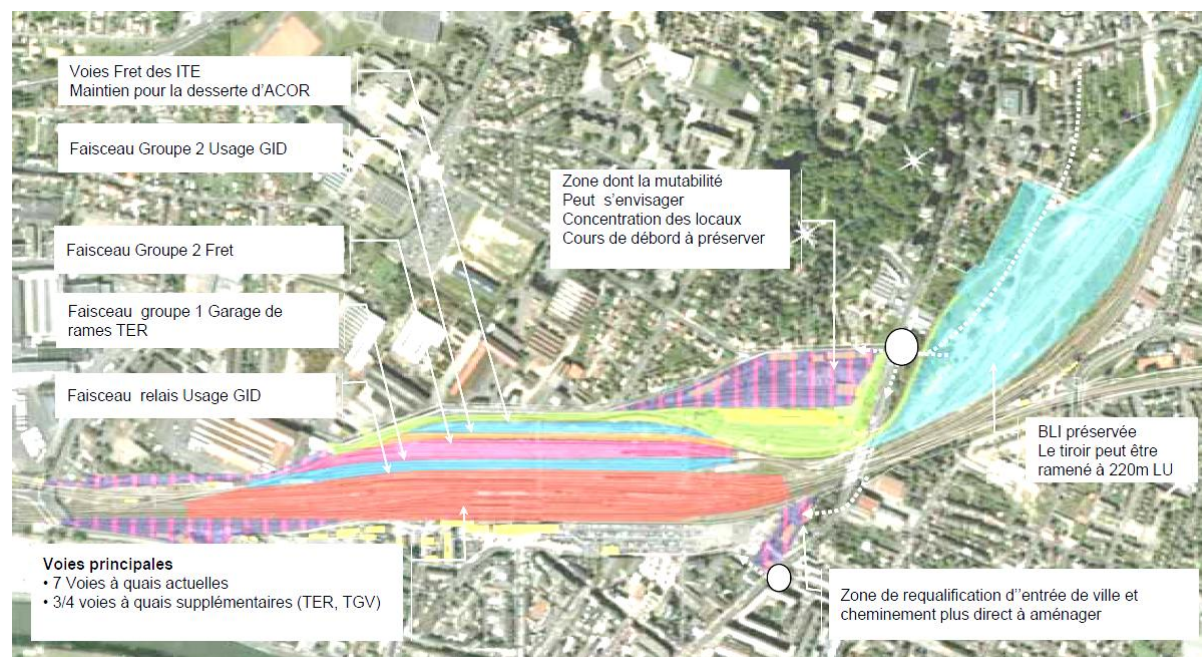
Le scénario « Mini 1A » permet au minimum de réaliser le projet urbain Gournay, tel qu'il était connu de RFF en 2009, c'est à dire principalement le passage de la voie nouvelle le long des voies ferrées et la libération d'emprises du côté de Nogent afin de créer des parkings et la gare routière.

Le choix du scénario définitif devrait se faire aux alentours de 2014, après la décision de faire passer ou non le TGV à Creil.

Détail des scénarios envisagés, réalisables et fiables				
	Scénario « Mini 1A » Infra à Creil Gare		Scénario « médium » avec deux variantes	
Projet global	Occupation complète du faisceau de Creil Gare Modification du plan de voies du Petit Thérain		Report de la base logistique infra sur le Petit Thérain Occupation réduite du faisceau de Creil gare Acquisitions envisagées sur le Petit Thérain	
Emprise mutable	Une partie de Nogent SNCF		Nogent SNCF + rive nord sur une épaisseur de 50 m	
Libération d'emprises	RFF : 22 740m ²	SNCF : 22 320m ²	RFF : 89 536m ²	SNCF : 22 320m ²
Acquisition d'emprises	/		Acquisition tiers EDF : 10 000 m ²	
Passerelle	190 m		120 m	
Création parking et gare routière	Nogent SNCF		A moins de 200 m de la passerelle	

Source : SDPF de RFF

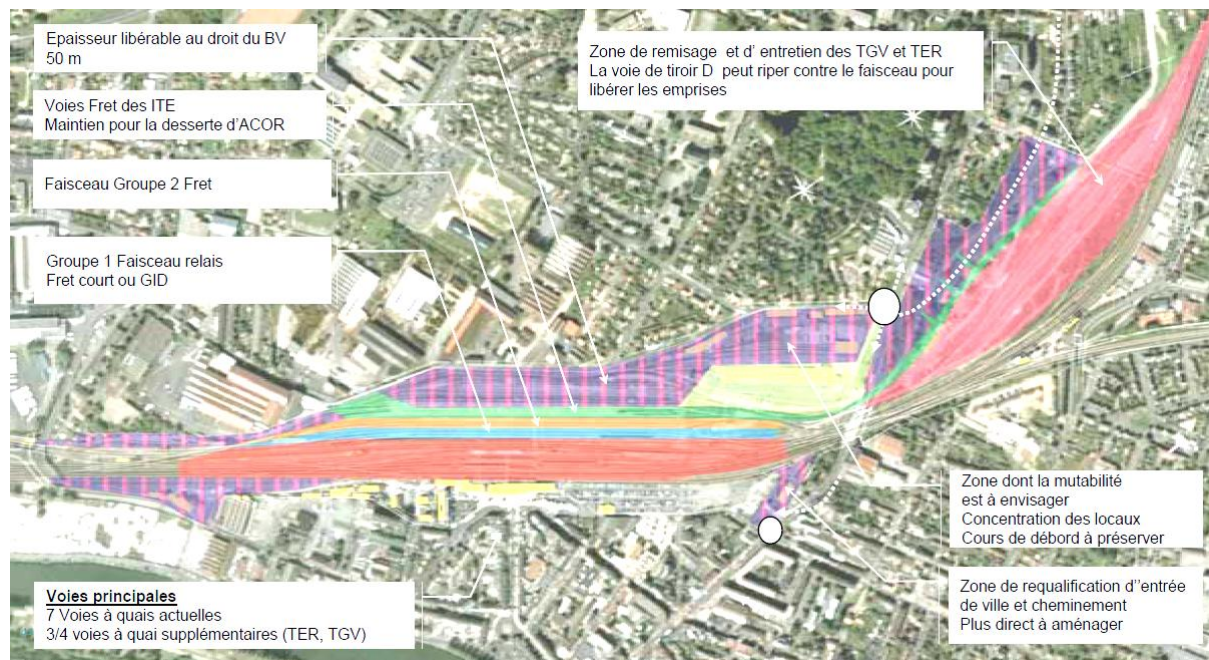
Scénario « Mini 1A » au niveau du site Creil gare



Source : SDPF de RFF

Les parties hachurées en violet constituent des zones mutables au profit des collectivités.

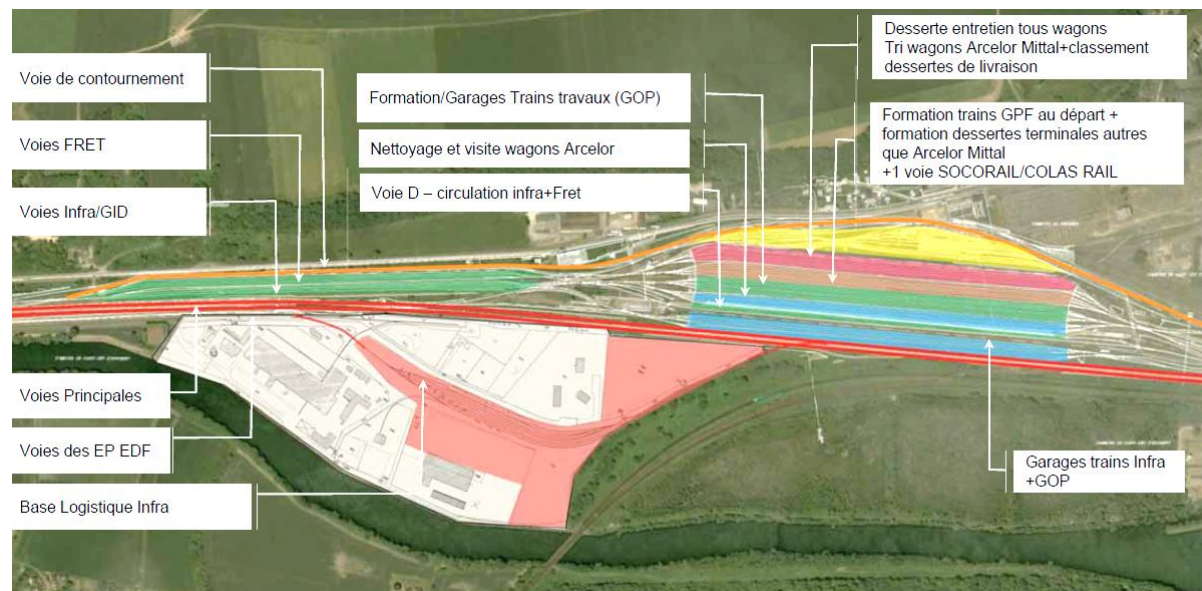
Scénario « Médium » sur le site Creil gare



Source : SDPF de RFF

Les parties hachurées en violet constituent des zones mutables au profit des collectivités.

Scénario « Médium », Petit Thérain



Source : SDPF de RFF

Eléments de coûts envisagés par RFF

Analyse multicritères	SCENARIO Mini A		SCENARIO Mini 1B		SCENARIO Médium	
<i>Fonctionnement de Nogent RFF</i>	<i>BLI INFRA</i>		<i>BLI INFRA</i>		<i>Remisage TGV/TER</i>	
<i>Intermodalité</i>	--		--		++	
<i>Amélioration des cheminements piétons</i>	+		++		+++	
<i>Implantation des équipements (parking, gare routière)</i>	+		++		+++	
<i>Longueur passerelle urbaine</i>	180m		152m		134m	
<i>Environnement/Nuisances</i>	<i>BLI sur Nogent</i>		<i>BLI sur Nogent</i>		<i>Remisage sur Nogent</i>	
<i>Possibilité de réaménagement des activités</i>	++		++		++	
	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF
<i>Potentiel de développement en ha</i>	2,3	2,2	4,0	2,2	9,0	2,2
<i>Contraintes de faisabilité</i>	Faisable si reconstitution		Etudes ferroviaires à réaliser		Acquisition terrain EDF (10ha)	
<i>Coûts de libération/restitution/reconstitution</i>	10 M€	5M€	30 M€	5M€	40 M€	5M€
<i>Coût Total : Estimations 2009 à +0/-30%</i>	15 M€		35 M€		45 M€	
<i>coût/ha</i>	3,3 M€/ha		5,6 M€/ha		4,0 M€/ha	

Sources : RFF

7.3. Les études réalisées et en cours

RFF, Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Creil, état des lieux et scénarios (Gare de Creil et Petit Thérain), 2010

Réalisé par RFF en 2008-2009, afin, de préparer les évolutions et les besoins futurs en gare de Creil en fonction des projets et réflexions en cours (projet de renouvellement urbain de Gournay-les-Usines, voie nouvelle, suppression des postes d'aiguillage, ligne Roissy-Picardie...). Il s'agissait donc d'établir un état des lieux du fonctionnement et de l'organisation des sites, de recenser les projets ferroviaires et les besoins, de dégager une vision prospective de l'évolution de ces sites et d'identifier les emprises foncières inutiles au ferroviaire à l'avenir. Cet inventaire permet de proposer des vocations possibles pour les emprises pouvant être mobilisables au profit du développement urbain.

Index des sigles

ANRU : Agence de Rénovation Urbaine

CAC : Communauté de Communes de l'Agglomération Creilloise

DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires

(Redevenue la **DATAR** en 2009 : Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale)

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

OPAH-RU : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PLH : Programme Local de l'Habitat

PNRQAD : Programme National de Rénovation des Quartiers Anciens Dégradés

PRU : Projet de Renouvellement Urbain

RFF : Réseau Ferré de France

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Bibliographie

- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, De la Gare au projet urbain, avril 2011
- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, Etude complémentaire au diagnostic du SCoT du Grand Creillois, Les espaces économiques du Grand Creillois, 2010
- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, Gestion des sites pollués en milieu urbain, juillet 2010
- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, Programme intercommunal de rénovation urbaine, 5 projets solidaires (Rouher, Les Martinets, Obiers/Granges, la Commanderie, Gournay-Les Usines), 2006
- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, Pré-diagnostic habitat en vue de la réalisation du PLH de la CAC, 2011
- Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise**, SCoT du Grand Creillois, en cours d'élaboration
- Atelier Choiseul**, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour une nouvelle définition du projet urbain sur le site Marie Curie dans le cadre du renouvellement urbain des quartiers Obiers et Granges à Nogent-sur-Oise, octobre 2009
- Atelier Choiseul**, Etude urbaine du PRU du quartier Obiers-Granges à Nogent-sur-Oise, 2008
- Citémetrie**, Etude pré-opérationnelle de l'Opération d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) et Inventaire de l'Habitat Indigne (Creil : Gournay/Jaurès/gare), novembre 2006
- Citémetrie**, Etude pré-opérationnelle sur le parc privé de la CAC, Novembre 2010 à Mai 2011
- Équipement et Environnement**, Etude d'impact pour le PRU de Gournay-les-Usines, 2006
- EREA Conseil**, Etudes préalables au renouvellement de la Délégation de Service Public Transport Urbain, juillet 2010
- Fondation des villes**, Etude du PLH de l'agglomération creilloise, en cours
- Groupement Lacau/Osty/Tetra/Pattou**, Schéma d'aménagement de Gournay-les-Usines, 2003
- IRIS Conseil**, Etude de déplacements, quartier de Gournay-les-Usines, 2008
- IRIS Conseil**, Présentation de Trans'Oise, février 2010
- Katalyse**, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la mise en place opérationnelle d'une agence de développement économique du Grand Creillois, 2009
- PIVADIS**, Expertise commerciale EPARECA, Centre commercial Les Coteaux, Nogent-sur-Oise, mars 2010²⁰

²⁰ Seule la synthèse de l'étude est actuellement disponible sur la plateforme commune

Quadrivium, Analyse de commercialité dans le périmètre de Gournay-Les Usines, 2009

RFF, Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Creil, état des lieux et scénarios (Gare de Creil et Petit Thérain), 2010²¹

S.A.O., Schéma d'aménagement des circulations douces, achèvement prévu en mars 2011

SCET, Etude pour le montage opérationnel du Projet de Renouvellement Urbain de Gournay-les-Usines, 2004

Sémaphores, Etude de marché sur le secteur tertiaire dans le périmètre de Gournay-Les Usines, 2009

Sémaphores, Expérimentation DIACT, 2008-2009, bilan de la concertation «Gournay-cœur d'agglo», septembre 2009

Sequano Aménagement / Lacau, Etude de pré-faisabilité de l'aménagement du site de Vieille Montagne, sous MO Ville de Creil

SMTCO, Étude de réalisation d'un programme fonctionnel « gare cœur d'agglomération » avec la création d'un pôle multimodal dans la perspective de l'arrivée éventuelle du TGV Roissy-Picardie ». 2010-2011

Synthèse Architecture, Eude d'aménagement et d'accessibilité des Marches de l'Oise, sous MO CAC, en cours

Ville de Creil, Dossier de candidature pour le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD), Centre ancien Jaurès-gare, juillet 2009

²¹ Complété par les éléments donnés lors de la réunion du 17 mai 2010

