



MODIFICATION N°5 du Plan Local d'Urbanisme de Nogent-sur-Oise

Pièce n° 2 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) modifiées

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 10 octobre 2019

Modification simplifiée n°1 du PLU approuvée le 18 février 2021

Modification n°2 du PLU approuvée le 15 décembre 2021

Modification n°3 du PLU approuvée le 18 décembre 2023

Modification n°4 du PLU approuvée le 8 juillet 2024

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
Municipal en date du ...09/10/2025.....

Le Maire de Nogent-sur-Oise

SOMMAIRE

- ❑ **Préambule.....p4**
- ❑ **OAP n°1 : cœur d'îlot impasse Anatole Francep6**
- ❑ **OAP n°2 : secteur situé face au complexe sportif Georges Lenne.....p9**
- ❑ **OAP n°3 : secteur situé face au centre commercial Auchan.....p14**
- ❑ **OAP n°4 : secteur Pont-Royal/Carnot/Ribot.....p15**
- ❑ **OAP n°5 : sur les zones 1AU rue du dépôt et rue de Verdun.....p18**

Préambule

1. L'objet des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le rappel du contexte réglementaire

Les « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP) constituent un élément spécifique du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Définies à l'article L 151-6 du code de l'urbanisme, *« les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17. »*

D'après l'article L 151-7 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;*
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.*

2. Les secteurs concernés

Le présent document a objet de préciser les orientations d'aménagement et de programmation portant sur quatre secteurs :

- le long de l'avenue de l'Europe : l'un situé face au complexe sportif Georges Lenne, l'autre situé face au centre commercial Auchan ;
- au niveau des îlots Pont-Royal/Carnot/Ribot.

Il s'agit ainsi de traduire plusieurs objectifs définis dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), notamment le développement de la ville sur elle-même, dans le cadre d'une urbanisation simple, douce et durable ainsi que la poursuite des opérations de restructuration et de requalification des grands secteurs en mutation.

Ces orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs. De ce fait, les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent être respectées dans l'esprit et non à la lettre.

En effet, la notion de compatibilité ne saurait être assimilée à celle de conformité, l'exigence de compatibilité par des travaux ou opérations d'aménagement supposant simplement l'absence de contrariété entre lesdits travaux et opérations et les orientations d'aménagement.

OAP n°1 : Cœur d'îlot impasse Anatole France

Cette OAP a été supprimée dans le cadre de la modification n°3 du PLU.

OAP n°2 : Secteur situé face au complexe sportif Georges Lenne

Au regard de l'évolution de ce secteur et de sa position au sein du territoire urbanisé, ce site apparaît, pour la commune, comme une réelle opportunité de développer la ville sur elle-même ainsi que le complexe sportif Georges Lenne qui est aujourd'hui saturé.

Plusieurs contraintes sont à prendre en compte sur ce site :

- Ce secteur est soumis, sur une partie restreinte de son périmètre, au PPRI de l'Oise, Section Brenouille - Boran-sur-Oise. Classé en zone bleue qui est exposée à un risque modéré, les constructions nouvelles, l'extension ou l'aménagement de bâtiments existants, sont autorisées sous réserve de ne pas aggraver le risque d'inondation et d'être conçus en fonction de leur propre exposition au risque, et à condition qu'une étude technique hydraulique soit réalisée. Cette étude devra définir les mesures de protections et de constructions retenues, en justifiant de leurs opportunités tant économiques que techniques et démontrer la non aggravation du risque

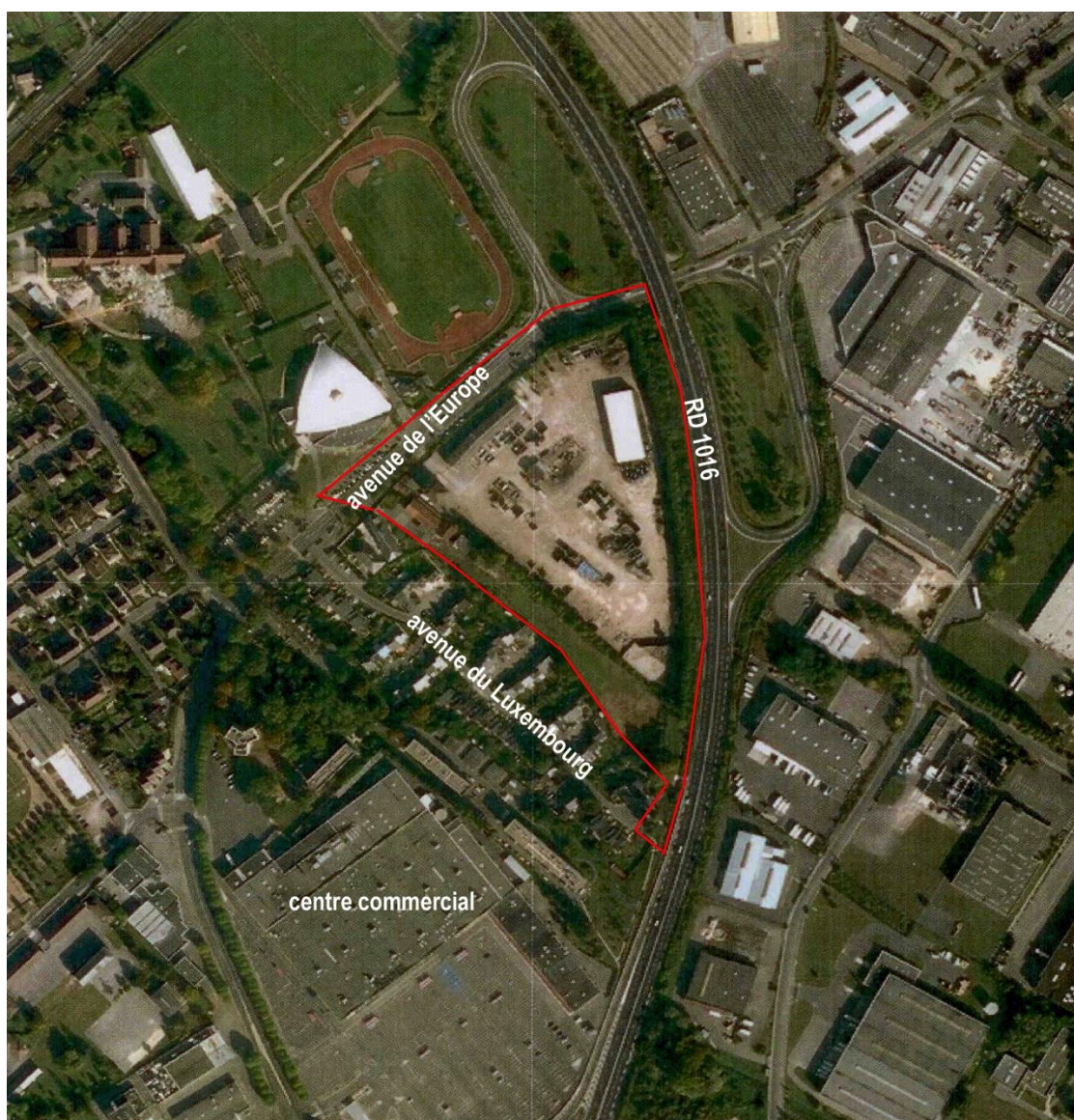
d'inondation. Des mesures compensatoires devront permettre d'annuler, ou de tendre à annuler, les conséquences hydrauliques de l'aménagement projeté. En tout état de cause, le volume des champs d'expansion des crues, amputé par les travaux en projet, devra être rétabli.

- Le risque de pollution des sols liée aux activités économiques qui étaient présentes sur le site. Une étude environnementale « diagnostic pollution » devra être réalisée, avec une investigation des sols par prélèvements, pour déterminer précisément la nature de la pollution avec les différents composants présents dans le sol.
- Ce secteur est soumis à des nuisances sonores du fait de la présence de la RD 1016 qui est classée en catégorie 2, induisant un secteur d'une largeur de 250 mètres, de part et d'autre de l'infrastructure, touché par le bruit.
- Ce secteur est également concerné par le projet de réaménagement de l'échangeur de la RD1016 avec l'avenue de l'Europe qui pourra nécessiter des acquisitions foncières. L'aménagement futur de ce secteur doit tenir compte de ce projet structurant.

Ce site s'étend sur près de 40 000 m² et se situe entre l'avenue de l'Europe et la RD 1016.

Situé face au complexe sportif Georges Lenne, ce secteur est bordé à l'Ouest par la RD 1016 et au Sud par un lotissement de maisons individuelles homogènes accolées les unes aux autres, avenue du Luxembourg. Actuellement occupé par une activité économique, le terrain est peu construit. Il compte quelques bâtiments dont un entrepôt.

Localisation du secteur



Les orientations générales

Afin d'urbaniser ce site et de développer le complexe sportif Georges Lenne, les interventions préconisées sur ce secteur doivent répondre aux objectifs suivants :

- urbaniser le site avec une densification modérée en prenant en compte les prescriptions du PPRI de l'Oise ;
- diversifier l'offre de logements afin de favoriser de véritables parcours résidentiels ;
- répondre aux besoins actuels en matière d'habitat et anticiper les besoins de demain en favorisant la qualité environnementale des constructions ;
- aménager un espace public au sein de ce site pour créer un lieu de vie et de convivialité.

Les principes d'aménagement

Pour répondre à ces objectifs, l'urbanisation de ce secteur s'appuiera sur les grands principes d'aménagements suivants :

Au niveau de la trame viaire :

- créer un axe principal qui soit la porte d'entrée de ce site depuis l'avenue de l'Europe et sur lequel se greffera la trame viaire du secteur à urbaniser. Elle pourra accueillir une bande ou une piste cyclable qui s'intégrera au réseau de liaisons douces existant et projeté de la commune.
En raison de l'importance des flux à gérer, l'aménagement du carrefour entre l'avenue de l'Europe et de cette nouvelle voie devra faire l'objet d'un traitement sécuritaire nécessitant une réflexion spécifique ;
- concevoir dans la mesure du possible depuis l'axe principal une trame viaire qui irriguerait le site et le raccorderait au tissu urbain environnant en se raccrochant aux impasses du lotissement avenue du Luxembourg.
aménager et qualifier l'avenue de l'Europe en véritable boulevard urbain avec la création d'un alignement d'arbres, de pistes cyclables, de larges trottoirs et l'implantation d'un mobilier urbain de qualité pour lui donner un caractère de voie urbaine ;
- maintenir et renforcer l'écran végétal le long de la RD 1016 sur la bande d'inconstructibilité d'une largeur de 10 mètres afin d'atténuer les nuisances sonores de cet axe routier et sa présence dans le paysage urbain. Cette bande « verte » pourra accueillir une liaison douce intégrant une piste cyclable. Cette dernière devra se raccorder à la liaison existante longeant le centre commercial et à celles projetées sur les avenues du Luxembourg et de l'Europe dans le cadre du schéma de liaisons douces de la ville.

Au niveau de l'espace public :

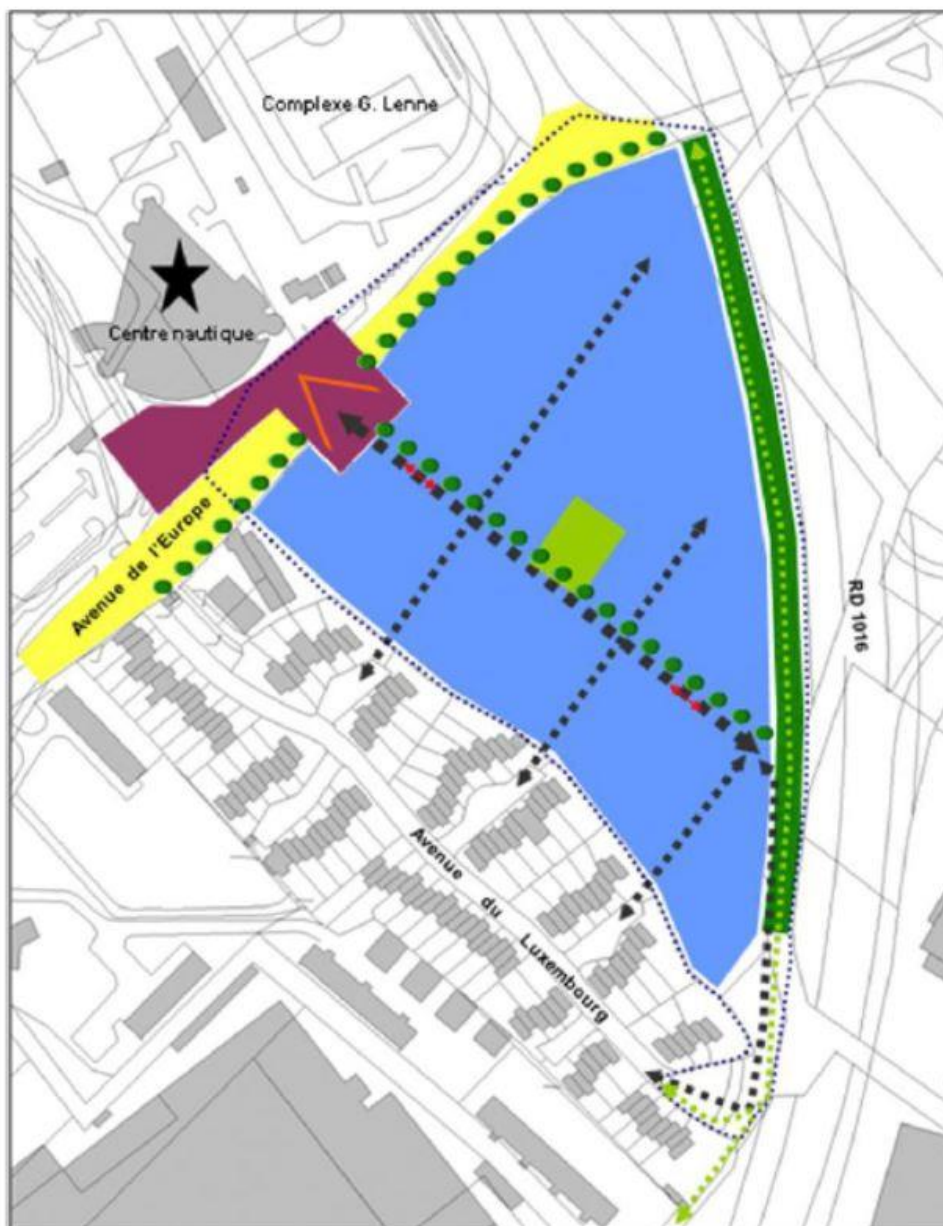
- aménager un espace public de qualité au commencement de cet axe principal. Cet aménagement pourrait être prolongé au-delà de l'avenue de l'Europe au niveau de l'entrée du complexe Georges Lenne. Un lien entre ces deux sites serait ainsi créé et pourrait former une véritable porte d'entrée pour la ville depuis la bretelle de sortie de la RD 1016.
Cet espace public, faisant office de place, au niveau du secteur à urbaniser, pourrait accueillir des commerces en rez-de-chaussée, portant ainsi, avec le complexe sportif, l'animation de ce quartier ;
- aménager un espace public central paysagé au sein de l'îlot et qu'il soit greffé à l'axe principal afin de créer sur ce secteur un lieu de rencontre et de convivialité pour les résidents. Cet espace public pourrait accueillir un square, une aire de jeux, ...
- aménager un espace tampon paysager aux abords de la zone humide, qui permettra de préserver cet espace par un traitement adapté de ses franges.

Au niveau de la vocation du site :

- développer l'offre résidentielle du quartier avec un programme d'habitation mixte par la réalisation d'une part de petits collectifs qui pourraient être implantés préférentiellement le long de l'avenue de l'Europe pour concevoir un front urbain et ainsi structurer l'espace le long de cette avenue, et d'autre part de maisons de ville qui pourraient être localisées dans le prolongement du lotissement avenue du

Luxembourg et à l'intérieur de l'îlot afin de s'intégrer au mieux au tissu urbain existant. L'offre devra également répondre à la carence de logements de petites tailles, soit des T1 et des T2, qui ne représentent que 14% du parc des résidences principales alors que 55% des ménages nogentais sont composés d'une ou de deux personnes ;

- limiter la consommation d'énergie et assurer une gestion économe de l'eau par des dispositions particulières en termes d'isolation et d'inertie des bâtiments. L'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie est très réduite ;
- respecter la densité prescrite dans le SCoT du Grand Creillois, soit 4 000 m² de surface de plancher par hectare. Il s'agit de la densité minimum à prendre en compte.
- Prévoir la possibilité d'y créer des activités économiques de préférence en bordure de la RD 1016 :
 - Les bâtiments d'activités devront faire l'objet d'un soin particulier en veillant aux volumétries, aux façades, aux couleurs dans un esprit qualitatif.
 - Leur insertion paysagère devra être réalisée sur le secteur en prévoyant des haies arbustives et des espaces végétalisés afin de réaliser la transition avec le tissu urbain environnant. Les clôtures devront être traitées de grillages de préférence souples doublés de haies arbustives d'essences locales. Le stationnement prévoira la présence d'arbres de hautes tiges. Les sols et les zones de stationnement devront favoriser l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.
 - Les aménagements prévus devront prendre en compte et respecter la zone humide identifiée sur le site à la frange Sud. Il est attendu un aménagement paysager qualitatif aux abords de ce secteur.

Schéma de principe d'aménagement

- | | |
|--|---|
| Zone destinée à accueillir un habitat mixte et des activités économiques (aux abords de la RD 1016) | Voie à qualifier |
| Espace public reliant les 2 sites à requalifier | Nouvelle voie à créer |
| Espace de rencontre public à créer | Sens de circulation |
| Écran de verdure à renforcer | Liaison douce à créer |
| | Alignement d'arbres à planter |
| | Perspective à créer |

OAP n°3 : Secteur situé face au centre commercial Auchan

Au regard de sa position géographique, ce site possède de nombreux atouts : une bonne desserte avec l'avenue de l'Europe, une proximité avec le centre commercial et les équipements scolaires, sportifs de la ville, ... Il apparaît comme un site stratégique pour le développement de la ville sur elle-même.

A noter que ce secteur est soumis, sur la totalité de son périmètre, au PPRI de l'Oise, Section Brenouille - Boran-sur-Oise. Classé en zone bleue qui est exposée à un risque modéré, les constructions nouvelles, l'extension ou l'aménagement de bâtiments existants, sont autorisées sous réserve de ne pas aggraver le risque d'inondation et d'être conçus en fonction de leur propre exposition au risque, et à condition qu'une étude technique hydraulique soit réalisée. Cette étude devra définir les mesures de protections et de constructions retenues, en justifiant de leurs opportunités tant économiques que techniques et démontrer la non aggravation du risque d'inondation. Des mesures compensatoires devront permettre d'annuler, ou de tendre à annuler, les conséquences hydrauliques de l'aménagement projeté. En tout état de cause, le volume des champs d'expansion des crues, amputé par les travaux en projet, devra être rétabli.

Ce site s'étend sur plus de 22 000 m² et se situe entre la rue Carnot, l'avenue de l'Europe et la rue Péroche.

Situé face au centre commercial, ce secteur est bordé par l'avenue de l'Europe et le groupe scolaire Carnot. Il est actuellement occupé uniquement par des activités commerciales, dont un supermarché discount. A noter qu'une vacance de plusieurs locaux est apparue depuis quelques temps.

Localisation du secteur



Les orientations générales

Ce secteur a été identifié comme une réelle opportunité pour développer le quartier Carnot–Europe en véritable quartier multifonctionnel et vivant, visant à répondre aux besoins de la population en matière de logements et de qualité de vie et pour asseoir le pôle commercial en accueillant une offre commerciale complémentaire.

Dans ce cadre, les interventions préconisées sur ce secteur doivent répondre aux objectifs suivants :

- urbaniser le site en intégrant les prescriptions du PPRI de l'Oise ;
- prendre en compte le projet de Gare « cœur d'agglomération » et son impact dans la réflexion d'aménagement du site ;

- avoir une réflexion d'ensemble sur les déplacements qui soit à une échelle plus élargie que celle du secteur à aménager en tenant compte du projet Gare « cœur d'agglomération » ;
- diversifier l'offre de logements afin de favoriser de véritables parcours résidentiels ;
- répondre aux besoins actuels en matière d'habitat et anticiper les besoins de demain en favorisant la qualité environnementale des constructions ;
- renforcer et diversifier l'offre commerciale communale ;
- aménager un espace public au sein de ce site pour créer un lieu de vie et de convivialité.

Les principes d'aménagement

Pour répondre à ces objectifs, l'urbanisation de ce secteur s'appuiera sur les grands principes d'aménagements suivants :

Au niveau de la trame viaire :

- créer une seule voie principale desservant le site avec deux nouveaux accès : l'un depuis la rue Carnot, l'autre depuis l'avenue Claude Péroche. Cette voie débiterait au niveau de la rue Carnot, longerait le groupe scolaire Carnot et déboucherait sur l'avenue Claude Péroche. L'accès ne se ferait donc plus depuis l'avenue de l'Europe. Cela permettrait de supprimer la contre allée le long de cette avenue et ainsi de réduire le gabarit de l'espace non construit trop lâche aujourd'hui.
La création de cette voie nécessite la mise en double sens de la partie de l'avenue Claude Péroche comprise entre l'avenue de l'Europe et la rue Daniel Cuvellier et le remaniement des carrefours de l'avenue de l'Europe avec la rue Carnot et l'avenue Claude Péroche en vue de gérer l'ensemble des nouveaux flux ;
- organiser la trame viaire de desserte des différents lots depuis cette nouvelle voie qui sera l'artère principale ;
- aménager et qualifier l'avenue de l'Europe en véritable boulevard urbain avec la création d'un alignement d'arbres, de pistes cyclables, de larges trottoirs et l'implantation d'un mobilier urbain de qualité pour lui donner un caractère de voie urbaine.

Au niveau de la vocation du site :

- réaliser un programme mixte : habitat, bureaux, commerces en vue de développer un quartier multifonctionnel. Les activités commerciales pourront s'implanter en priorité le long du mail et de l'avenue de l'Europe ;
- développer l'offre résidentielle du quartier avec un programme d'habitation mixte par la réalisation d'une part de collectifs qui pourraient être implantés préférentiellement vers les avenues de l'Europe et Claude Péroche pour concevoir un front urbain et ainsi structurer l'espace le long de cette avenue, et d'autre part des maisons de ville qui pourraient être localisées vers les rues Ribot et Henri Roger afin d'assurer une évolution du bâti de manière progressive ;
- limiter la consommation d'énergie et assurer une gestion économe de l'eau par des dispositions particulières en termes d'isolation et d'inertie des bâtiments. L'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie est très réduite ;

- respecter la densité prescrite dans le SCoT du Grand Creillois, soit 4 000 m² de surface de plancher par hectare. Il s'agit de la densité minimum à prendre en compte ;
- mettre en place un partenariat avec la commune de Creil pour assurer un aménagement cohérent sur l'îlot situé au-delà de l'avenue Claude Péroche où passe la limite communale.

Au niveau de l'espace public :

- aménager un mail piéton paysagé et planté qui ouvre une perspective sur la rue Ribot depuis l'avenue de l'Europe, permettant ainsi de créer un lien entre ces deux secteurs. Pour assurer une véritable percée visuelle, la largeur de ce mail ne devra pas être inférieure à 10 mètres ce qui correspond à la largeur de la rue Ribot. De par sa position, ce mail constitue l'élément central de l'aménagement du site qui doit être un lieu convivial et d'animation. Il sera également un nouveau cheminement dans le réseau des liaisons douces de la commune ;
- aménager un espace public paysagé à l'intersection de la rue Carnot et de l'avenue de l'Europe en vue de qualifier le carrefour et ouvrir la perspective sur et depuis l'avenue Baudez.

Schéma de principe d'aménagement

Zone de mixité urbaine : habitat, commerces, bureaux

Mail planté à créer

Voie à qualifier

Carrefour à réorganiser

Nouvelle voie à créer

Desserte des îlots

Sens de circulation

Alignement d'arbres à planter

Perspective à créer

OAP n°4 : Secteur Pont-Royal/Carnot/Ribot

Le quartier Carnot est aujourd'hui confronté à un certain nombre de problématiques, notamment en termes de dégradation de l'habitat, de déclin de l'offre commerciale ou encore de stationnement. Pourtant, il s'agit d'un secteur stratégique, au regard de sa proximité avec la gare de Creil et du projet de réaménagement « Gare Cœur d'Agglo » (avec la desserte à terme par le TGV, permettant notamment un accès direct et rapide avec le pôle aéroportuaire de Roissy). Il fait d'ailleurs partie des secteurs identifiés par le PADD comme porteurs d'un vrai potentiel de mutation et nécessitant une restructuration.

L'évolution de ce secteur doit également se faire dans le respect de l'histoire et du patrimoine du quartier. En effet, le quartier Carnot se caractérise par un habitat ouvrier traditionnel, composé majoritairement de maisons de ville construites à la fin du XIX^{ème} siècle. Certaines portions de la rue Carnot, la rue Ducrocq et de la rue Demagnez font l'objet d'une protection en tant qu'entité urbaine remarquable à préserver au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

Pour rappel, le PADD indique pour ce secteur la nécessité d'une stratégie de requalification devant intégrer des objectifs de valorisation de la fonction résidentielle en cœur de quartier - par une densification mesurée - mais également de mixité fonctionnelle, de continuité urbaine avec les quartiers voisins, d'amélioration de la circulation et des aménagements routiers.

Ainsi, des îlots ou parties d'îlots pouvant faire l'objet en priorité d'un réaménagement ont été identifiés ; au total, cela représente environ 32 000 m².

A noter que ce secteur est soumis, sur une partie de son périmètre, au PPRI de l'Oise, Section Brenouille - Boran-sur-Oise.

Localisation du secteur



Les principes d'aménagement

L'urbanisation des îlots ou parties d'îlots s'appuiera sur les grands principes d'aménagements suivants :

Au niveau de la trame viaire :

- créer une ou deux nouvelles voies routières entre les rues Carnot et Pont-Royal, afin d'ouvrir l'îlot concerné et de désenclaver le quartier ;
- créer une nouvelle voie traversante depuis la rue Demagnez et l'une des deux nouvelles voies pré-citées, en passant par la rue Carnot ;
- aménager et qualifier la rue du Pont-Royal et la rue Carnot avec des aménagements cyclables dédiés et un traitement des trottoirs et de la chaussée pour leur donner un caractère de voie urbaine.
- Aménager des venelles piétonnes au sein des îlots, le long des voies ou en site propre.

Au niveau de la vocation du site :

- réaliser un programme mixte, à dominante résidentielle ; des activités commerciales pourront s'implanter, en priorité le long de la rue du Pont Royal ;
- développer l'offre résidentielle du quartier avec un programme d'habitation mixte par la réalisation de logements collectifs, avec la constitution d'un front urbain au niveau des rues Carnot et Pont-Royal et ainsi structurer l'espace le long de cette avenue ; des maisons de ville peuvent également être localisées vers les rues Ribot et Demagnez afin d'assurer une évolution du bâti de manière progressive ;
- des ouvertures visuelles (rupture du bâti, porches, etc.) sont imposés afin d'éviter les effets de « barre » ;
- limiter la consommation d'énergie et assurer une gestion économe de l'eau par des dispositions particulières en termes d'isolation et d'inertie des bâtiments. L'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie est très réduite ;
- respecter la densité prescrite dans le SCoT du Grand Creillois, soit 4 000 m² de surface de plancher par hectare. Il s'agit de la densité minimum à prendre en compte.

Au niveau de l'espace public :

- aménager une placette au sein de l'opération (par exemple à l'intersection des rues Carnot et Ribot en vue de qualifier ce carrefour et de créer un lieu de rencontre et de convivialité pour les résidents). Cet espace public pourrait accueillir un square, une aire de jeux, du stationnement, etc.
- créer des cœurs d'îlot paysager (plantations d'arbres, noues paysagères, etc.).

Au niveau des formes urbaines :

- les nouvelles constructions doivent s'intégrer au mieux dans l'architecture traditionnelle du quartier, notamment dans les secteurs faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, tant du point de vue de la volumétrie des constructions que des matériaux utilisés ;
- elles doivent également respecter les gabarits et s'inspirer des implantations des constructions existantes à forte valeur patrimoniale.



■ Des formes urbaines intégrées à l'existant

- localisation préférentielle des constructions
- emprise limitée du bâti
- hauteurs maximales comprises entre R+1 et R+2 + comble ou attique, pouvant monter ponctuellement à R+3 ou R+4 + comble ou attique
- prospects resserrés entre les nouvelles constructions
- recul vis-à-vis du bâti existant

■ Une plus grande mixité des usages

- diversification de l'offre en logements : construction d'habitat intermédiaire, entre maisons individuelles et petits collectifs, avec une part affectée à du logement social
- aménagement d'une placette et possible implantation de réaliser une aire de jeux et des places de stationnement (Localisation de principe)

■ Un cadre paysager de qualité

- compacité des formes urbaines pour maintenir d'avantage d'espaces libres
- végétalisation de l'espace public (plantations d'arbres, noues paysagères, etc.)
- principes d'ouverture visuelle vers les coeurs d'îlots
- création de jardins privatifs

■ La priorité donnée aux circulations douces

- (piétons, vélos...)
- desserte et ouverture de l'îlot par des venelles piétonnes (localisation libre)
- limiter la circulation automobile dans le quartier

Voies à créer

OAP n°5 : sur les zones 1AUE aux abords de la rue Gambetta

Ce site, occupé en grande partie par le faisceau ferroviaire, par quelques entrepôts et par un bâtiment à vocation d'hébergement, est appelé à muter avec le réaménagement du cœur de l'agglomération creilloise.

Il s'agit en effet d'un secteur stratégique, au regard de sa proximité avec la gare de Creil et du projet de réaménagement « Gare Cœur d'Agglo » (avec la desserte à terme par le TGV, permettant notamment un accès direct et rapide avec le pôle aéroportuaire de Roissy). Il fait d'ailleurs partie des secteurs identifiés par le PADD comme porteurs d'un vrai potentiel de mutation et nécessitant une restructuration.

L'aménagement futur de cet espace représente un enjeu fort pour la Ville. C'est pourquoi des orientations d'aménagement spécifiques sont définies ci-après pour garantir la qualité urbaine et paysagère des lieux.

Localisation du secteur



Les principes d'aménagement

OAP SUR LES ZONES 1AUE AUX ABORDS DE LA RUE GAMBETTA



 Secteurs soumis au respect des orientations d'aménagement et de programmation, destinés à accueillir des activités économiques

 Requalifier les deux secteurs par un traitement architectural, urbain et paysager de qualité

 Réaliser un front architectural et/ou paysager de qualité le long des axes routiers et ferroviaires afin d'intégrer visuellement les secteurs dans le tissu urbain et d'assurer une transition entre les différents espaces

 Réaliser une insertion paysagère par rapport aux constructions adjacentes, en conservant dès que possible les plantations existantes

 Sécuriser les accès principaux à la future zone d'activité, et prioriser l'utilisation des accès existants pour la desserte de la future zone

 Favoriser une connexion sécurisée (carbonée et douce) entre les deux secteurs soumis aux OAP

Contexte d'urbanisation

 Secteurs déjà dédiés à l'activité économique à proximité des secteurs soumis aux OAP

 Limite communale entre Nogent-sur-Oise et Creil

 Projet visant à créer un pont qui prolongerait la Rue du dépôt afin de traverser les voies ferrées

Principes d'aménagement et vocation

L'urbanisation des deux zones 1AUE sera possible au fur et à mesure de la réalisation des équipements, afin de permettre une certaine souplesse dans leur aménagement à court/moyen terme, dans l'attente de la réflexion à plus long terme sur le devenir du site, en concertation avec la SNCF, et dans le cadre du projet plus global d'aménagement de la gare de Creil.

Leur vocation est à dominante d'activités économiques.

En outre, l'aménagement des zones 1AUE s'appuiera sur les grands principes suivants.

Favoriser la qualité de l'insertion architecturale et urbaine

- Les nouvelles constructions réalisées sur le site devront bénéficier d'un traitement architectural de qualité
- Les deux secteurs seront ainsi requalifiés par un traitement architectural, urbain et paysager de qualité.
- Réaliser en particulier un front architectural et/ou paysager de qualité le long des axes routiers et ferroviaires afin d'intégrer visuellement les secteurs dans le tissu urbain et d'assurer une transition entre les différents espaces.

Favoriser la qualité paysagère et environnementale

- L'accès au site et les fronts de rue recevront un traitement paysager permettant de valoriser la qualité paysagère du site et son insertion dans le site urbain.
- Une insertion paysagère sera réalisée par rapport aux constructions adjacentes à vocation d'habitat notamment, en conservant dès que possible les plantations existantes, afin de créer un espace tampon végétalisé propice au développement de la biodiversité.
- La préservation et le développement de la végétation sur le site permettra en effet la création d'espaces relais pour les continuités écologiques.
- Adopter une gestion alternative des eaux pluviales :
 - Limiter les surfaces imperméabilisées
 - Dans la mesure du possible, suivre les courbes de niveau dans le tracé des voies pour ne pas accélérer le ruissellement.
 - Choisir, selon l'usage et la fréquentation des lieux, des revêtements en partie perméables pour le stationnement ou les cheminements piétons, par exemple (stabilisé, pavés avec joints filtrants, dalles gazon, mélange terre / pierre...).
 - Privilégier une prise en charge des eaux pluviales par des dispositifs paysagers d'hydraulique douce (noues, bassins paysagers...).
 - Réfléchir à la capacité des espaces imperméabilisés à accueillir du végétal (plantations, jardinières...)

Assurer une bonne accessibilité pour tous les usages et des modalités de stationnement optimales

- Sécuriser les accès principaux aux deux secteurs, et prioriser l'utilisation des accès existants pour la desserte de la future zone.
- Favoriser une connexion sécurisée (carbonée et douce) entre les deux secteurs soumis aux OAP.
- Mettre en place des conditions de circulation apaisées et en toute sécurité pour tous les usages (piétons, cycles, automobiles) en direction du site et à l'intérieur de celui-ci.
- Mettre en place également des conditions de stationnement optimales pour tous les usagers du site (automobiles, motos, cycles,...), conformément aux normes définies dans le règlement.

