

DA3 - 2012

## Projet individuel



**REHABILITATION DE FRICHES URBAINES A SENLIS (60) :**  
Création de logements Intermédiaires à dominantes mixtes.





**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département Aménagement

**35 allée Ferdinand de Lesseps**

**37200 TOURS**



## **Titre : REHABILITATION DE FRICHES URBAINES A SENLIS**

Sous-titre : Création de logements intermédiaires à dominantes mixtes

Senlis – Oise - 60

PRUCHE Hadrien

Stage de découverte

DA3 – 2012

Tuteur : THOMAS Eric

## *Avertissement*

---

- Le PIND (Projet Individuel) est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

## Remerciement

---

Je tiens dans un premier temps à remercier l'ensemble des personnes qui m'ont accompagné et guidé de près ou de loin au cours de mon projet et qui m'ont permis d'avancer le mieux possible.

Je souhaite plus particulièrement remercier pour le temps qu'ils m'ont consacré et pour l'aide qu'ils m'ont fournie :

- M. Eric THOMAS, tuteur de ce projet et professeur au département aménagement de l'école Polytechnique universitaire de Tours.
- Mme GARCIA, responsable de l'aménagement de la ville de Senlis.
- M. Francis PRUCHE, conseiller municipal de la ville de Senlis, délégué à la reconversion du quartier Ordener.
- Les habitants de la ville de Senlis qui ont bien voulu répondre à mes questions.

# Sommaire

---

<b>Partie 1 : La commune de Senlis</b> .....	9
I. Senlis, une petite ville .....	9
A. Une ville picarde qui profite du rayonnement de la région parisienne .....	9
B. Une petite ville chargée d'histoire .....	12
II. La situation actuelle .....	15
A. Configuration spatiale .....	15
B. Les transports .....	21
C. Situation économique.....	23
D. Une volonté politique de redynamisation de la ville.....	26
III. La population et le logement .....	27
A. Dynamique démographique .....	27
B. Un parc de logement cher et peu diversifié .....	30
C. Perspectives d'évolution .....	31
<b>Partie 2 : Une friche dans un faubourg</b> .....	33
I. Présentation de la zone d'étude .....	34
A. Un positionnement central.....	35
B. Un quartier marqué par une tradition industrielle.....	38
C. Un ilot partiellement occupé.....	40
D. Une composition disparate .....	46
E. Identité paysagère .....	54
F. Atouts et faiblesses du site .....	55
II. Enjeux et objectifs.....	56
A. Le logement .....	56
B. Redynamiser le quartier .....	57
C. Le développement durable et l'environnement.....	57
D. Circulation et stationnement.....	58
<b>Partie 3 : Propositions d'aménagement, création de logements</b> .....	60
I. Une mixité des habitats .....	61
A. Utilisation du bâti déjà existant .....	63
B. Les logements collectifs.....	64
C. Les logements individuels.....	68

II. Circulation et stationnement.....	71
A. Gestion du stationnement .....	71
B. Développement de liaisons douces.....	73
III. L'espace public : un lieu de rencontre.....	77
Conclusion .....	79
Bibliographie.....	80

## Introduction

---

La France qui était autrefois majoritairement rurale, est devenue de plus en plus industrielle au cours du 19<sup>e</sup> siècle. Les espaces situés en périphérie de ville, jusqu'alors délaissés, se transforment pour accueillir de nouvelles industries. Avec l'arrivée de nouvelles populations, la ville se développe : extension urbaine, développement des voies de communication, essor des commerces de proximité, ... C'est la ville tout entière qui est modifiée.

Cependant à partir des années 1990, une grande phase de désindustrialisation commence. Les quartiers qui étaient jusqu'alors dynamiques se vident de leur activité. Les usines abandonnées, les bâtiments délabrés et les espaces inoccupés se multiplient. Ces espaces, qui se sont retrouvés en zone urbaine avec l'étalement urbain, ont pendant longtemps été délaissés.

Toutefois un intérêt particulier est aujourd'hui porté sur ces friches. Leur requalification permettrait de limiter l'étalement urbain et donc de protéger les espaces naturels. Dans un contexte où le foncier disponible se fait de plus en plus rare, les friches constituent aujourd'hui une véritable opportunité. Ce renouvellement urbain permettra de répondre aux nouveaux besoins de la ville, mais également d'améliorer leur image tout en préservant l'environnement.

La réhabilitation de friches industrielles et de terrains délaissés est aujourd'hui un enjeu pour la ville de Senlis. Cette commune située au sud de la Picardie et proche de la région parisienne compte aujourd'hui un peu plus de 16 000 habitants sur un territoire de 24 km<sup>2</sup>. Une zone située à proximité immédiate du centre-ville, dans un lieu de passage et à proximité de nombreuses habitations est aujourd'hui délaissée. Elle est composée de plusieurs friches industrielles mais aussi d'un entrepôt en sous-occupation. L'ensemble actuellement délaissé forme un terrain de 26 100 m<sup>2</sup> sur lequel il serait pertinent d'intervenir pour répondre aux nouveaux besoins de la ville.

Comment traiter ces friches ? Quelles sont les reconversions possibles ?

Afin d'aboutir à des pistes de reconversions, je me suis tout d'abord intéressé à la ville de Senlis, ses caractéristiques, sa composition et sa populations. Cela m'a permis de comprendre les véritables besoins de la ville. J'ai ainsi pu découvrir que la ville de Senlis présente un parc peu diversifié et un manque important de logements de petites tailles.

J'ai ensuite réalisé une étude plus précise de la zone d'étude et de son environnement afin de mieux comprendre les attentes et les enjeux du site.

Afin de répondre aux exigences des senlisiens, je souhaite créer des logements. Le projet a aussi pour but de promouvoir la mixité sociale, et le développement durable tout en respectant la morphologie du quartier et de la ville. Afin de garantir un cadre de vie agréable, il est nécessaire de prendre en compte de

nombreux paramètres : optimisation de l'espace et des transports, réduction de la consommation d'énergie et l'émission de pollutions, garantir la sécurité, ...

Le projet permettra à cet espace aux fortes potentialités de proposer un cadre de vie agréable et novateur, qui je l'espère, sera à la hauteur des attentes des futurs occupants.

# Partie 1 : La commune de Senlis

## I. Senlis, une petite ville

### A. Une ville picarde qui profite du rayonnement de la région parisienne

La ville de Senlis est une commune située dans le département de l'Oise en Picardie. La région picarde est essentiellement rurale et agricole avec d'importantes exploitations de blé, de colza et de betteraves. Le département de l'Oise compte 812 000 habitants répartis en 693 communes sur une superficie de 5 900 km<sup>2</sup> (la densité est de 137 habitants/km<sup>2</sup>). Le département est majoritairement orienté vers les activités industrielles (ce secteur représente 21% des emplois du département contre 13% en moyenne en France), notamment grâce à l'agglomération de Creil située à 10 km de la ville de Senlis.

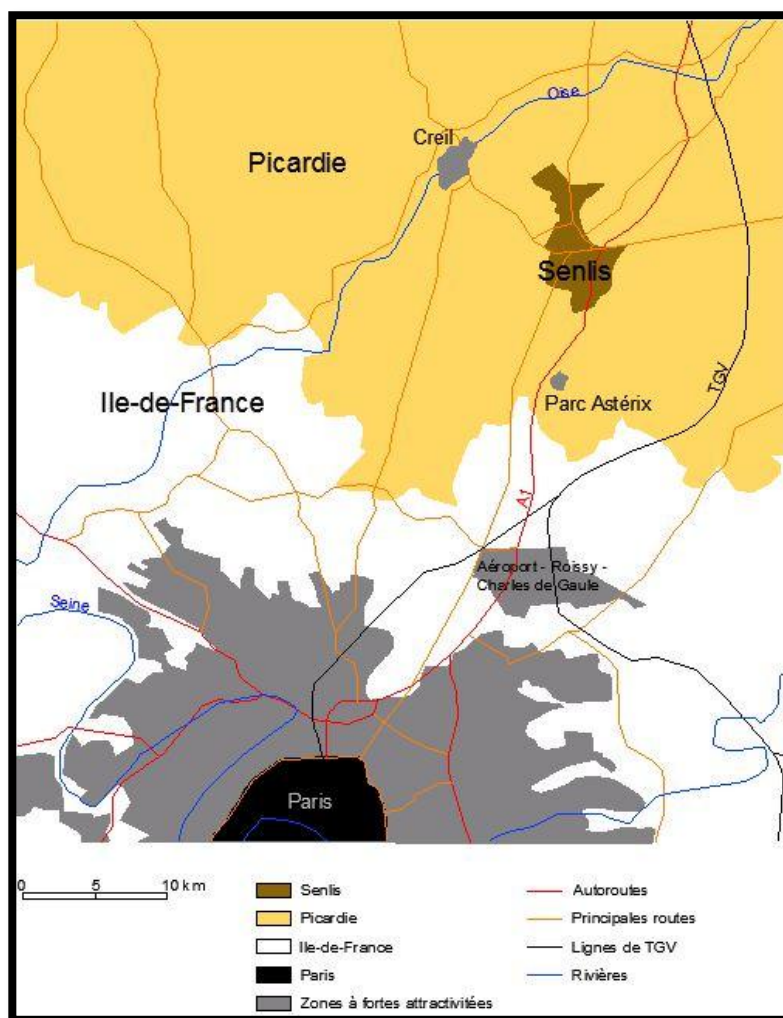


Figure 1 : Carte de localisation de Senlis

Source : PRUCHE Hadrien

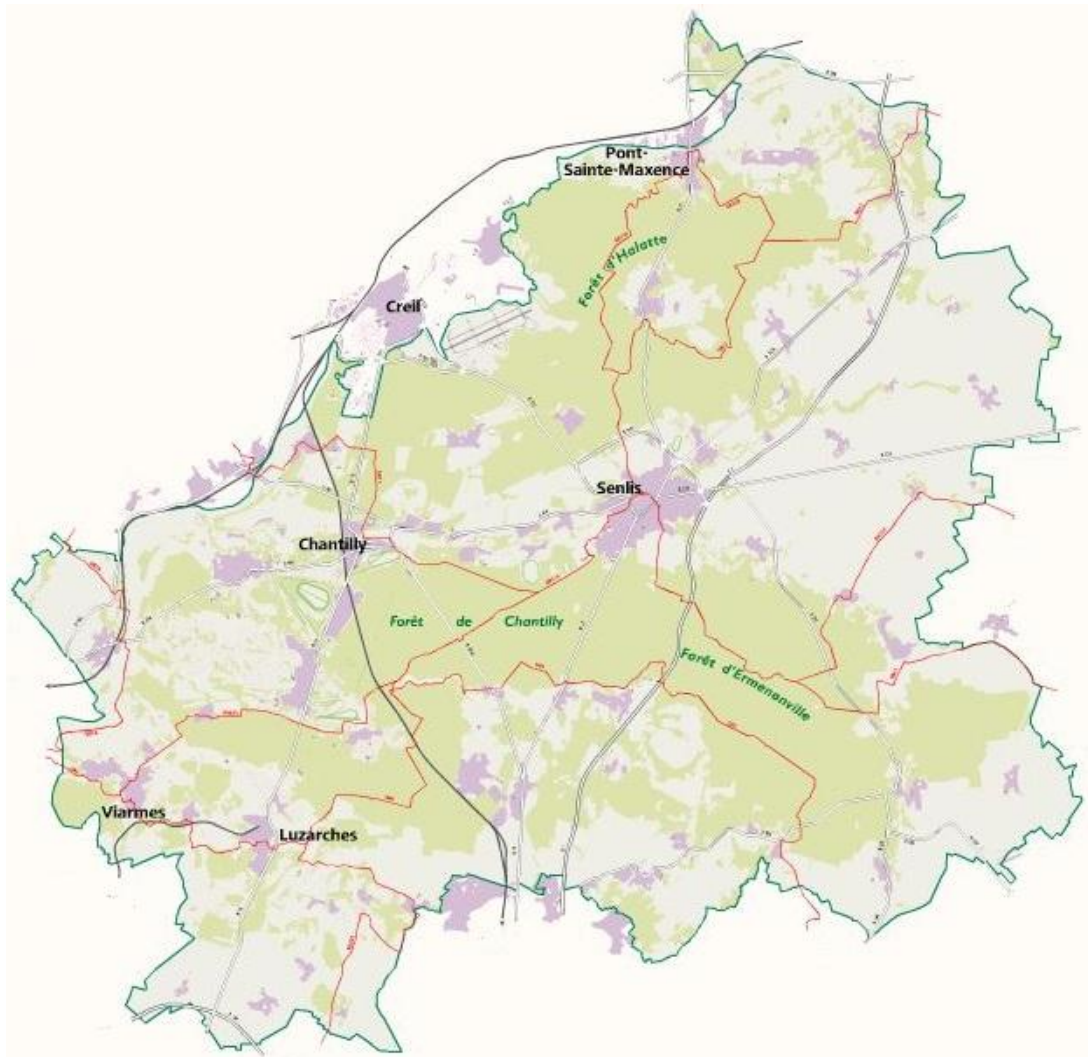
Senlis profite cependant très largement du rayonnement de la région parisienne, notamment grâce à l'autoroute A1. A une vingtaine de kilomètres seulement de la plateforme aéroportuaire de Roissy (qui représente un peu plus de 70 000 emplois), Senlis est inscrite dans un territoire transrégional.

L'accès à la ville de Senlis est relativement aisé et rapide (grâce à l'autoroute A1 qui traverse la commune) et se fait essentiellement en voiture. Ainsi Senlis est situé à 20 minutes de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, à 40 minutes des portes de Paris et à 15 minutes de Creil.

La proximité de la ville avec l'aéroport Charles de Gaulle (seulement 23 km) lui permet de jouir d'une connexion avec de nombreuses grandes villes, grâce aux transports aérien mais aussi grâce au TGV qui dessert également l'aéroport. La correspondance est ensuite réalisée par un réseau de navettes et de bus (navette Picardie-Roissy). L'aéroport de Beauvais qui accueille surtout des vols low-cost, se situe quant à lui à 52 km de Senlis.

Depuis déjà de nombreuses années, la ville de Senlis ne possède plus de gare ferroviaire. Elle bénéficie cependant d'une gare routière desservant par car les principales gares de la région (Creil, Chantilly et Orry-la-Ville). Il est ensuite possible de rejoindre les grandes villes picardes ainsi que Paris grâce au RER (ligne D) qui dessert la gare du Nord.

La ville de Senlis est au centre d'une grande intercommunalité, celle du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France. Elle s'étend sur 60 000 hectares et comprend 44 communes du sud de l'Oise, mais aussi 15 dans le Val d'Oise (Ile de France). Les 59 communes qui totalisent 110 000 habitants constituent un poumon vert au nord de Paris. Ce PNR a un caractère rural (avec une dominante forestière et agricole) et est très différent des territoires qui l'entourent. Il a pour mission de protéger le patrimoine (naturel et architectural), de contribuer à l'aménagement du territoire et de soutenir le développement économique, social et culturel. Son territoire est situé au sein d'un secteur en forte expansion et se confronte aux très fortes pressions foncières générées par la proximité de l'agglomération parisienne.



**Figure 2 : Carte du PNR Oise-Pays de France**

Source : site du PNR Oise-Pays de France (<http://www.parc-oise-paysdefrance.fr/>)

La ville de Senlis est aussi présente dans une autre intercommunalité : la communauté de communes des trois forêts. Elle regroupe les communes situées dans le triangle d'or constitué par la croisée des forêts de Chantilly, d'Halatte et d'Ermenonville. Cette petite communauté de commune de 21 050 habitants formée autour de la ville de Senlis accompagne les habitants d'Aumont, Chamant, Courteuil, Fleurines et Senlis dans leurs quotidiens : elle intervient dans les domaines de la petite enfance, de la circulation (voirie communautaire) et de la gestion des déchets.

## B. Une petite ville chargée d'histoire

La ville de Senlis possède une histoire riche, qui a enrichi au fil des siècles son patrimoine. Depuis sa création à l'époque gallo-romaine jusqu'à aujourd'hui, elle n'a cessé d'évoluer.

La ville est créée par la tribu celte des Silvanectes. Elle présente alors toutes les caractéristiques naturelles favorisant l'installation de l'homme : deux cours d'eau (la Nonette et l'Aunette qui étaient encore navigables), un relief marqué (permettant de créer une défense naturelle) et des terres arables. Plus tard une nouvelle ville, Augustomagus, est bâtie par les légionnaires romains. La ville présente alors toutes les caractéristiques d'une ville romaine : elle possède un tracé géométrique et rigoureux. Augustomagus est alors la huitième plus grande ville gallo-romaine.

Durant le Bas-Empire (III<sup>e</sup> siècle) la cité désormais appelée Urbs de Silvanectis subit des attaques barbares. La ville se rétracte et crée un noyau fortifié de seulement 6 hectares. La ville est alors entourée par une muraille de 7 à 8 mètres de haut et de 4 mètres d'épaisseurs.

En 987, Hugues Capet est élu roi de France dans l'enceinte du château royal de Senlis. En tant que ville royale, Senlis bénéficie de la générosité des rois : construction de nombreux édifices religieux avec au premier rang la cathédrale Notre-Dame (XII<sup>e</sup> siècle). Au XIII<sup>e</sup> siècle, avec le développement urbain, la ville se voit dotée d'une deuxième muraille qui englobe les 44 hectares du centre-ville actuel. L'importance de la ville permet le développement de grands axes de communication qui convergent tous vers la flèche de la cathédrale. Le développement urbain se fera ensuite le long de ces grands axes de communication : apparition de quatre villages qui se rattachent peu à peu au noyau urbain. Plusieurs grandes propriétés sont aussi construites à l'écart de la ville.

Du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle la ville est oubliée par les rois et mutilée par la révolution. Au XVII<sup>e</sup> siècle elle subit une importante récession économique, avec le déclin de l'industrie du drap, qui réduit la ville au rang de petite ville de campagne.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville de Senlis s'offre un second souffle avec l'arrivée de la voie ferrée reliant Chantilly à Crépy-en-Valois (inaugurée en 1862). Cette nouvelle ligne permet l'implantation d'industries dans les quartiers situés proche de la gare, mais ne permet pas à Senlis de se relancer. Cette nouvelle ligne crée aussi une importante coupure dans le tissu urbain, cette coupure est encore présente aujourd'hui. Senlis devient également à cette époque une ville de garnison avec l'installation de la caserne Ordener.

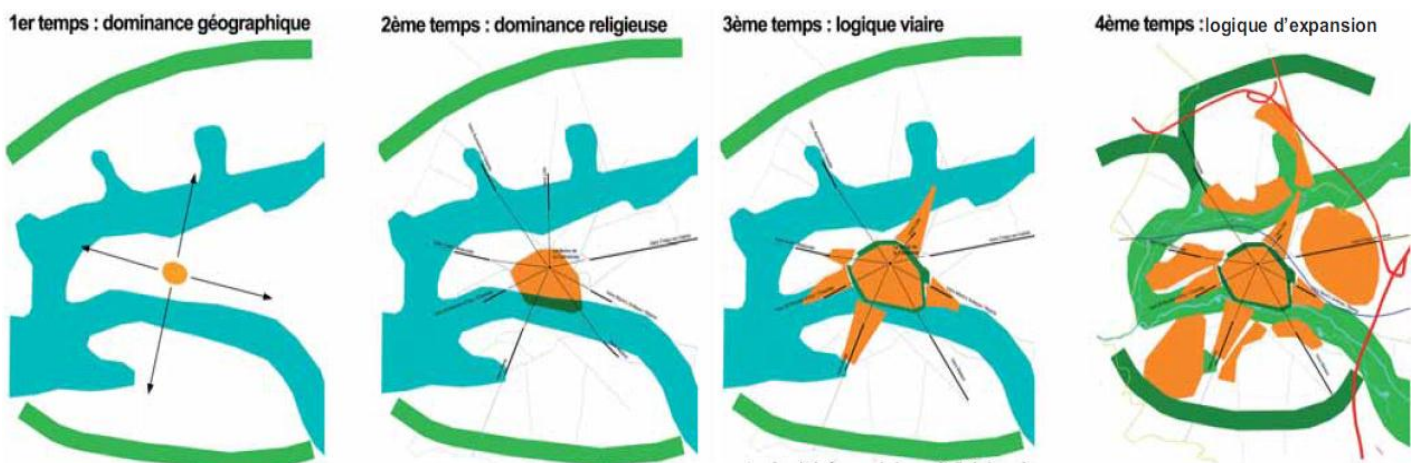
Le XX<sup>e</sup> siècle marque un changement dans le développement économique de la ville : Fermeture des voies ferrées en 1952 et création de l'autoroute A1 qui relie Paris à Lille en 1964. Cette nouvelle voie de communication, que constitue

l'autoroute A1, redonne à Senlis une place au niveau national et relance sa dynamique économique et urbaine.

En 1965 est mis en place l'un des tous premiers secteurs sauvegardés. Il concerne l'ensemble de la ville situé à l'intérieur des remparts.

En 1969 une zone industrielle est créée, elle comble l'espace séparant la vieille ville et l'autoroute. De nouvelles industries se développent dans cette zone et les quartiers proches de la gare sont progressivement abandonnés par les industriels. Les années 1970 voient aussi apparaître une nouvelle urbanisation. Des lotissements pavillonnaires et les premiers grands ensembles sont créés en périphérie de la ville et dans les zones délaissées.

Ainsi l'histoire du développement urbain de la ville de Senlis peut se résumer en quatre grandes étapes :



**Figure 3: Cartes montrant l'évolution de la structure de Senlis**

Source : étude urbaine réalisé par le PNR Oise-Pays de France

Aujourd'hui l'histoire la ville a encore d'importantes répercussions sur son organisation. Senlis conserve un centre-ville dense avec une organisation orthogonale héritée du tracé régulateur de la ville romaine, mais aussi de nombreux monuments qui font aujourd'hui l'attrait touristique de la ville. En effet la ville de Senlis possède un patrimoine architectural très riche : elle possède 12 monuments classés et 15 monuments inscrits à l'inventaire des monuments historiques, qui englobe des constructions allant de l'antiquité (amphithéâtre des arènes construites au 1<sup>er</sup> siècle) jusqu'à aujourd'hui, en passant par le moyen âge avec la cathédrale Notre-Dame.

Cette richesse n'est pas sans conséquence sur l'urbanisation actuelle. En effet les contraintes induites par la richesse du patrimoine architectural mais aussi naturel se multiplient :

- Le périmètre du site inscrit de la vallée de la Nonette englobe la totalité de la commune.
- Les trois massifs forestiers (forêt d'Halatte, d'Ermenonville et du domaine de Chantilly) sont de plus en plus couverts par une protection de site classé.
- Le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) englobe la totalité du centre-ville.
- La cathédrale et le promontoire de Senlis sont des repères identitaires, la conservation de points de vue est donc nécessaire.
- Les nombreux sites et bâtiments inscrits ou classés à l'inventaire des monuments historiques, couvrent la majorité de la tâche urbaine.

La ville de Senlis offre donc un cadre de vie exceptionnel aux portes de Paris, qui n'est pas sans conséquence puisque cette attractivité entraîne une montée des prix de l'immobilier et perturbe l'équilibre social.

## II. La situation actuelle

### A. Configuration spatiale

Le territoire de la commune de Senlis s'étend sur 21.4 km<sup>2</sup>. Tout en longueur, il s'étale sur 10 km selon l'axe Nord-Sud alors qu'il ne s'étend que de 5,5 km d'est en ouest.

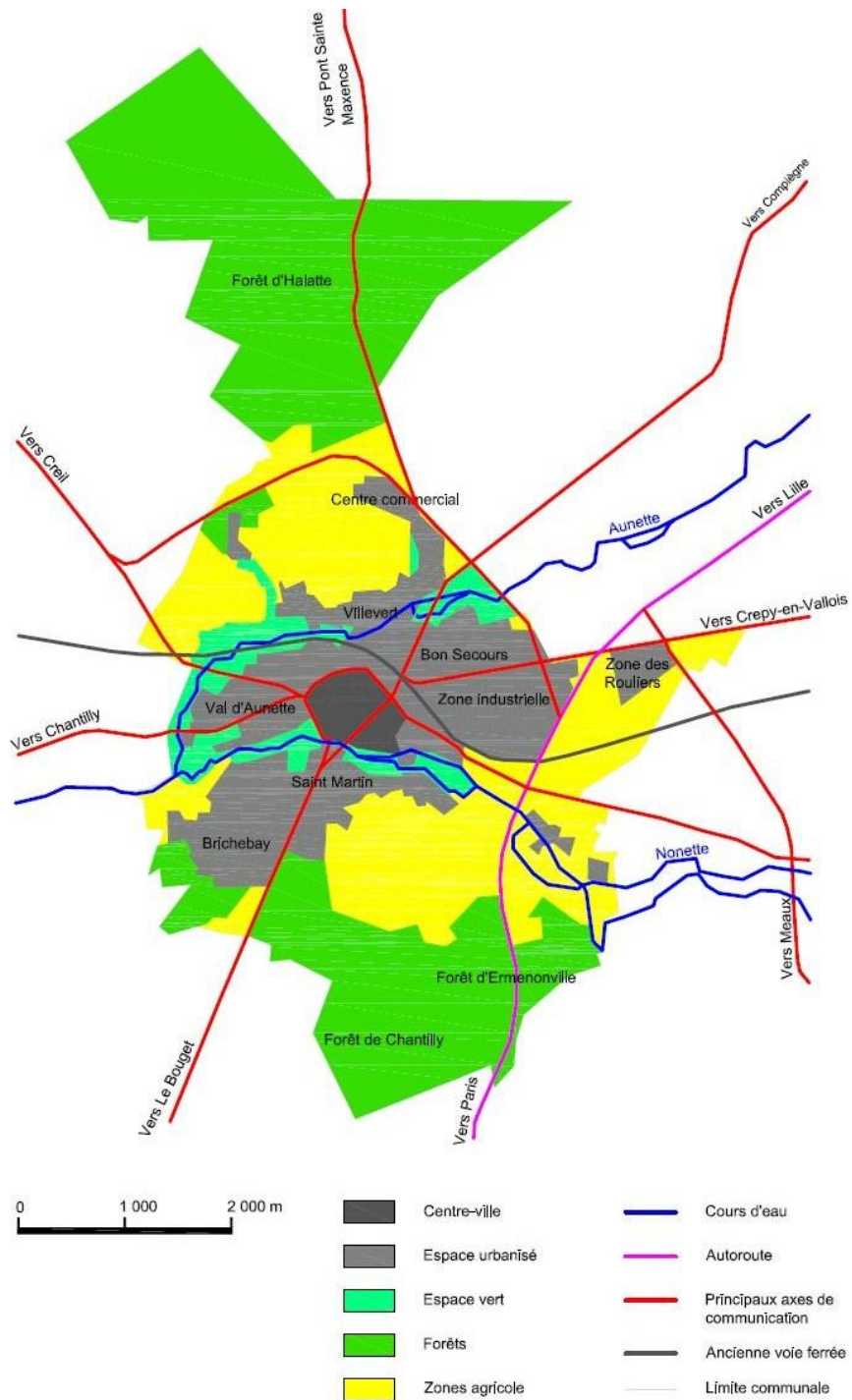


Figure 4: Carte d'occupation des sols de la commune de Senlis

Source : Hadrien PRUCHE

On retrouve au nord et au sud du territoire communal de grands espaces forestiers qui représentent environ 11 km<sup>2</sup> (soit environ 45% du territoire). Le massif des trois forêts (composé de la forêt d'Ermenonville, de Chantilly et d'Halatte) encadre Senlis de toute part. Ce complexe forestier offre une grande diversité grâce aux habitats forestiers, aux clairières et aux lisères qui se situent sur des substrats variés, majoritairement sableux.

Les 6 exploitations agricoles entourent la ville et profitent de la clairière créée par la vallée de l'Aunette et de la Nonette. C'est un espace très fertile qui est principalement composé de limon. Même si la superficie agricole ne cesse de régresser sur le territoire communal, elle représente encore 7 km<sup>2</sup>, soit 28% du territoire communal.

Les deux cours d'eau, la Nonette et l'Aunette, traversent le territoire communal d'est en ouest. Ils encadrent le centre-ville et permettent aussi à la ville de posséder de nombreux espaces verts qui participent à la création d'un cadre de vie agréable. Les abords de l'ancienne voie ferrée, qui sera bientôt réhabilitée en voie douce, constituent aussi des espaces naturels en ville. Cependant les deux cours d'eau et l'ancienne voie ferrée posent encore de nombreux problèmes de perméabilité, notamment dans la partie nord de la ville.

Les espaces urbanisés principalement situés au centre du territoire occupent 6,2 km<sup>2</sup> soit seulement 25% du territoire.



Les numéros présents sur la carte précédente correspondent à différents équipements et institutions publiques. Ils sont référencés ci-dessous ainsi que entre parenthèses dans les paragraphes ci-dessous.

1. Le collège la Fontaine de Prés
2. Le stade municipal de football
3. Ensemble sportif municipale constitué d'une piscine d'hiver, d'une piste d'athlétisme, d'un vélodrome, d'un skate-parc et de plusieurs gymnases.
4. Tribunal de Senlis.
5. Collège et école primaire de Bonsecours
6. Ecole primaire Anne de Kiev
7. Piscine d'été
8. Hôpital
9. Lycée Hugues Capet : c'est un lycée général et technologique.
10. Lycée professionnel Amiot d'Inville

Le centre-ville historique c'est longtemps développé sur lui-même à l'intérieur des remparts. Il en résulte une densité de logement relativement importante. Il est caractérisé par des bâtisses anciennes, un nombre important de monuments historiques et par les rues pavées typiques de Senlis.



**Figure 6 : Photo aérienne du centre-ville de Senlis**

Source : Site de la mairie de Senlis

[http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=119&Itemid=20](http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=119&Itemid=20)

De part et d'autre du centre-ville, on retrouve plusieurs quartiers pavillonnaires de différentes époques. Ils représentent la majeure partie de l'espace urbanisé, mais ce type de logement ne constitue pas un habitat dense. Par ailleurs on assiste encore à une forme d'étalement urbain de la part de ces quartiers. La dominance de ces quartiers pavillonnaires a poussé la construction de grands ensembles en périphérie de la ville. En effet la plupart des grands ensembles mais aussi des HLM se sont construits loin du centre-ville. Les logements HLM de la ville de Senlis sont pour la majeure partie des grands ensembles construits dans les années 1960 pour accueillir une population nouvelle et importante de retour en France à la fin de la guerre d'Algérie. Pour pallier au manque de logements actuels

et dans le souci de respect de l'environnement un éco-quartier sera bientôt réalisé sur l'emplacement de l'ancienne gare ferroviaire. Il sera traversé par une voie verte (voirie douce) reprenant le tracé de l'ancienne voie ferrée. Le quartier Ordener est lui constitué de l'ancienne caserne militaire. Cet important espace est actuellement vide de toute occupation.

La ville de Senlis présente aussi de nombreuses institutions publiques. Le bâtiment de la mairie situé en centre-ville, regroupe l'ensemble des services municipaux de la ville. Non loin de la mairie, se trouve la sous-préfecture. La ville est aussi le siège de plusieurs juridictions, regroupées au sein de la cité judiciaire (numéro **4** sur la carte). Ce complexe héberge le tribunal de grande instance, le tribunal d'instance et le tribunal pour enfant. La sécurité au sein de la ville est assurée par la police municipale (dont le bureau est situé dans le centre-ville) et par la gendarmerie (situé au sud de la ville). La compagnie de la gendarmerie nationale de Senlis est composée de 172 militaires. Ce qui fait son originalité est qu'elle comporte plusieurs postes de gendarmes à cheval.

La ville compte plusieurs établissements de santé. Le centre hospitalier (numéro **8** sur la carte) qui s'est récemment agrandi, compte 448 lits répartis dans 6 pôles et dans un service d'urgence. La polyclinique Saint-Joseph (situé en centre-ville) comprend 59 lits et possède 12 spécialités médicales. Enfin la clinique du Valois qui est un établissement privé situé dans l'enceinte du centre hospitalier, est spécialisée dans le soin aux personnes âgées. Elle possède au total 80 lits. La ville de Senlis compte donc au total 587 lits.

En plus des spécialités présentes dans ces trois établissements, 71 médecins spécialisés et 12 médecins généralistes sont présents sur le territoire de la commune. La densité médicale à Senlis est donc de 73 médecins généralistes pour 100 000 habitants. Ce chiffre est certes supérieur à la moyenne départementale, qui est de 69.5, mais l'Oise est l'un des départements possédant le moins de médecins généralistes. En effet le nombre de médecins généralistes reste très faible à Senlis comparativement à la moyenne nationale (qui est de 90,7 pour 100 000 habitants).

L'enseignement à Senlis dépend de l'académie d'Amiens et est constitué d'établissements d'enseignement public mais aussi d'un ensemble d'établissements d'enseignement privés catholique :

- 7 écoles maternelles (numéros **5,6 et 9** sur la carte, ainsi qu'en centre-ville)
- 6 écoles primaires (numéros **5, 6 et 9** sur la carte, ainsi qu'en centre-ville)
- 3 collèges qui comptabilisent 2 040 élèves (numéros **1 et 5** sur la carte ainsi qu'en centre-ville)
- 2 lycées d'enseignement général et technologique (numéro **9** sur la carte et en centre-ville) qui comptabilisent 1 611 élèves
- 1 lycée professionnel (numéro **10** sur la carte) qui comptabilise 649 élèves

Le nombre d'élèves présents sur Senlis est à relativiser puisque la ville se situe sur un territoire rural qui draine une partie des jeunes vers les établissements de la ville.

La ville propose aussi des enseignements secondaires :

- Un BTS (Brevet de Technicien Supérieur) en informatique de gestion au lycée privé de Saint Vincent.
- Un BTS en commerce international au lycée public Hugues Capet.
- Proméo Formation propose des formations allant du BEP au diplôme d'ingénieur, dans les secteurs de l'industrie et du tertiaire.
- Aforp propose des formations industrielles et technologiques en continue et en apprentissage, allant du Cap au Bac +4.

Le nombre d'étudiants dans l'enseignement secondaire est relativement faible pour l'instant mais devrait devenir de plus en plus important avec l'ouverture de nouvelles formations, notamment avec le projet de réhabilitation de l'ancienne caserne militaire (cf. « Perspectives d'évolutions » page 31).

La ville de Senlis possède de nombreux équipements sportifs répartis principalement en trois grands complexes sportifs. Le complexe Yves Carlier situé au nord-ouest (numéro 3 sur la carte) est le plus important. Il comprend un vélodrome, une piste d'athlétisme, une piscine d'hiver, un gymnase, trois courts de tennis, une salle d'escrime et un skate-parc.

Le deuxième complexe se situe à l'extrémité sud de la ville. Il comprend un gymnase, trois terrains de football, deux terrains de rugby, un centre équestre et un parcours de santé.

Le troisième complexe (les trois arches) se situe dans la zone industrielle. Il utilise d'anciens bâtiments industriels qui ont été réhabilités en gymnase (notamment pour la pratique d'art martiaux tel que le judo et le karaté).

Il existe de nombreux autres terrains de sport, ainsi qu'une piscine d'été (numéro 7 sur la carte) et plusieurs stands de tir à l'arc.

Grâce à ces différents complexes sportifs, tous les habitants ont la possibilité de pratiquer un sport près de chez eux, et la plupart des sports peuvent être pratiqués.

Plusieurs zones industrielles existent sur la commune et abritent de nombreuses entreprises. Cependant la zone des Rouliers (zone industrielle la plus à l'est) qui a été créée récemment reste pour l'instant sans activité. Par ailleurs même si la zone industrielle reste dynamique, plusieurs bâtiments ne sont pas occupés.

La ville concentre la plupart de ses commerces en centre-ville, mais possède aussi un grand centre commercial au nord de la ville. En plus de ces commerces il existe trois petits centres commerciaux (de 3 ou 4 boutiques seulement) répartis dans la ville, et qui permettent à tous les habitants de disposer de commerces de proximité.

## B. Les transports

A Senlis, comme dans la plupart des petites villes, la voiture individuelle reste le moyen de déplacement le plus utilisé. En effet 88.2% des ménages de ville possèdent aux moins une voiture. Cette situation peut s'expliquer par la taille de la ville qui ne lui permet pas d'avoir un réseau de transport en commun suffisamment efficient mais aussi par la disparition de réseaux ferrés.

L'Ancienne gare ferroviaire a aujourd'hui été reconvertie en gare routière. C'est le point de départ d'une ligne régionale dénommée Picardie-Roissy et qui permet de relier la gare de Creil à la gare routière de l'aéroport Charles de Gaulle en passant par Senlis. Huit lignes interurbaines marquent aussi un arrêt à Senlis et permettent de relier la ville avec toutes les communes voisines.

La gare est aussi un arrêt important pour les lignes urbaines nommé Transport Urbain Senlisien (TUS). Ce transport gratuit mis à la disposition par la mairie est principalement composé de dessertes circulaires. La ligne 1 et la ligne 2 desservent les mêmes arrêts mais ne fonctionne pas dans le même sens. Ces deux lignes sont complétées par les lignes 3 et 4 qui empruntent le même parcours que les deux autres lignes mais qui interviennent à certains horaires pour faciliter le ramassage scolaire. Pour compléter ce dispositif deux minibus ont été mis en place. Le premier permet de desservir le centre commercial situé au nord de la ville. L'autre ligne fait le lien, les jours de marché (le mardi et le vendredi), entre le grand parking situé à côté de la Gare et le marché (en centre-ville).



**Figure 7 : Plan des Transports Urbain Senlisien**

Source : site internet de la mairie de Senlis : [http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=97&Itemid=25](http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=97&Itemid=25)

Le réseau de TUS est aujourd’hui surtout utilisé par les scolaires. En effet seul 3,7% des senlisiens travaillant à Senlis utilise se réseaux. La fréquentation des lignes de TUS est actuellement relativement faible mais constitue pour certain senlisiens le seul moyen de transport accessible. Par ailleurs il permet notamment aux personnes âgées et aux handicapés de se déplacer puisqu’il peut accueillir des personnes à mobilité réduite.

Les pistes cyclables de la ville sont pratiquement inexistantes et ne permettent pas de parcourir la ville en toute sécurité. On peut cependant noter une amélioration récente pour les cyclistes puisqu'il existe dorénavant plusieurs parkings vélo en centre-ville et qu'un bon nombre de sens uniques sont praticables dans les deux sens à vélo. On peut aussi noter la présence d'une enseigne de vente et de réparation de vélo qui propose pour des durées plus ou moins longues des vélos en location.

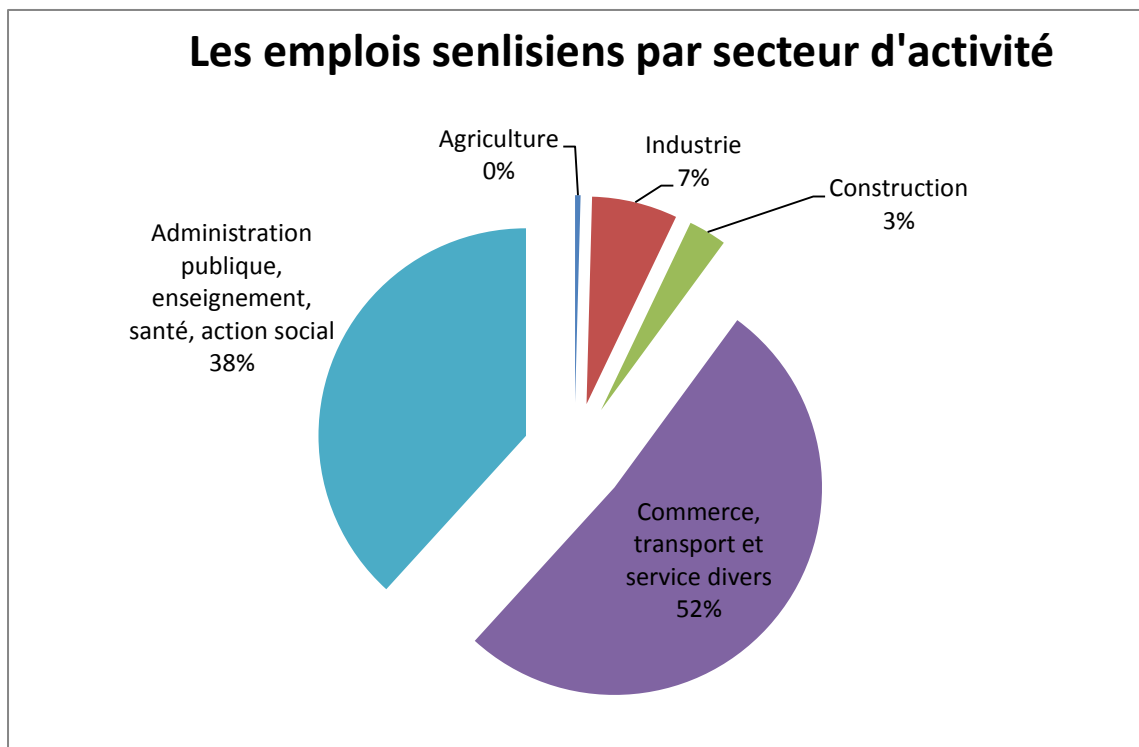
## C. Situation économique

Le secteur d'activités le plus important de la ville concerne les commerces, les transports et les services qui représentent la grande majorité des emplois de la ville (51,7% des emplois). Cette situation peut notamment s'expliquer par la présence de nombreux services, par l'importante attractivité des commerces du centre-ville et par l'attrait touristique de la ville, qui en plus des activités liées directement au tourisme fait vivre de nombreuses autres activités comme la restauration.

Le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale constitue lui aussi une importante source d'emplois puisque cela concerne 38,2% des emplois de la ville. Ce phénomène s'explique par le fait que la ville regroupe de nombreuses institutions publiques (hôpital, sous-préfecture, cité judiciaire, gendarmerie, ...) et plusieurs établissements d'enseignement. En effet Senlis centralise un bon nombre d'activités publiques pour l'ensemble des communes voisines.

Le secteur de l'industrie ne représente plus aujourd'hui que 6.7% des emplois de la ville. On constate depuis plusieurs années une baisse de l'activité industrielle de la ville.

Enfin l'agriculture, qui était historiquement prédominante sur le territoire, ne représente plus que 0.4% des emplois de la ville. La mécanisation et l'étalement urbain qui empiète sur les exploitations agricoles sont responsables de cette situation. En effet en 1988 la commune comptait encore 330 ha, alors qu'en 2000 il n'y avait plus que 201 ha cultivés.



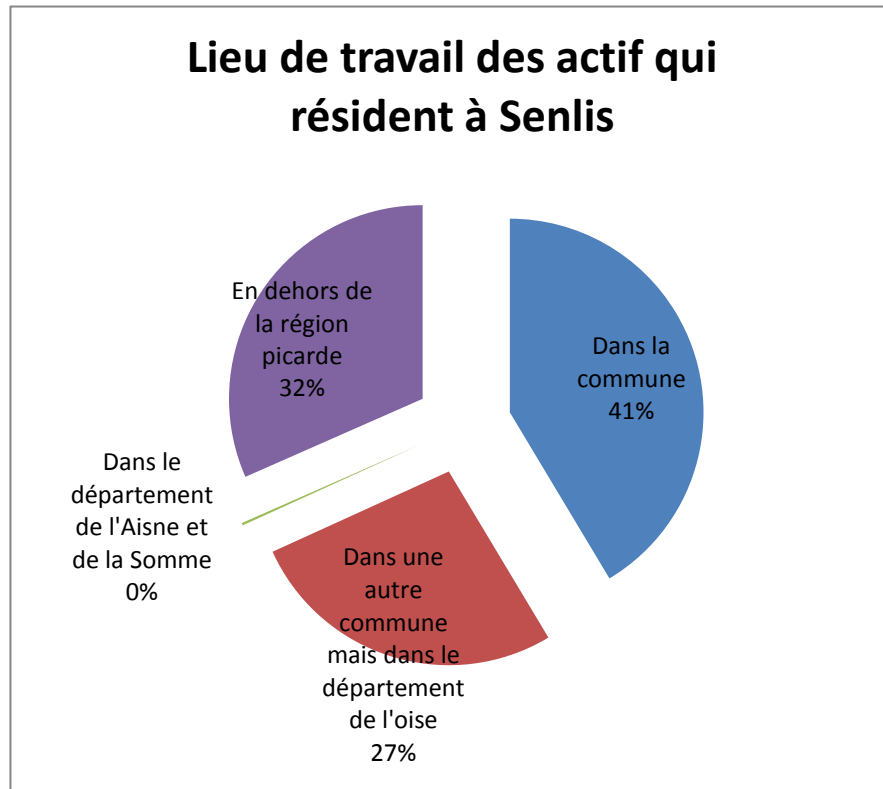
**Figure 8 : répartition des emplois senlisiens par secteur d'activité**  
 Source : réalisation Hadrien PRUCHE à partir de ressources Insee (datant de 2009).

La majorité de ses emplois sont situés dans des petites entreprises. En effet environ 90% des établissements actifs de la ville comptent entre 0 et 9 salariés. Le nombre de chômeur en 2008 était lui estimé à Senlis à 7.6, ce qui est relativement faible comparativement au taux national et au taux départemental qui était de 11.1 en 2008. On constate par ailleurs que ce chômage qui touche plus particulièrement les jeunes, est en recul dans la commune de Senlis.

Les trois plus grands employeurs de la ville sont dans l'ordre :

- Guilbert France : Implanté à côté du centre commercial (au nord de la ville), c'est une entreprise qui commercialise des livres, des journaux et de la papeterie, et qui compte plus de 1000 employés
- Le centre hospitalier de Senlis : grâce à ses différents services il emploie directement plus de 500 personnes.
- Le Centre technique d'industrie mécanique (CETIM) : C'est un institut de recherche et développement en sciences physique et naturel situé dans la zone industrielle et emploie plus de 250 personnes.

Une autre particularité senlisienne est que la plupart des actifs ont un lieu de travail situé en dehors de la commune.



**Figure 9 : lieu de travail des actifs qui résident à Senlis**

Source : réalisation Hadrien PRUCHE à partir de ressources Insee

En effet seul 41% des actifs senlisiens travaillent sur le territoire de la commune. Le point le plus remarquable est la part des actifs travaillant en dehors de la région, qui représente 31.6% des actifs. En effet la ville de Senlis bénéficie très largement du rayonnement de la région parisienne. Le cadre de vie et la situation géographique de la ville de Senlis attire de nombreuses personnes.

Cette attractivité rend inaccessible, à une partie de la population, le logement sur Senlis, car elle augmente considérablement le prix du foncier. Il en résulte qu'un nombre important de personnes travaillant à Senlis est obligé d'occuper un logement en dehors de la commune.

## D. Une volonté politique de redynamisation de la ville

La ville de Senlis a pendant longtemps bénéficié de très peu d'interventions politiques sur son territoire. La politique d'aménagement a en effet longtemps été oubliée, en témoigne l'absence de PLU (Plan Local d'Urbanisme) et la présence d'un POS (Plan d'Occupation des Sols) qui date de 1985.

La politique de la ville a cependant évolué ces dernières années, avec une profonde volonté de redynamisation de la ville. Un PLU est en cours d'élaboration, il reposera sur les objectifs bâtis par le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), autour de trois axes fort :

Le premier axe est basé sur le cadre de vie. Il met l'accent sur l'environnement et le patrimoine de la ville, patrimoine naturel mais aussi bâti, qui doivent être préservés et revalorisés. Il prend en compte les qualités du secteur sauvegardé du centre-ville mais aussi les différentes ambiances des faubourgs et des quartiers périphériques. Pour concrétiser ce projet une AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) va être créée pour mettre en valeur le patrimoine Senlisien. Il mettra aussi l'accent sur les points de vue (surtout vers la ville forte et la cathédrale), les espaces verts et les entrées de ville.

Le deuxième axe concerne le développement économique. Il veut requalifier la zone industrielle qui est de plus en plus en difficulté, relancer la zone des Rouliers, qui située de l'autre côté de l'autoroute, est aujourd'hui vide de toute activité et étendre la zone commerciale de Vilvert. Pour veiller au respect des équilibres il est aussi prévu un travail sur les commerces en centre-ville et dans les quartiers. Le développement économique et commercial se faisant sur une bonne accessibilité, le projet encouragera les modes de transports alternatifs (liaison douce, parcs à vélo, ...) et prévoit une voie de contournement pour débarrasser le cœur de la ville des trafics de poids-lourds en transit.

Enfin le troisième volet concerne le développement durable et surtout la volonté de création de logements. Il y a en effet une réelle volonté de la nouvelle municipalité d'accueillir de nouveaux habitants, car la pression foncière qui s'exerce sur les logements et la crise du logement ne permettent pas à certaines personnes (jeunes, seniors, handicapés, ...) de trouver un logement à Senlis. Concrètement il est prévu la création de 60 à 70 logements neufs par ans en moyenne, dont environ 30% seront des logements aidés. Pour arriver à cet objectif tout en limitant l'étalement urbain, la réhabilitation de zones délaissées est prévue et encouragée. Le quartier de la gare a par exemple l'ambition de devenir un éco-quartier qui proposera un urbanisme compact respectant les principes du développement durable.

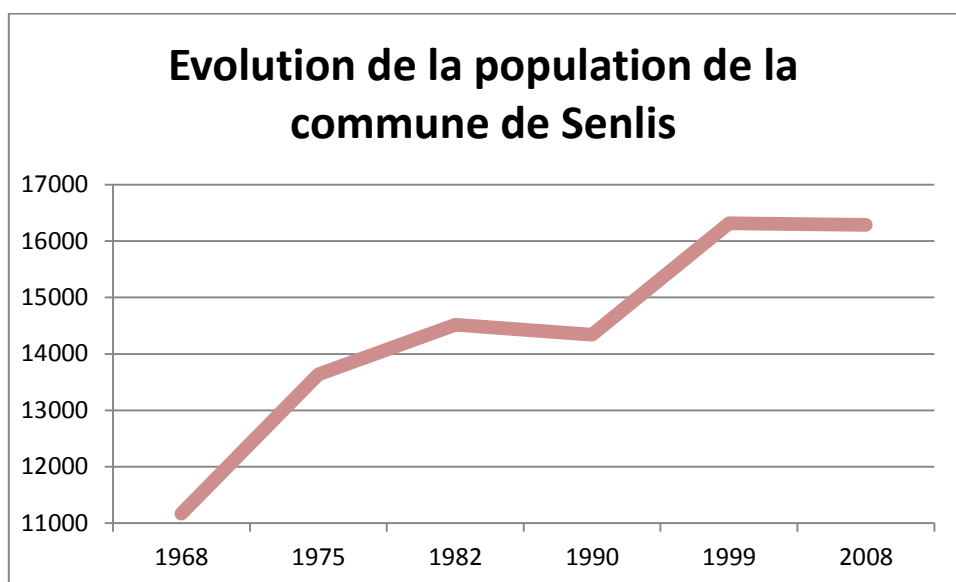
Le climat politique de la ville de Senlis est donc favorable à la réhabilitation de friches et de quartiers délaissés situés proche du centre-ville, en vue de créer des logements.

### III. La population et le logement

#### A. Dynamique démographique

##### 1. Une croissance démographique atone depuis quelques années

La ville de Senlis comptait en 2008, 16 285 habitants, ce qui représente une densité de 677.1 habitants par kilomètre carré.



**Figure 10 : Evolution de de la population de la commune de Senlis**

Source : Réalisation Hadrien PRUCHE à partir de ressource Insee.

La population senlisienne a connu une forte augmentation entre 1968 et 1975, elle est passée de 11 169 à 13 639 habitants. Cette forte augmentation s'explique essentiellement par le baby-boom et par la construction de logements HLM pour les français de retour d'Algérie. De 1975 à 1990 la population a cessé de s'accroître fortement on constate même une légère diminution entre 1982 et 1990. Cette situation s'explique par la crise économique de 1974 et par le départ de plusieurs entreprises. Entre 1990 et 1999, la population a fortement augmenté à cause de la proximité de la ville avec la région parisienne et de l'agrandissement de l'aéroport Charles de Gaulles tout proche. Cependant entre 1999 et 2008 on assiste à une stagnation voir même une diminution du nombre d'habitants puisque l'on est passé de 16 314 à 16 285 habitants. Cette stagnation s'explique par un accroissement naturel en baisse et par

la difficulté de construire de nouveau logement (la construction de logement est trois fois moins importante sur cette période que sur la période précédente).

La stagnation de la population est également due à l'évolution de la taille des ménages. En effet on constate une constante diminution du nombre d'occupants par résidence.

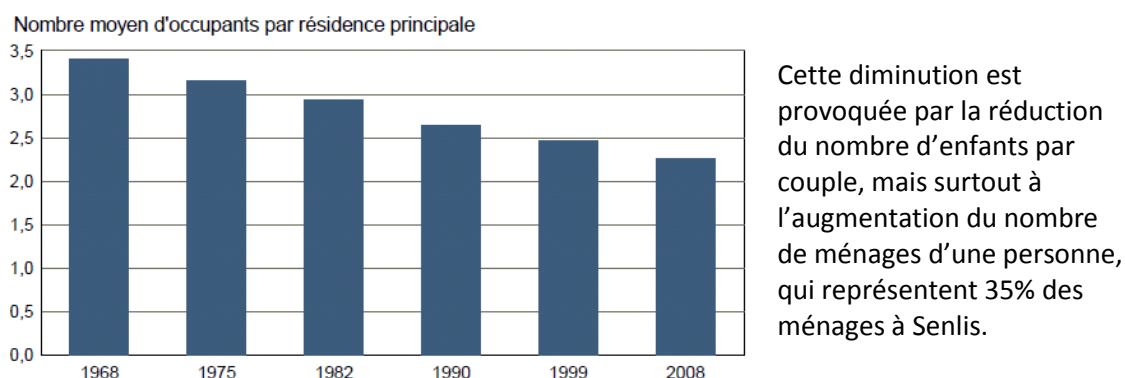


Figure 11 : évolution de la taille des ménages

Source : Insee.

La croissance démographique atone de la ville provoque par ailleurs un vieillissement de la population.

## 2. Un vieillissement de la population

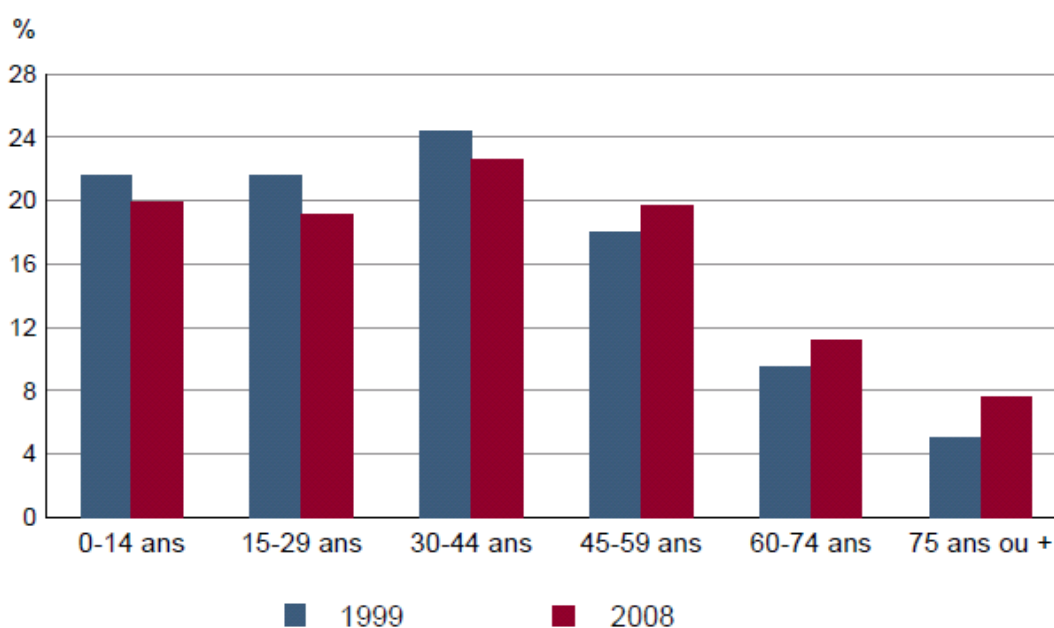


Figure 12 : Répartition de la population par tranche d'âge

Source : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations principales

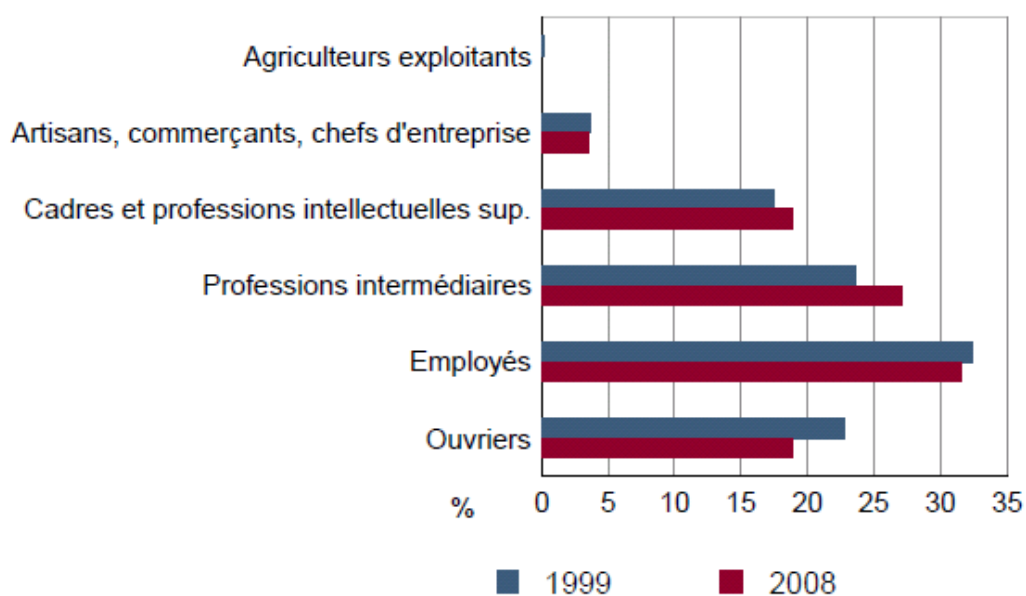
La population de plus de 45 ans augmente, alors que la proportion des moins de 45 ans diminue entre 1999 et 2008. La part qui a le plus augmentée concerne les plus de 75 ans. Ce phénomène a pour conséquence une augmentation du nombre de retraités sur la commune, ils représentent aujourd’hui 28% de la population.

La part des 15-29 ans est celle qui a le plus diminuée. Cette diminution s’explique par la faible proportion d’étudiants. Avec la baisse des 30-44 ans cela représente une baisse significative du nombre de jeunes actifs.

Ce vieillissement de la population participe aussi au manque de dynamisme de la ville. La volonté de redynamisation devra donc aussi passer par l’attraction d’une population plus jeune.

### 3. Changement de la situation socio-économique de la population

Les employés composent la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée sur la commune. Cependant on constate d’importantes évolutions entre 1999 et 2008.



**Figure 13 : Emplois par catégorie socioprofessionnelle**

Source : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations complémentaires lieu de travail.

Le nombre de professions intermédiaires, de cadres et de professions intellectuelles a augmenté alors que le nombre d’ouvriers et d’employés a diminué. Par ailleurs le nombre de cadres et de professions intellectuelles est bien supérieur à Senlis que dans le reste du département, alors que le pourcentage d’ouvriers est lui inférieur à celui du département.

En effet Senlis propose un cadre de vie agréable, propice à l’accueil des classes supérieures. Par ailleurs les mécanismes sélectifs du marché immobilier (prix du foncier en forte hausse) et la production de logements peu variés, ne permettent pas à une population à revenu modéré de trouver un logement.

## B. Un parc de logement cher et peu diversifié

Le prix élevé de l'immobilier est un problème important pour la ville de Senlis. En effet après une enquête auprès d'agents immobiliers de la ville, on constate que le prix moyen du mètre carré en appartement est d'environ 3 000€ et d'environ 2 600€ pour une maison. Ce prix est bien supérieur à la moyenne départementale, mais aussi à certaines grandes villes comme Amiens où le prix de l'immobilier pour un appartement est d'environ 2 400€ au mètre carré.

Le nombre de logements sur le territoire de la commune de Senlis n'a cessé d'augmenter. On est passé de 2896 logements en 1968 à 6854 en 2008. Le nombre de logements a donc été multiplié par 2.4 en 20 ans.

Les résidences principales forment la majorité des logements de la ville puisqu'ils représentent 92.9% des logements de la commune et sont en augmentation.

Le parc de logements est composé essentiellement d'appartements (60.8%) par rapport au nombre de maisons (38.9%).

La part des résidences en location est plus importante à Senlis. Elle représente 54.7% et l'accession 41.9% des résidences principales.

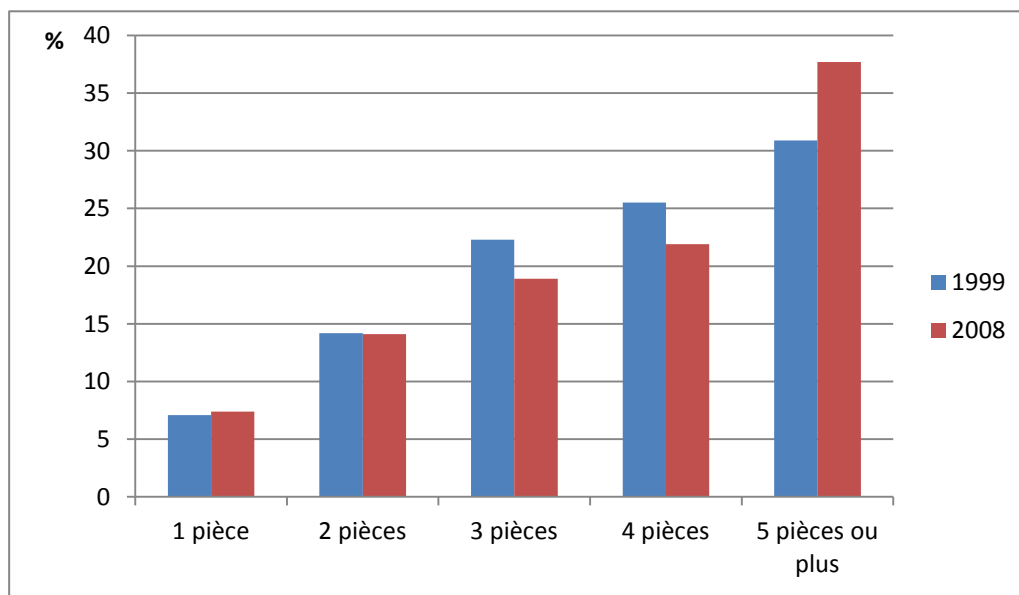
Le nombre de logements vacants est lui très faible (seulement 5.5% des logements) et résulte de la forte pression foncière qui s'exerce sur les habitations de la ville.

Les logements collectifs sont prédominants puisqu'ils représentent 60.8% des logements. Ce chiffre est relativement élevé pour une ville de cette taille mais l'on peut remarquer que le nombre de logements collectif a très peu évolué ces dernières années.

A noté que la ville dispose de 28.2% de logement HLM ce qui est supérieur au 20% imposé par la loi. La courte liste d'attente à l'accession à un logement HLM (géré par l'OPAC de l'Oise) laisse penser que la quantité de logements sociaux est suffisante sur le territoire de la commune. Les élus municipaux ne souhaitent d'ailleurs pas augmenter la part des logements sociaux dans un futur proche.

On peut noter à Senlis la prédominance de très grands logements, dont la part croie en permanence. La part des logements de 5 pièces est passée de 30.9% à 36.3% du parc entre 1999 et 2008. Les logements d'une pièce sont en légère augmentation mais ne représente que 7.7% du parc.

On peut noter une forte diminution du nombre de logements de tailles moyenne (logements de 3 ou 4 pièces), dont la part baisse respectivement de 3% et de 3.3%. Le nombre moyen de pièce par résidence principale est désormais de 4.



**Figure 14 : Résidences principales selon le nombre de pièces**

Source : réalisation Hadrien PRUCHE à partir de ressources Insee

La ville manque donc de logement de petite taille permettant d'accueillir des jeunes ménages, des étudiants, des chercheurs, et des personnes âgées désireuses d'habiter dans un logement plus petit.

### C. Perspectives d'évolution

Par l'intermédiaire du PADD (cf. « une volonté politique de redynamisation de la ville » page 26), la municipalité a fait connaître sa volonté de créer de nouveaux logements et de redynamiser la ville en accueillant une population plus jeune.

L'objectif est de créer environ 60 à 70 logements neufs par an, avec 30% de logements aidés. Afin de respecter ces objectifs tout en maîtrisant l'étalement urbain, la municipalité souhaite réhabiliter des quartiers délaissés.

La réhabilitation du quartier de la gare fait partie de ce projet. Il proposera un urbanisme compact respectant les principes du développement durable. Traversé par la voie verte actuellement en construction et qui reprend le tracé des voies ferrées, ce nouveau quartier sera construit sur les voies ferrées se situant derrière la gare mais aussi à la place de dépôt de matériaux de construction. Situé aux portes du centre-ville, il proposera un cadre de vie exceptionnel.

A long terme il est prévu la création de très nombreux logements dans ce quartier. Cela représentera une augmentation conséquente du nombre de logements, cependant se seront pour l'essentiel des grands logements destinés à des ménages ayant des revenus relativement élevés. Les petits logements dont manque cruellement la ville ne seront donc peu représentés. Les étudiants, les jeunes

ménages et les personnes âgées ne pourront donc pas trouver une place dans ce type de résidence.

La ville de Senlis lance en parallèle un autre grand projet. Il s'agit de la réhabilitation du quartier Ordener, qui est principalement composé de l'ancienne caserne militaire. Cette friche, délaissée depuis le départ définitif du 41<sup>e</sup> régiment de transmissions en 2009, est constituée de 11 ha de terrain et de 22 000 m<sup>2</sup> de bâtiments. Le projet qui est actuellement en cour d'étude, prévoit la création d'une université en bio-mimétisme spécialisée dans les biomatériaux. Elle a vocation à former dans un premier temps environ 160 étudiants, et d'augmenter les effectifs au fil des années.

Par cette volonté d'accueillir un nombre important d'étudiants mais aussi de chercheurs et d'enseignants, la municipalité souhaite rendre la ville plus attractive et plus dynamique.

Le projet prévoit la réhabilitation des anciens bâtiments (pour certains datant du 19<sup>e</sup> siècle) pour l'enseignement et la recherche, mais aussi pour créer des logements étudiants. Le nombre de logements n'est pas encore défini mais devrait approximativement être d'une centaine. Ils seront réservés aux étudiants les plus démunis, des diverses formations proposées à Senlis.

Ce projet devrait attirer une population nouvelle composée d'étudiants, d'enseignants et de chercheurs qui auront des difficultés à trouver un logement adapté sur la commune.

**La rédaction de cette première partie m'a permis de comprendre les besoins et les dysfonctionnements de la ville de Senlis, qui m'aideront à proposer une réhabilitation appropriée des friches présentes sur l'îlot Foch. La deuxième partie concerne l'étude de l'environnement de l'îlot et de ses enjeux.**

## Partie 2 : Une friche dans un faubourg

Comme nous avons pu le voir dans la première partie, on assiste à Senlis à une stagnation démographique et dans un même temps une augmentation des loyers et du foncier provoquée par manque important de logements sur la commune de Senlis. La ville est surtout déficitaire en logements de petite taille. Cette situation tend d'ailleurs à s'aggraver avec le vieillissement de la population et la création d'une université.

Afin de limiter l'étalement urbain et de densifier certains secteurs de la ville, des opérations de réhabilitation de certains quartiers doivent être menées. L'objectif est de réaliser des opérations de logement visant à répondre aux problématiques de la ville tout en s'intégrant dans le paysage bâti.

Le projet de réhabilitation de l'îlot Foch situé proche du centre-ville et dont l'occupation est disparate participe à la réalisation de cet objectif.

## I. Présentation de la zone d'étude

L'étude va se porter sur une zone située au nord-est du centre-ville de Senlis. Cette zone d'étude est encadrée par l'avenue du Maréchal Foch (à l'ouest), avenue de Beauval (à l'est) et par l'avenue du général de Gaulle (au sud). Sa superficie est répartie sur de nombreuses parcelles (63 en tout) et est d'environ 84 525 m<sup>2</sup>.

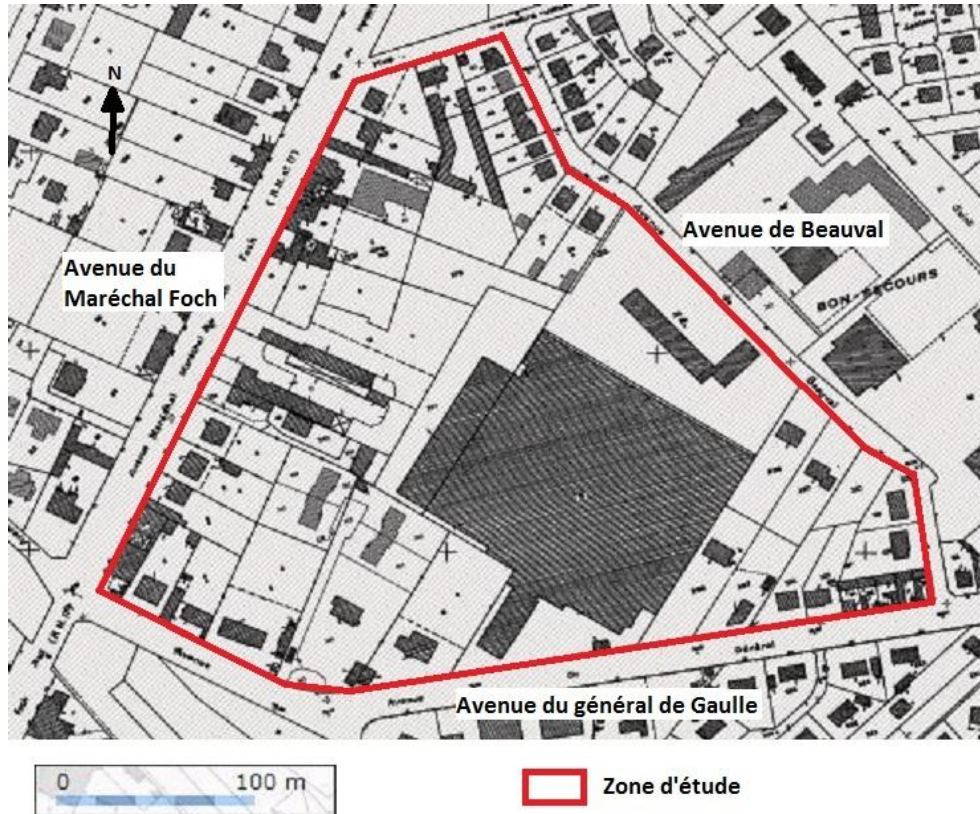


Figure 15 : Carte de situation de la zone d'étude

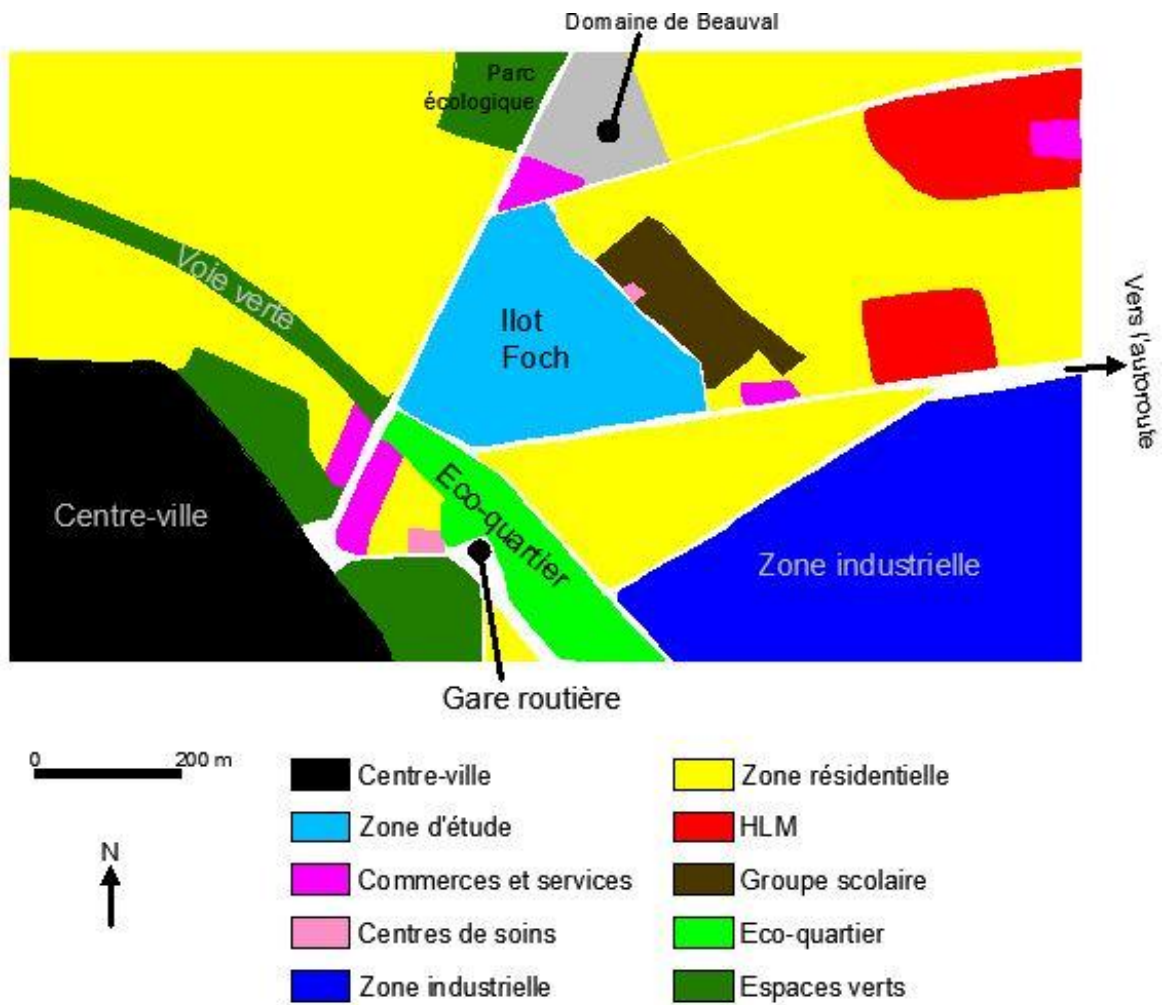
Source : Réalisation Hadrien PRUCHE et cadastre

L'occupation de cette zone est très disparate puisque l'on y retrouve actuellement différents types de logements (construits à des époques très variées), des associations, des entreprises de service, mais aussi des entrepôts en sous occupation et plusieurs friches industrielles. Ma réflexion s'axera en priorité sur la transformation de ces entrepôts et de ces friches afin de créer de nouveaux logements, mais aussi pour redonner une identité au quartier.

L'occupation disparate, à l'interface entre des quartiers pavillonnaires et des quartiers d'habitats collectifs, avec la présence d'installations industrielles vides de toute occupation, a poussé la municipalité à créer un périmètre d'étude sur la totalité de l'ilot Foch. La mise en place d'un tel périmètre permet d'opposer si nécessaire un sursis à statuer à toute demande d'autorisation d'urbanisme sur les terrains concernés.

## A. Un positionnement central

Le sujet de l'étude, appelé « ilot Foch », se situe à un emplacement stratégique puisqu'il se trouve entre le cœur de la ville et la bretelle d'autoroute (cf. figure 5 : Carte de composition de l'espace bâti, page 17). L'avenue du général de Gaulle permet un accès à la bretelle d'autoroute et est par conséquent une rue très passante.



**Figure 16 : Composition de l'espace autour de l'ilot**

Source : Hadrien PRUCHE

L'ilot Foch, qui est l'objet de notre étude est idéalement placé. Il se trouve en effet à moins de 250 mètres du centre-ville historique qui comporte de nombreux commerces. Comme on peut le voir sur la carte, il existe aussi des commerces de part et d'autre de l'ilot. A moins de 50m au Sud on retrouve un ensemble de commerces composé d'une boulangerie, d'un fleuriste, de deux restaurants d'une station-service et d'une autoécole. A moins de 50 mètres à l'est se trouve un grand espace de vente de produits surgelés. Au nord on retrouve une station-service. L'ilot se situe aussi à proximité de centres de soins regroupant plusieurs spécialités médicales.

La zone industrielle est située à quelques centaines de mètres de l'îlot et concentre un nombre important d'emplois.

Un complexe scolaire se trouve aussi à proximité. On y retrouve le collège Albéric Magnard qui compte environ 500 élèves, une école primaire et une école maternelle. L'entrée principale du complexe se situe coté est, mais il est possible d'accéder à l'école primaire et à l'école maternelle par l'avenue de Beauval.

De nombreux espaces verts sont aussi présents dans cette zone. L'éco-quartier participera à la continuité de ces espaces. Sa création permettra aussi de bénéficier de plus de perméabilité piétonne vers le centre-ville et la gare routière, car actuellement les voies ferrées créent une véritable rupture. Au nord se trouve le parc écologique qui propose de belles balades autour du château du fond de l'arche. Ce parc fait face au domaine de Beauval. A l'origine ces deux domaines avaient été construits au XIXe siècle à l'extérieur de la ville et le long de l'axe principal de communication menant à Compiègne. Quelques années plus tard de jolies maisons bourgeoises se sont construites le long de l'avenue du Maréchal Foch.



**Figure 17 : Domaine de Beauval vue depuis l'îlot Foch**

Source : Hadrien PRUCHE

En ce qui concerne les transports, l'îlot est aussi idéalement placé. Il se trouve près de la gare routière qui permet de se déplacer facilement vers d'autres villes C'est aussi le point de passage de tous les transports urbain. Plusieurs autres arrêts de bus encadrent l'îlot.

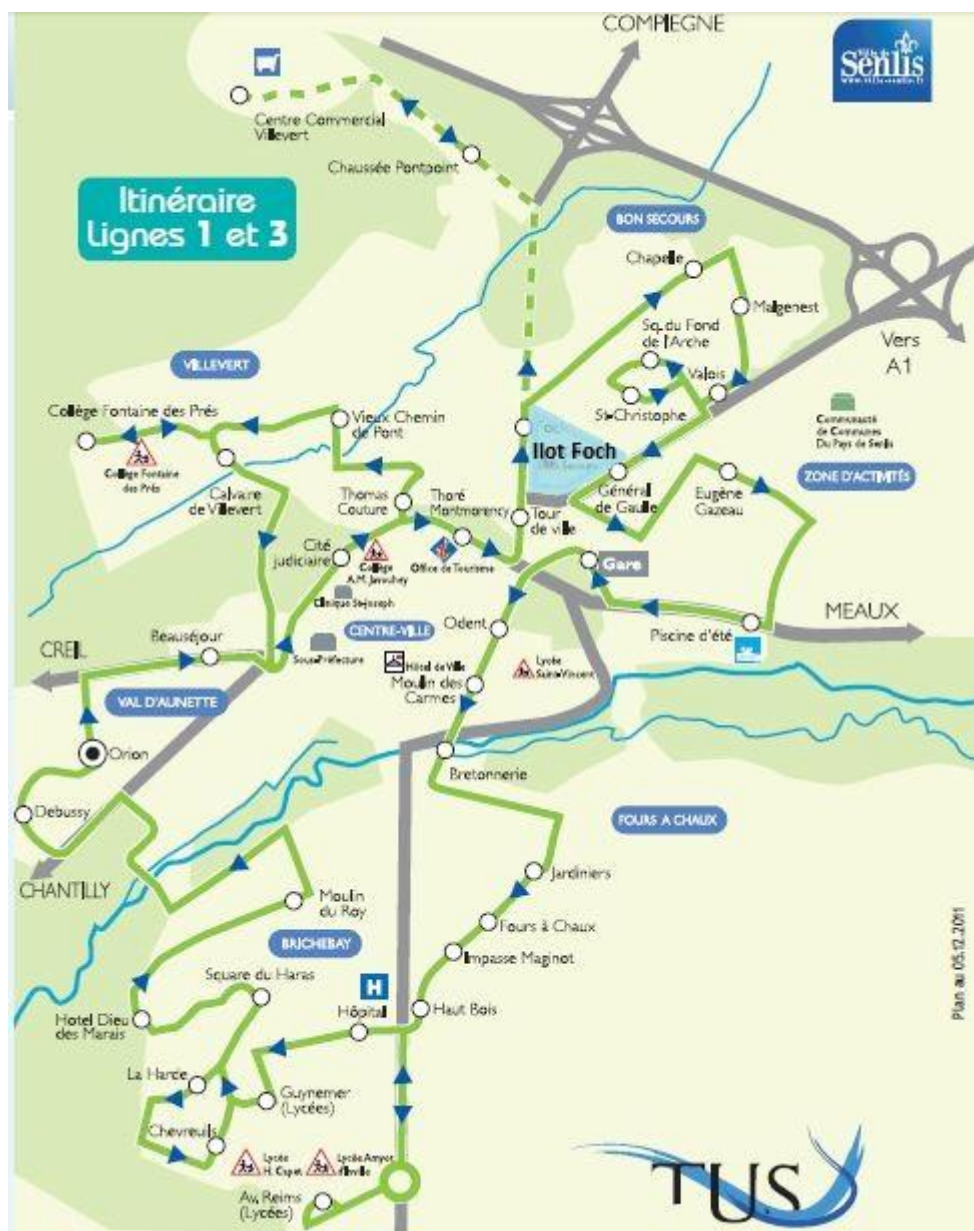


Figure 18 : ligne de bus desservant l'ilot

Source : Site internet de la mairie de Senlis : [http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=97&Itemid=25](http://www.ville-senlis.fr/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=97&Itemid=25)

En effet l'ilot Foch est desservi directement par les arrêts « Foch » et « Général de Gaulle » qui permettent aux usagers de se déplacer dans toute la ville. Ils ne possèdent cependant pas d'abri bus, car ces arrêts sont pour l'instant très peu utilisés.

La circulation à vélo est, elle plus difficile. En effet l'avenue du général de Gaulle et l'avenue Foch sont deux grandes avenues très passantes ne possédant pas de voies réservées aux cyclistes, et ne permettent donc pas la circulation à vélo en toute sécurité.

Situé à proximité du centre-ville et de nombreux commerces, la zone d'étude est aussi relativement bien desservie en transport (proximité de la gare et de la bretelle d'autoroute). Elle constitue un lieu de passage, avec un accès au cœur de la ville relativement fréquenté. Grâce à sa localisation, elle apparaît comme un emplacement à fort potentiel.

## B. Un quartier marqué par une tradition industrielle



Figure 19: Evolution de la trame bâtie

Source : Réalisation PRUCHE Hadrien à partir de ressources données par le PNR Oise-Pays de France

A l'origine le plateau, sur lequel se situe la zone d'étude, avait une vocation agricole. Très rapidement des maisons de faubourg et des maisons bourgeoises se sont construites le long des axes de communication. On retrouve le long de l'avenue du général de Gaulle et le long de l'avenue Foch plusieurs belles bâtisses datant du XIXe siècle, mais aussi deux grands domaines (le château du fond de l'arche et le domaine de Beauval).

Dès la fin de la première guerre mondiale des industries commencent à s'implanter. Elles s'installent aux endroits qui sont alors situés en périphérie de la ville et à proximité de la gare ferroviaire. Des usines et des grands hangars sont créés et occupent beaucoup d'espace.

L'entreprise alors en place avait fait construire plusieurs petites maisons pour ses employés. Il en reste aujourd'hui cinq et sont situées à l'angle de l'avenue du générale de Gaulle et de l'avenue de Beauval.

Jusqu'au début des années 1960, l'ilot Foch était en grande partie occupé par des bâtiments industriels.

Après la deuxième guerre mondiale, la ville se développe et l'étalement urbain commence. Des pavillons commencent à faire leur apparition au nord de l'ilot et en périphérie de la ville.

Dans les années 1960 plusieurs grands ensembles HLM sont créés plus à l'est pour les français de retour d'Algérie. Pour répondre à cet afflux de nouveaux arrivants un grand complexe scolaire est créé. Cet étalement urbain place l'ilot Foch en milieu urbain. L'industrie commence à péricliter avec la fermeture de la voie ferrée et la plupart des bâtiments industriels sont détruits. Le développement industriel de la ville se fera maintenant dans la zone industrielle récemment créée, qui se trouve à proximité de la bretelle d'autoroute.

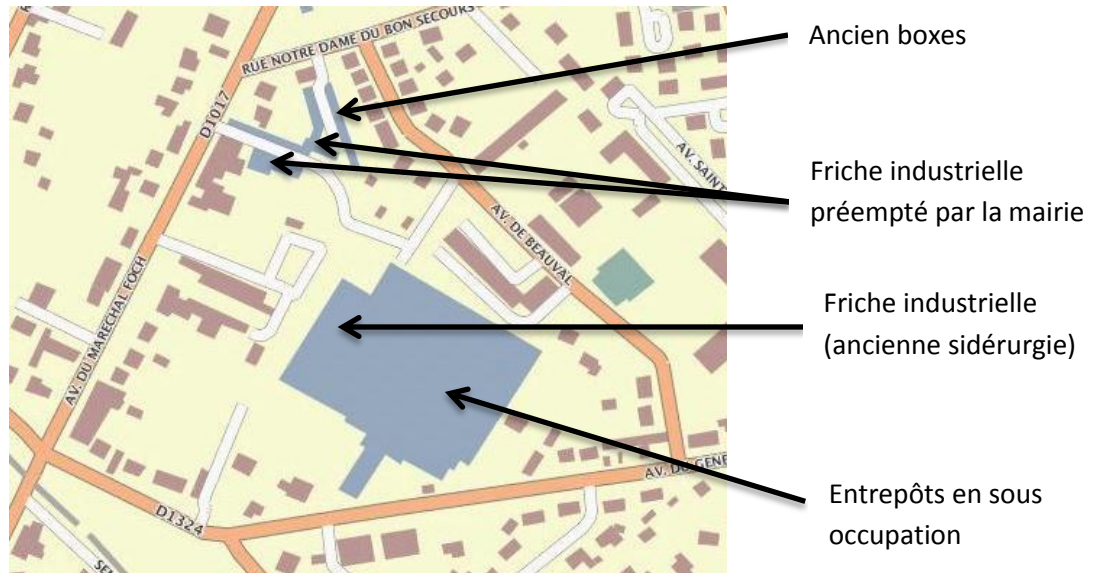
Ces bâtiments laissent progressivement place à des pavillons et à deux immeubles formant un « L » pour accueillir le personnel municipal. L'ilot garde cependant une âme industrielle. C'est alors qu'est créé un grand entrepôt accueillant plusieurs petites entreprises. Une usine métallurgique s'installe aussi le long de ses entrepôts.

Au début des années 2000, le groupe Mital rachète et relance une activité sidérurgique dans l'ilot Foch. Cependant les riverains, gênés par la pollution sonore et par le balai de poids-lourds, décident de faire une pétition et forcent l'usine à fermer. L'ilot Foch est maintenant situé en zone urbaine, l'activité industrielle y devient difficilement réalisable.

Aujourd'hui les anciens locaux de la société Mital sont toujours vides de toute occupation. Quelques artisans continuent à déposer du matériel dans les entrepôts, mais n'occupent qu'une petite partie de l'espace. Il existe encore aujourd'hui une activité économique dans l'ilot Foch, mais elle se concentre surtout sur les services, qui reprennent d'anciennes bâtisses.

### C. Un îlot partiellement occupé

Comme on a pu le voir précédemment de nombreux bâtiments industriels sont aujourd'hui inoccupés ou en sous-occupation.



**Figure 20: Carte de l'îlot Foch - parcelles inoccupées**  
Source : Réalisation Hadrien PRUCHE à partir d'une carte IGN

Le bâtiment le plus imposant de l'îlot sert actuellement de lieu de stockage. Cet entrepôt, dont l'entrée se situe sur l'avenue du général de Gaulle, représente une superficie au sol de 13 200 m<sup>2</sup>.



**Figure 21: photo des entrepôts sous occupé et des bureaux**  
Source : PRUCHE Hadrien

Ces entrepôts sont la propriété d'une SCI (Société Civil Immobilière) qui les loue principalement à des artisans et à de petites entreprises. Les locaux sont très vastes et d'une hauteur suffisante pour permettre l'entrée de poids lourds à l'intérieur. Ils sont aujourd'hui très peu occupés. Les bureaux sur le devant (au premier plan sur la photo) appartiennent à la même SCI et sont entièrement loués par le conseil général et par plusieurs autres petites entreprises.

Les entrepôts ne sont plus localisés à un endroit adapté. Ils sont certes spacieux mais leur localisation n'est pas idéale pour une entreprise : l'accès, qui plus est sur une route très passante, n'est pas aisé. Par ailleurs ils se trouvent aujourd'hui dans une zone résidentielle et posent de nombreux problèmes (pollution sonore, pollution visuelle, trafic important de poids-lourds, ...).

Le long de ces entrepôts se trouve une friche industrielle délaissée par l'industrie sidérurgique.



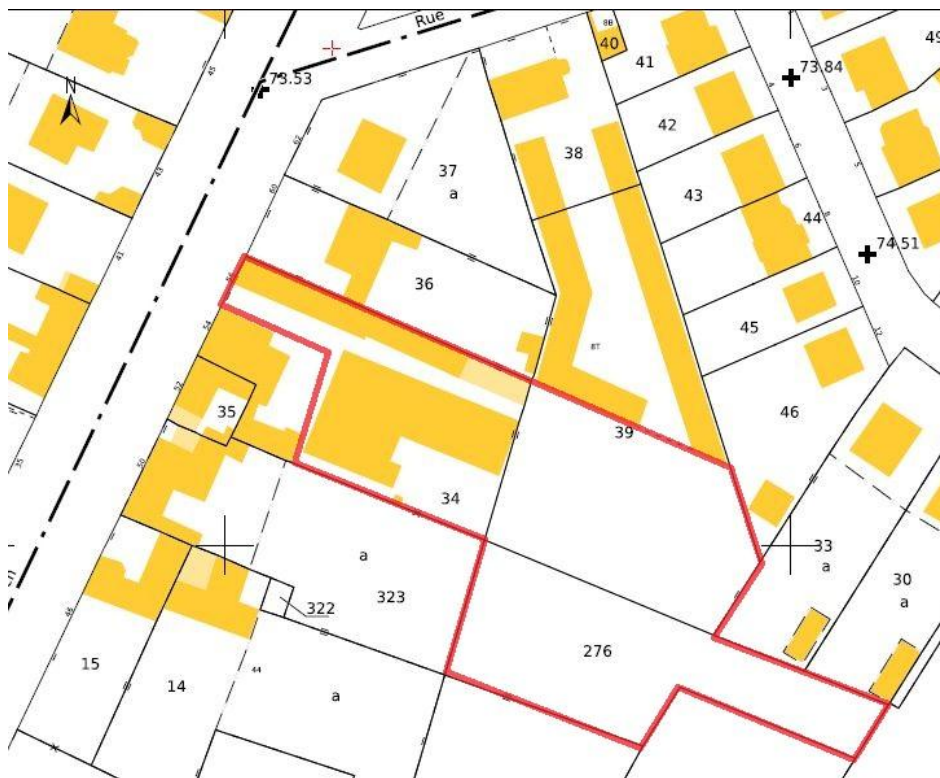
**Figure 22 : Photo de la friche industrielle (ancienne sidérurgie)**

Source : Hadrien PRUCHE

C'est une usine qui existe déjà depuis de nombreuses années. Elle a été rachetée par la société Mital il y a environ 10 ans pour réaliser des travaux de sidérurgie. Cependant après quatre ans d'exploitation, les riverains ont fait une pétition pour forcer l'entreprise à partir. En effet l'usine créait beaucoup trop de nuisances sonores pour les zones résidentielles toutes proches. Depuis sa fermeture (il y a cinq ans), le lieu est inoccupé. C'est aujourd'hui une friche industrielle L'entrée de cette usine se faisait par l'avenue de Beauval (au nord). La route d'accès (au premier plan sur la photo) est bordée de plusieurs places de parking et mesure

environ 70 mètres. Elle appartenait à l'origine aux propriétaires de l'usine, mais comme elle donne accès à plusieurs propriétés depuis de nombreuses années, la voie est aujourd'hui devenue publique.

Dans ce même ilot il existe une autre friche industrielle. Sa situation actuelle est particulière puisque la zone a été préemptée par la mairie de Senlis.



**Figure 23 : Plan cadastral de la zone préemptée par la mairie**

Source : Cadastre

Il s'agit d'un terrain de 3 646m<sup>2</sup>, dont l'entrée se fait par l'avenue Foch. Il est constitué des parcelles cadastrées AX 34 pour partie, AX 39 pour partie et AX 276. Autrefois ce terrain était utilisé comme garage pour poids-lourd et engins de chantier. Contrairement à ce que l'on peut voir sur les plans du cadastre, le terrain ne possède plus aucun bâtiment. Par ailleurs le terrain qui avait été pollué lors du stockage de véhicules (hydrocarbures), a été entièrement assaini. L'entrée principale de ce terrain se situe sur l'avenue du maréchal Foch, mais un autre accès est possible par la route menant à la friche industrielle présentée précédemment.



**Figure 24 : Photo de l'entrée du terrain préempté par la mairie**  
Source : Hadrien PRUCHE



**Figure 25 : Entrée arrière du terrain préempté par la mairie**  
Source : Hadrien PRUCHE

A l'origine le terrain devait être vendu à un promoteur immobilier dans le but de réaliser une opération d'urbanisme : création de logements dont l'agencement faisait penser à une « raquette ».

Cependant conformément aux dispositions prise lors de la délibération du conseil municipal du 15 septembre 2011, qui concerne la mise en place d'une zone d'étude, un arrêté du maire daté du premier décembre 2011, préempte le terrain. Cependant compte tenu du projet du propriétaire, la valeur de ce terrain a été estimée par les services de France domaine à 812 000€. La sous-évaluation du

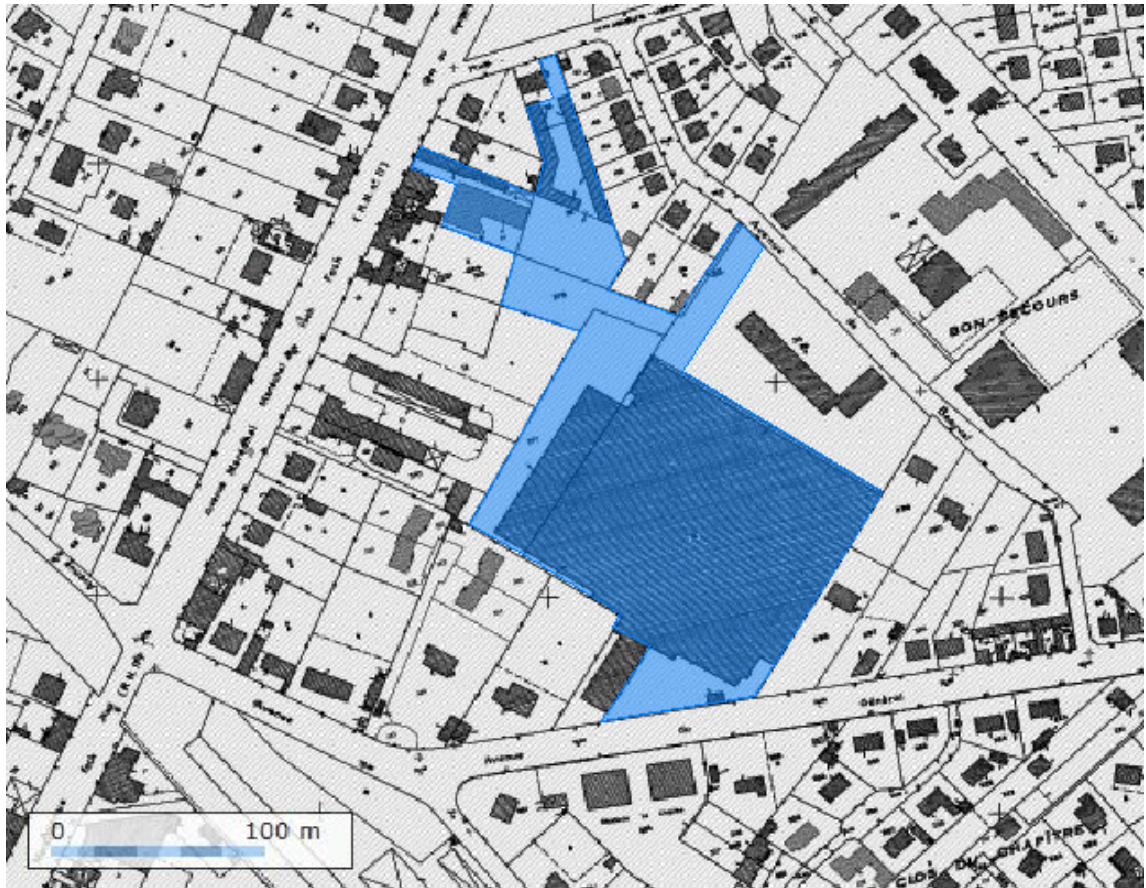
terrain va d'ailleurs profiter à la municipalité pour l'achat de ce terrain. D'autre part l'évaluation par les services de France domaine permet d'avoir une estimation de la valeur foncière des terrains présents sur cet ilot : 223€/m<sup>2</sup>.


Ce terrain est jointif d'un autre terrain intéressant. Il s'agit de l'autre partie de la parcelle cadastrée AX 39 ainsi que la AX 38 pour partie. Ce terrain, dont l'entrée se fait le long d'une belle maison donnant sur la rue Notre Dame de Bonsecours, accueille actuellement d'anciens boxes essentiellement utilisé comme parking. Cependant ils ne sont plus tous utilisés et se trouvent pas dans un état exceptionnel. Leurs styles architecturaux dénotent fortement dans le quartier.



**Figure 26 : photo de boxes rue notre Dame de Bonsecours**  
Source : PRUCHE Hadrien

L'ensemble de ces terrains actuellement délaissés forme un terrain sur lequel il serait pertinent d'intervenir. La surface totale de cette zone est estimée à 26 100 m<sup>2</sup>.



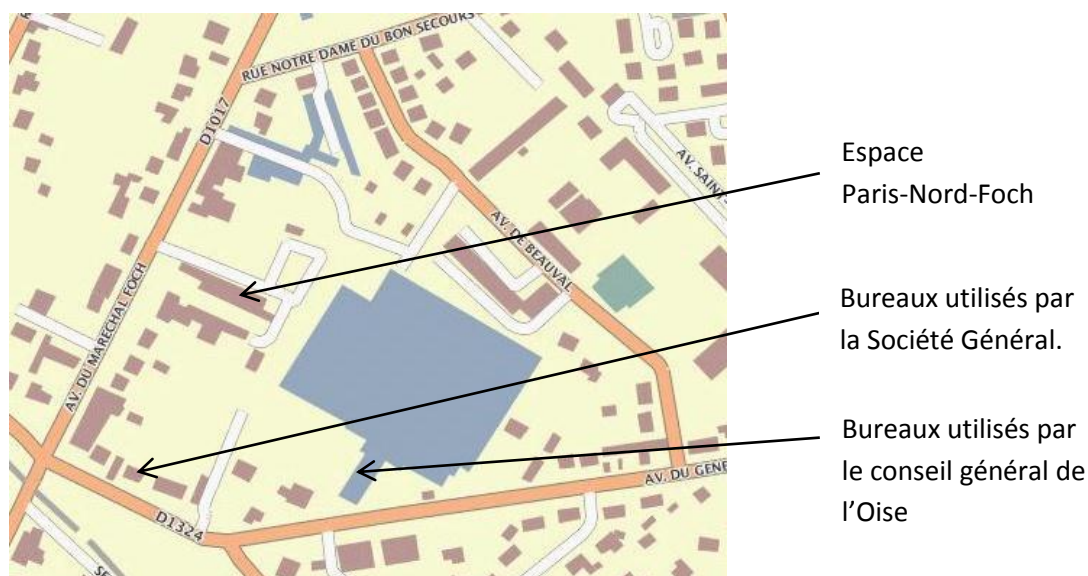
 Zone d'intervention

**Figure 27 : Plan de la zone pertinente d'intervention**  
Source : Hadrien PRUCHE à partir d'un plan cadastral

## D. Une composition disparate

La composition de l'îlot Foch est particulière car il est composé de bâtiments aux fonctions très différentes. En effet en plus des friches industrielles présentes, il existe aussi une activité économique (essentiellement centrée sur les services), une vie associative importante et de nombreux logements individuels mais aussi collectifs.

L'îlot présente encore plusieurs bâtiments permettant une activité économique.



**Figure 28 : Carte de l'îlot Foch - Activité économique**

Source : Hadrien PRUCHE à partir d'une carte IGN

On trouve à l'ouest de l'îlot, sur l'avenue du maréchal Foch, une zone regroupant plusieurs petites entreprises et dénommée « Espace Paris-Nord-Foch ».



**Figure 29 : Photo de l'espace Paris-Nord-Foch**

Source : Hadrien PRUCHE

La plus importante entreprise de cet espace est une imprimerie. Elle imprime certains journaux locaux (comme le Senlis ensemble), mais l'essentiel de son activité est dans l'impression de journaux publicitaires. On retrouve aussi dans cet espace une entreprise spécialisée dans l'installation d'alarme et une autre spécialisée dans le crédit.

Au sud de l'ilot, donnant sur l'avenue du général de Gaulle se trouve une ancienne maison bourgeoise qui a été reconvertie en bureaux. Elle accueille aujourd'hui des employés d'une grande banque française : la Société Générale.

Dans la même avenue se trouve des bureaux beaucoup plus modernes, utilisés par le conseil général de l'Oise (cf. figure 21, page 40).



**Figure 30 : Photo des bureaux de la Société Générale**

Source : PRUCHE Hadrien

La vie associative n'est pas non plus en reste dans l'ilot Foch, puisqu'il compte un centre de rencontre et un club de billard. Le centre de rencontre, situé sur l'avenue du général de Gaulle.



**Figure 31 : Photo du centre de rencontre**

Source : PRUCHE Hadrien

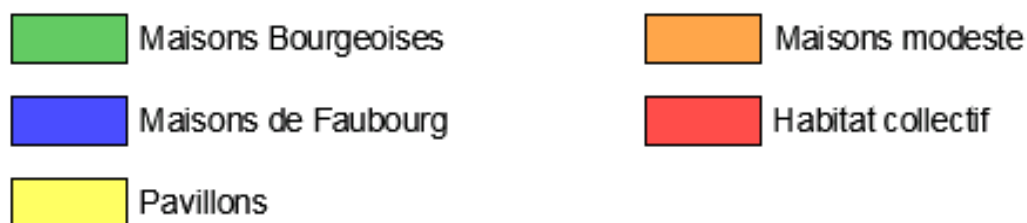
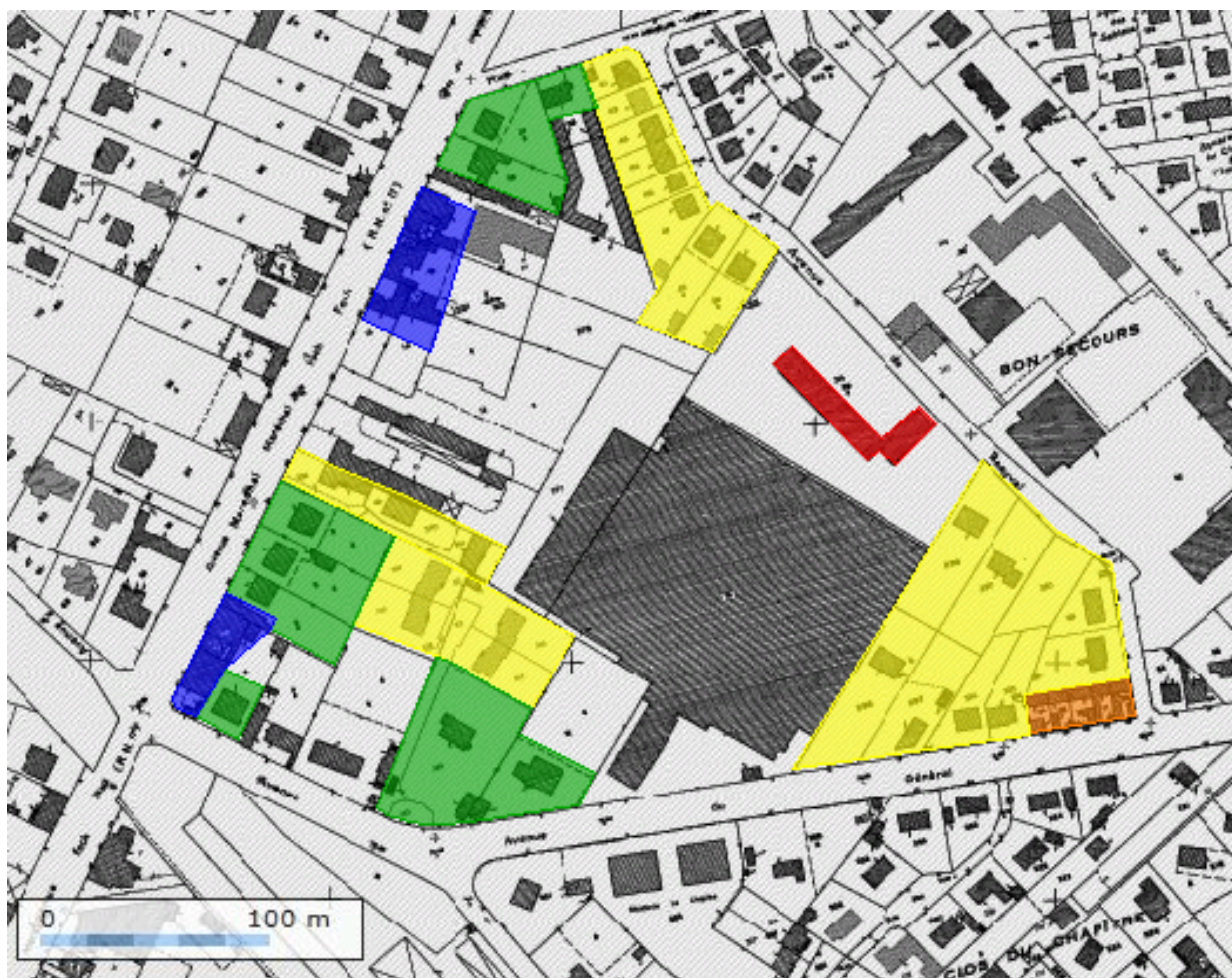
Le club de billard est lui situé sur l'avenue du maréchal Foch. C'est un lieu de rencontre important pour tous les fans de billard. Il abrite de nombreuses tables dans d'anciens garages réhabilités.



**Figure 32 : Photo du club de billard**

Source : PRUCHE Hadrien

Le logement est une composante importante dans l'îlot Foch. En effet de nombreux logements, de formes très variées, sont présents sur cet îlot. On distingue parmi eux cinq grands types d'habitat.



**Figure 33 : Carte de l'ilot Foch - le logement**  
 Source : Hadrien PRUCHE à partir d'un plan cadastral

Les maisons bourgeoises construites au XIXe siècle sont situées à l'origine en périphérie de la ville. La taille des bâtiments et des terrains est très variable. L'architecture de ces habitations montre souvent une volonté de se démarquer et d'affirmer son rang social. Elles sont le plus souvent en retrait de la rue et sont séparé de la rue par un parc arboré qui les met en valeur.



**Figure 34: Photo d'une maison bourgeoise située avenue du maréchal Foch**  
Source : Hadrien PRUCHE

Les maisons de faubourg sont implantées les unes à côté des autres et le plus souvent en bordure de trottoir. Elles créent ainsi un front bâti qui affirme le tracé des grandes avenues qu'elles suivent. Leur implantation sur une parcelle relativement étroite leur permet de bénéficier à l'arrière d'une certaine intimité. Elles sont le plus souvent constituées en R + 1 + comble.



**Figure 35 : Maisons de faubourg situées avenue du maréchal Foch**  
Source : Hadrien PRUCHE

Au fil des années se sont construits à l'intérieur de l'îlot des pavillons. Ils se sont construits au fur et à mesure que de l'espace se libérait dans l'îlot, ce qui explique que les années de construction soit très différentes. Les premiers pavillons ont été construits dans les années 1960, au nord de l'îlot, le long de l'avenue de Beauval. Les maisons sont toutes alignées et en léger retrait de la rue. Elles possèdent toute un petit jardin dont la partie arrière est plus grande et possède une certaine intimité.



**Figure 36 : Photo des pavillons rue de Beauval**

Source : Hadrien PRUCHE

A l'angle entre l'avenue de Beauval et de l'avenue du général de Gaulle se trouve un ensemble de cinq maisons modestes. Ce sont des maisons de petite taille construites en fond de parcelle. Dans le jardin, il a bien souvent été construit un garage ou de petites extensions. Elles avaient été construites après la deuxième guerre mondiale pour abriter des employés de l'usine qui avaient alors du mal à se loger.



**Figure 37 : Photo des maisons modestes**

Source : Hadrien PRUCHE

Les autres pavillons donnent soit sur l'avenue du maréchal Foch, soit sur l'avenue du général de Gaulle. Leur taille est bien supérieure et elles ont été construites pour accueillir une population relativement aisée. Construites au centre de la parcelle, elles présentent un grand jardin et en règle générale une grande haie côté rue, qui bloque toute visibilité pour les passants.

Au nord de l'îlot se trouve un tout autre type de logements : du collectifs. Ces logements ont été construits le long de l'avenue de Beauval par la municipalité pour y loger des employés communaux (service technique, police municipal, instituteurs, ...). La bâtisse est constituée de quatre entités identiques et formant un «L ». L'ensemble est constitué de quatre niveaux et d'un sous-sol qui abrite un parking dont l'accès se fait par derrière. La municipalité possédant un nombre trop importants de logement sur la commune souhaitait vendre l'ensemble des logements aux différents locataires, mais il fut trop difficile de trouver un compromis car les loyers actuels sont relativement attractifs. En définitive aucun logement n'a été vendu et les ventes ne sont plus possibles depuis que la municipalité a défini un périmètre d'étude sur l'îlot.



**Figure 38 : Photo des logements collectifs appartenant à la municipalité**  
Source : Hadrien PRUCHE

Derrière cet ensemble se trouve un petit parc qui a été aménagé pour l'accueil de jeunes enfants. Sa proximité avec l'école maternelle en fait un lieu fréquenté, bien qu'il soit trop petit.



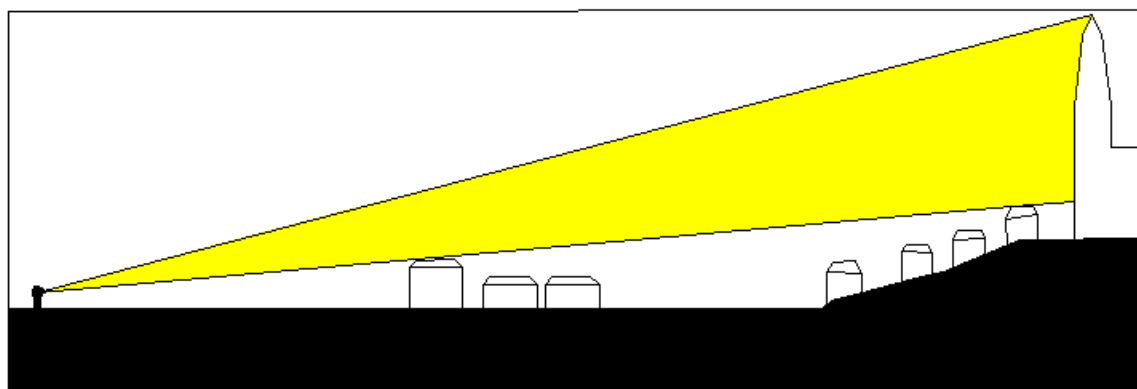
**Figure 39 : Photo du parc de jeux**  
Source : Hadrien PRUCHE

Les logements collectifs ainsi que le parc bénéficient tout autour de larges pelouses et de quelques arbres. L'ensemble de cet espace est aujourd'hui mal agencé et mériterait aussi d'être revu.

## E. Identité paysagère

Comme on vient de le voir l'îlot ne possède pas réellement d'identité paysagère puisque qu'il existe de nombreux types de bâtiments ayant des vocations très différentes (industrie, bureaux, habitat). L'habitat représente la plus grande partie de cet îlot, mais est lui aussi composé de types (collectif et individuel) et de styles architecturaux (maisons bourgeois, maison de faubourg, pavillons, ...) très différents. Les hauteurs des habitations sont aussi très différentes puisqu'elles vont de la maison de plein pied jusqu'au R+4. On trouve aussi à proximité de cet îlot des formes très variés qui vont de la station-service jusqu'à de magnifiques propriétés comme celle du domaine de Beauval. Actuellement il est donc très difficile de définir une identité à l'ensemble du quartier.

Bien que les hauteurs des bâtiments soient très variées, on peut constater qu'ils sont tous de faible hauteur. Cette faible hauteur permet notamment de préserver certain point de vue important. Actuellement il est possible de voir la cathédrale depuis la route de Crépy-en-Valois à plus de dix kilomètres, cela constitue un repère historique important. Les vues sur la cathédrale et sur le promontoire sont des repères identitaires qui ont été préservé et qui doivent le rester.



**Figure 40 : Point de vue sur la cathédrale de Senlis**

Source : PRUCHE Hadrien

Cependant il n'est cependant possible de voir la cathédrale que parce que les bâtiments sont d'une hauteur limitée. Il est donc très important de conserver des bâtiments de faible hauteur afin de ne pas masqué le repère identitaire le plus important de la ville.

## F. Atouts et faiblesses du site

L'îlot Foch et son environnement proche possède un ensemble d'atouts mais aussi de faiblesses que nous avons répertoriées dans le tableau suivant. Ce dernier permet de synthétiser les informations développées précédemment et de comprendre les choix qui doivent être fait.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>- Proximité avec de nombreux équipements</li><li>- Proximité avec des écoles</li><li>- Proximité du centre-ville</li><li>- Proximité de la gare routière et bonne déserte en transport en commun et en transport routier.</li><li>- Un cadre de vie agréable</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Circulation relativement dense (embouteillage et nuisance sonores)</li><li>- Une composition disparate</li><li>- Pas d'identité architecturale</li><li>- Des contraintes constructives (périmètre de 500 m autour des sites classés, ...)</li></ul>

## II. Enjeux et objectifs

### A. Le logement

La ville de Senlis est une ville qui manque cruellement de logements, puisqu'actuellement un bon nombre de personnes ne trouve pas à se loger sur la commune. Le manque se fait surtout ressentir pour les petits logements (d'une et deux pièces). L'enjeu principal de cette réhabilitation est donc de créer de nouveaux logements tout en rétablissant une certaine mixité sociale.

La mixité sociale correspond à un ensemble de personnes issues de catégories socioprofessionnelles différentes (cultures, niveau de vie, ...) qui cohabitent dans une zone géographique donnée. Cela permet de former des quartiers hétérogènes avec des personnes issues de situations sociales différentes, d'âges différents et de revenus variés.

Nous avons pu voir que le niveau de vie des habitants de la commune de Senlis est relativement élevé. En effet la pression foncière importante qui s'exerce sur Senlis depuis déjà de nombreuses années, a poussé les populations modestes à partir dans les communes avoisinantes. En ce qui concerne les logements sociaux, la ville de Senlis possède déjà plus de 28% de logement HLM sur son territoire. Ce chiffre est loin d'être trop élevé mais la construction de nombreux logements sociaux sur l'îlot Foch, se trouvant à proximité d'une grande zone HLM, pourrait nuire à la mixité sociale de la ville. Les nouveaux bâtiments devront aussi faire la jonction entre le centre-ville relativement aisé et des quartiers plus défavorisés situés en périphérie.

Par ailleurs l'offre en logement est inadaptée à accueillir certains types de population puisque la ville possède très peu de petits logements. Dans un quartier où la mixité est déjà relativement présente (maisons bourgeoises, maisons modestes et habitat collectif), il serait intéressant de la conserver en créant des logements de tailles différentes (allant du T1 au T4 pour l'essentiel) afin de satisfaire les nouvelles demandes. En effet l'augmentation du nombre de personnes âgées (dû au vieillissement de la population), de familles monoparentales (évolution sociétale) et d'étudiants (création d'une université sur la commune) devrait faire naître de nouveaux besoins en logements sur la commune.

La localisation de l'îlot Foch rend inutile la création de commerces de proximité. En effet on retrouve à moins de 200 mètres de l'îlot plusieurs commerces. Par ailleurs des équipements scolaires, culturels et sportifs sont facilement accessibles depuis l'îlot. Les futurs habitants disposent déjà à proximité de tout ce qu'ils auront besoin.

## B. Redynamiser le quartier

Les friches et les entrepôts en sous-occupation sont de moins en moins entretenus et viennent tacher l'agréable cadre de vie senlisien. La présence de bâtiments à vocation industrielle à proximité du centre-ville dénote dans une ville chargée d'histoire.

Par ailleurs la localisation de l'îlot Foch offre un potentiel incomparable. Tout d'abord son positionnement central (proximité avec le centre-ville, les commerces et les écoles), mais aussi son accessibilité (en transport en commun et en voiture) font de cet îlot un emplacement idéal pour y construire des logements. Dans une commune où le foncier disponible se fait de plus en plus rare, c'est une opportunité incomparable.

L'enjeu est ici de redonner une image attractive du quartier, qui a longtemps été délaissé, en lui donnant une image attrayante et en adéquation avec son milieu.

## C. Le développement durable et l'environnement

L'enjeu pour la ville en matière de développement durable est de se densifier tout en préservant les qualités de l'environnement. Il s'agit de préserver l'image des belles maisons environnantes qui font le charme du quartier, mais aussi de préserver les vues et les perspectives donnant notamment sur la cathédrale de Senlis. La morphologie des nouvelles constructions devra donc s'intégrer au quartier afin de préserver les qualités architecturales du site, mais aussi respecter les qualités de la ville en limitant notamment les hauteurs de construction. Une autre difficulté sera de trouver une architecture cohérente avec son environnement. En effet on a pu voir que l'îlot en question possède des styles architecturaux très différents, il sera donc difficile de créer une certaine unité. Cependant au vue de la composition actuelle de l'îlot, cette continuité urbaine peut être pensée comme une rupture.

Pour une approche environnementale efficace, la densification est nécessaire. Cependant cet outil de réduction de l'étalement urbain doit être associé à d'autres afin de réaliser une opération prenant en compte le développement durable.

En effet il faudra aussi maîtriser la consommation d'énergie. Il me semble important de rappeler que la première source d'émission de gaz à effet de serre provient du chauffage de l'habitat. C'est donc un point à ne pas négliger et qui doit être pris en compte dès la construction. Pour cela il faut agir dans plusieurs

domaines : Création de bâtiments bien isolés minimisant les déperditions énergétiques et pensée l'architecture des bâtiments en vue de minimiser leur impact (orientation des bâtiments, localisation adéquate, ...)

Ces améliorations permettront la création de logements plus respectueux de l'environnement et de préserver la qualité de vie des habitants. Ce type de mesures bénéfiques pour l'environnement a souvent un impact lourd sur le coût financier d'une telle opération. Cependant il faut aussi voir que de telles améliorations permettent d'obtenir des bâtiments plus efficaces thermiquement, et donc de baisser la facture énergétique des futurs occupants.

Une autre composante dans la protection de l'environnement concerne la gestion des déplacements.

## D. Circulation et stationnement

La maîtrise des déplacements paraît primordial à la fois pour une approche environnementale mais aussi pour faciliter le déplacement des habitants. La facilité d'accès est en effet un enjeu important puisqu'il permet de vivre de façon agréable avec la possibilité de bénéficier de tous les équipements disponibles. Les déplacements en transports en commun deviennent par ailleurs primordiaux dans le contexte de crise actuelle qui ne permet plus aux populations les plus défavorisées de se déplacer en voiture.

L'îlot Foch a une localisation remarquable qui permet de disposer de tous les services de transports en commun de la ville, puisque deux arrêts de Bus bordent l'îlot et que la gare routière se trouve à proximité.

Cette situation remarquable proche de commerces et d'écoles pourrait permettre de ne pas avoir à utiliser la voiture comme moyen de transport quotidien. C'est pour cette raison qu'il serait intéressant de développer les modes de transport doux. Pour cela il faudra agir à plusieurs niveaux. Tout d'abord en pensant l'îlot en priorité pour les piétons et pour les vélos. Il faudrait aussi mettre en place des voies réservées aux vélos qui pourraient permettre de relier l'îlot au centre-ville, car les avenues très passantes qui bordent l'îlot ne permettent pas la pratique du vélo en toute sécurité. Ces voies pourraient d'ailleurs être prolongées jusqu'au quartier de Bonsecours (quartier dense en partie constitué de logement HLM et qui se situe plus à l'est), ce qui permettrait aux nombreux habitants de ce quartier de bénéficier eux aussi de cet accès. Un autre problème, qui a été soulevé par des habitants de logements collectifs de la ville, est la difficulté de stocker leurs vélos en toute sécurité. En effet faute de place adaptée dans certains logements collectifs, les habitants ne peuvent acquérir un vélo ou sont obligés de les stocker dans des endroits inadaptés (hall d'immeuble, balcon, ...). Il paraît donc nécessaire de créer des parkings à vélo à proximité des habitations.

En ce qui concerne la circulation en voiture, si l'on veut favoriser les circulations douces, elle ne devra pas être encouragée dans l'îlot. Par ailleurs la localisation de l'îlot Foch, situé entre deux avenues très passantes ne doit pas faire devenir les nouvelles rues (rues permettant l'accès aux habitations) des voies de contournement. En effet le carrefour entre ces deux avenues est surchargé aux heures de travail et pourrait tenter les automobilistes, désirant faire le lien entre l'avenue du général de Gaulle et l'avenue du maréchal Foch, d'emprunter les voies d'accès à l'îlot. Pour éviter une circulation trop intense au cœur de l'îlot il serait intéressant de limiter la vitesse sur les voies internes à 30 km/h et d'installer des ralentisseurs. Cette mesure permettrait aussi de garantir plus de sécurité aux usagés, dans une zone située proche d'écoles et ayant pour vocation d'accueillir des jeunes ménages.

Même si l'on ne souhaite pas promouvoir l'utilisation de la voiture, il est nécessaire de prévoir un stationnement adapté au nombre de logements construits. En effet dans une petite commune picarde, il paraît difficile dans un future proche de se passer totalement de l'utilisation d'une voiture. Afin de limiter les problèmes générés par les voitures, il serait intéressant d'adopter un système permettant de ne pas mélanger les automobilistes et les autres usagers, tout en limitant l'emprise au sol des parkings afin de libérer des espaces de vie.

## Partie 3 : Propositions d'aménagement, création de logements

Le projet a pour objectif de réhabiliter les différentes friches mais aussi les entrepôts en sous occupation présents sur l'îlot Foch. Afin de répondre aux besoins de la ville et de la population senlisienne, nous avons décidé de nous orienter vers la création de logements intermédiaires et mixtes. L'îlot Foch, par sa localisation et son caractère, devra proposer une zone d'habitations relativement dense, permettant de réduire l'étalement urbain mais aussi de créer des espaces de vie. Le nouveau quartier ainsi créé comportera à la fois des logements collectifs et des logements individuels. La diversification des formes de l'habitat permettra de favoriser la mixité urbaine et sociale.

Dans cette partie, nous donnerons précisément les propositions d'aménagement en accord avec les principes fondamentaux :  
La création de logements, qui s'inscrivent sur le site, devra pleinement s'intégrer à la vie de quartier et de la commune tout en respectant le cadre paysager. Les propositions s'inscriront également dans l'optique de développement durable et de mixité.

Le projet doit être appréhendé comme une proposition éventuelle. Il s'agit en effet ici de proposer quelque chose de viable, qui pourra améliorer la vie du quartier mais aussi de la ville, et qui sera potentiellement réalisable dans un futur proche.

## I. Une mixité des habitats

Au sein de notre projet, nous avons voulu créer un nouveau quartier avec des bâtiments à taille humaine (n'excédant pas les 3 étages), et qui possèdera de nombreux atouts afin de garantir une qualité de vie optimale aux futurs habitants. Le prix des logements est un critère important dans notre projet mais il ne doit pas pour autant rendre le quartier peu attractif.

Pour cela nous avons voulu favoriser la mixité sociale en créant différents types de logements (individuel et collectif) mais aussi en variant la taille des logements (du T1 au T4). Ainsi le quartier pourra accueillir une population très variées : étudiants, jeunes ménages, personnes âgées, couple avec enfants, ... Le nouveau quartier laisse aussi place aux interactions sociales et à la vie en collectivité avec la création de larges espaces de rencontre. Cependant l'intimité de chacun au sein de son habitation sera préservée, notamment grâce à une implantation optimale des bâtiments. Les habitants ne se retrouveront pas les uns sur les autres, mais pourront choisir un moment pour se retrouver dans des lieux communs.

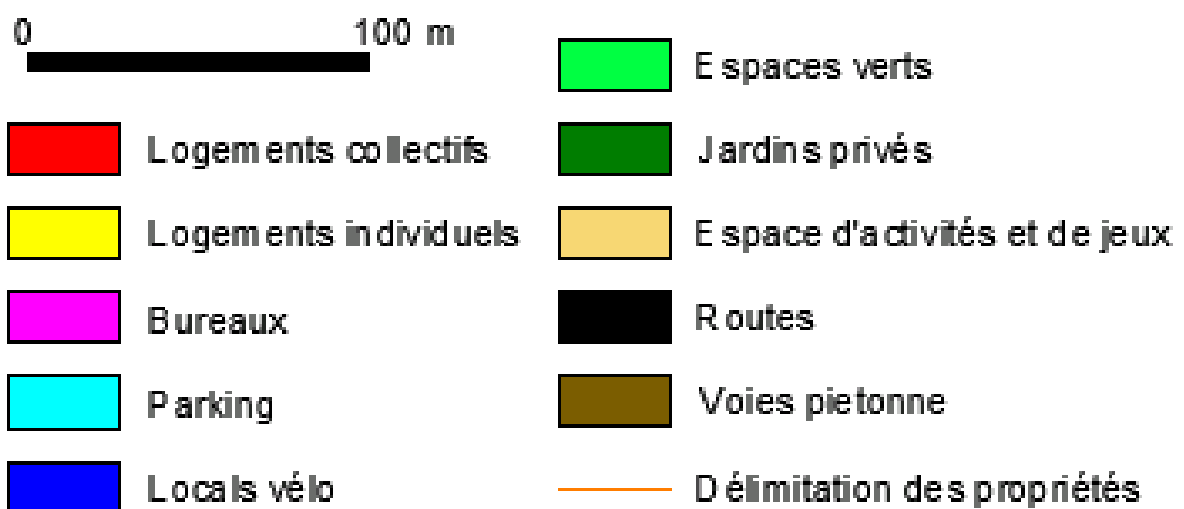
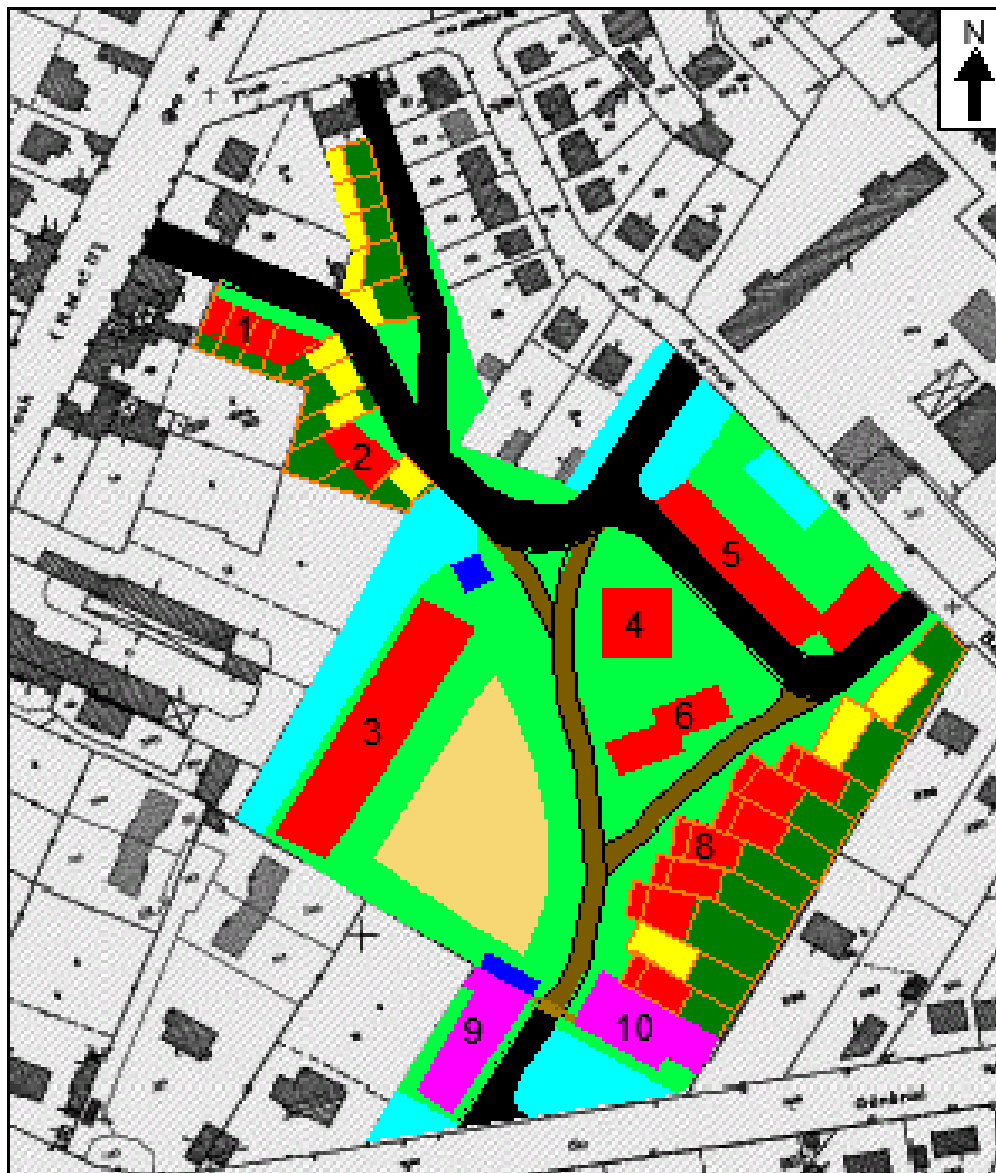


Figure 41 : Plan de masse du projet  
 Source : Hadrien PRUCHE

Le plan de masse situé à la page précédente permet de se faire une idée sur l'agencement du projet. Certains détails ne sont pas mentionnés (forme, accès, circulation,...) sur ce plan mais seront détaillés par la suite. À la fin de cette partie (cf. « Tableau récapitulatif de la construction de logements » page 70) vous trouverez également un tableau récapitulatif de tous les logements produits.

## A. Utilisation du bâti déjà existant

Au vu de l'état des différents bâtiments mais aussi de leurs configurations il n'a pas été possible de garder l'ensemble des bâtiments présents au sein de l'îlot Foch. Cependant nous avons tenté de les préserver au maximum.

Diverses raisons nous ont poussés à vouloir détruire certains bâtiments. Le grand entrepôt, qui se situait au centre de l'îlot, a par exemple disparu. Sa configuration, sa taille imposante et son état n'est pas propice à la création de logements.

D'autres bâtiments ont eux été préservés pour permettre de baisser les coûts de production de logements, pour baisser l'empreinte carbone de la construction du quartier mais aussi pour garder l'âme de cet îlot.

Les bâtiments actuellement utilisés comme bureaux (**numéro 9 et 10** sur le plan de masse du projet, page 62) et situés de part et d'autre de l'entrée sont conservés (cf. figure 21, page 40). Il semble en effet tout naturel de conserver des espaces en activité.

L'emprise au sol de ces deux bâtiments, composés de deux étages, est de 1 300 m<sup>2</sup>. Cela représente une importante superficie de 2 600 m<sup>2</sup>.

Par ailleurs le fait de conserver cette activité au sein de l'îlot permet de créer une certaine dynamique et de rendre le quartier plus vivant.

Par ailleurs ces deux bâtiments permettent de créer une entrée sur l'îlot qui isole l'intérieur de celui-ci de l'avenue très passante du général de Gaulle. C'est un atout appréciable pour les futurs habitants qui chercheront un lieu de vie paisible.

L'ancienne usine sidérurgique (**numéro 3** sur le plan de masse du projet, page 62) a elle aussi été conservée. Ce bâtiment tout en longueur est composé en sa partie basse de parpaings en béton et en sa partie haute d'une structure métallique qui supporte la toiture en tôle ondulée. Afin de le réaménager en logement il a été prévu de conserver la structure en béton en rajoutant une isolation et en appliquant un enduit sur les faces extérieures. La structure de la partie haute est elle aussi conservée, mais la tôle ondulée laissera place à une ossature en bois composé d'isolant et d'un parement extérieur en bois.



**Figure 42 : Modélisation de l'usine réhabilitée en logements collectifs**

Source : PRUCHE Hadrien

Le bâtiment tout en longueur (80 mètres de long et 16 de large) ainsi réhabilité possède trois étages de chacun 1280 m<sup>2</sup>. La SHON (Surface hors d'œuvre Net) du bâtiment représente 3840 m<sup>2</sup>.

Le bâtiment sera composé de cinq entités identiques, dont les entrées donneront sur un grand espace de jeux et de rencontre. La division de ce bâtiment en plusieurs entités permet de créer de petites collectivités à taille humaine et favorisant l'échange entre les habitants.

Dans chacune de ces entités, nous retrouverons un ensemble d'appartements allant du T1 au T3. Pour ces différents logements, les tailles qui nous paraissent les plus appropriées sont : 18m<sup>2</sup> pour les T1, 30m<sup>2</sup> pour les T2 et 50m<sup>2</sup> pour les T3. La taille du bâtiment permet donc de réaliser environ trente T3, trente-neuf T2 et soixante-trois T1.

## **B. Les logements collectifs**

Le projet que nous proposons, prévoit la création de nombreux logements collectifs. Il est cependant notable que ces bâtiments sont souvent d'une hauteur réduite et qu'ils permettent le plus souvent aux habitants de disposer d'un espace extérieur privatif et sans vis-à-vis.

Le plus imposant d'entre eux se situe au centre de l'îlot (**numéro 4** sur le plan de masse du projet, page 62) et est composé de trois étages. De forme cubique, d'un point de vue architectural il rompt avec les formes effilées des autres logements collectifs. Son positionnement et son orientation lui permettent de ne pas se trouver à proximité d'autres bâtiments. Les fenêtres ne donneront pas directement sur d'autres logements, cela réduira ainsi le sentiment de promiscuité. Dans ce bâtiment il serait intéressant, comme pour l'usine réhabilitée, de concevoir une structure à la fois en béton et en bois. Le projet retenu pourrait ressembler à un bâtiment qui a déjà été construit dans la commune de Chantepie (53).



**Figure 43: Photo de logements collectifs construit à Chantepie (35)**

Source : [www.lucien.fr/bois-ossature.php](http://www.lucien.fr/bois-ossature.php)

La partie inférieure du bâtiment est en béton et la partie supérieure est en bois Douglas. La couverture est, elle en zinc.

Ce type de construction s'intégrera parfaitement dans le paysage urbain tout en le renouvelant.

Les logements qui composeront cet édifice, composé d'une SHON de 1200 m<sup>2</sup>, iront du T1 au T3, en laissant la part belle aux logements les plus petits. Ainsi il est possible de réaliser au sein de ce bâtiment vingt T1, quinze T2 et sept T3.

Le bâtiment portant le **numéro 6** sur le plan de masse du projet (page 62), devrait lui aussi bénéficier de ce style de construction afin de garantir une certaine continuité architecturale. Sa forme est cependant très différente. En effet ce bâtiment est composé de deux sous-ensembles de forme rectangulaire. Afin de limiter la monotonie des bâtiments dans l'îlot, les deux sous-ensembles seront de tailles différentes. Le premier situé plus à l'est, sera composé de seulement deux étages alors que le second sera de trois étages.

Les logements qui composeront cet édifice, composé d'une SHON de 970 m<sup>2</sup>, iront du T1 au T3, en laissant la part belle aux logements les plus petits. Ainsi il est possible de réaliser au sein de ce bâtiment vingt et un T1, treize T2 et quatre T3.

Il existe dans notre projet d'autres logements collectifs, mais leur situation proche d'habitations déjà existantes, nous ont poussé à proposer des tailles plus réduites (R+1).

Une partie de ces logements se trouvent au nord-ouest de notre projet (**numéros 1 et 2** sur le plan de masse de notre projet, page 62). Le plus au nord (**numéro 1**), est

constitué de quatre unités indépendantes. Chacune est, elle même divisée en deux logements. Le premier situé aux rez-de-chaussée, possède une superficie d'environ 60 m<sup>2</sup> et un jardin privatif derrière la bâtisse. Sa superficie permet de réaliser un T3. Le second logement situé à l'étage est lui plus petit (environ 45m<sup>2</sup>) et possède une terrasse donnant côté rue. Cette disposition permet de créer deux logements de tailles différentes possédant un espace extérieurs privatif, tout en garantissant l'absence de vis-à-vis. En effet l'appartement situé à l'étage est orienté principalement vers la rue et ne donne donc pas sur le jardin privatif de l'autre appartement.

Ce premier bâtiment permet donc de réaliser quatre T3 et quatre T2.

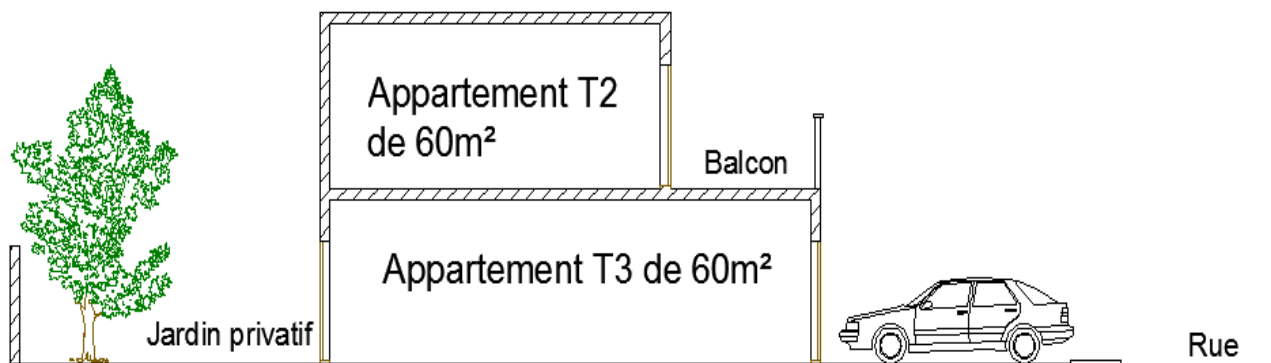


Figure 44 : Coupe d'un des logements collectifs numéroté 1 sur le plan de masse du projet

Source : PRUCHE Hadrien

Le bâtiment possédant le **numéro 2** est lui aussi bâti sur le même schéma, mais les logements sont de plus grandes tailles. En effet il est possible de réaliser dans ce bâtiment deux T4 de 90m<sup>2</sup> chacun et deux T3 de 70m<sup>2</sup> chacun.

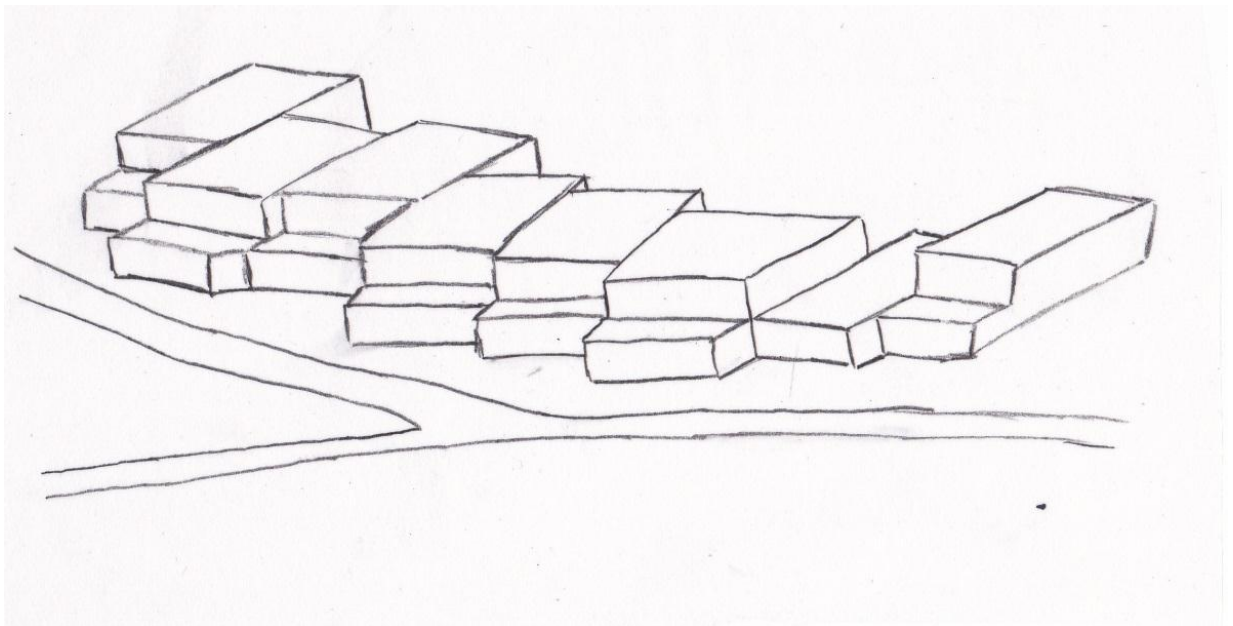
Les derniers logements collectifs se trouvent à l'est du projet (**numéros 8** sur le plan de masse du projet, page 62). L'ensemble est constitué de huit unités qui ont des formes différentes mais qui reprennent le principe de construction évoqué précédemment. En effet même si les dimensions de ces habitats sont beaucoup plus élevées, elles sont majoritairement constituées de deux logements. Le premier, au rez-de-chaussée, a en moyenne une superficie de 210 m<sup>2</sup> et possède un grand jardin privatif derrière le bâtiment. L'appartement situé à l'étage à lui une superficie moyenne de 190 m<sup>2</sup> et possède une grande terrasse donnant sur la rue. Ce type de construction permet d'obtenir de grands logements (de type T4 ou supérieur) tout en préservant une forte densité. Contrairement aux autres habitats collectifs, ils pourront, par leurs tailles, permettre l'accueil de ménages composés d'un couple et de plusieurs enfants. La mixité sociale passe d'abord par l'alliance de différents types d'habitants.

Le principal avantage de ce type de construction, c'est qu'elles combinent les atouts des habitations individuelles et ceux des habitats collectifs. En effet ces logements possèdent tous un espace de vie extérieur privé et avec un vis à vis peu important,

propre aux habitations individuelles. Le cadre de vie est donc très agréable. Par ailleurs ces constructions possèdent aussi certains avantages habituellement réservés aux logements collectifs :

- Une densité élevée (les bâtiments sont rapprochés les uns des autres et permettent de ne pas gâcher d'espace)
- Une consommation de chauffage réduite : la promiscuité des différents bâtiments permet de limiter les déperditions de chaleur.
- Un coût de construction bas : construction de nombreux logement d'un même type et mutualisation de certains murs porteurs.

L'enfilade des huit bâtiments n'est pas rectiligne. Elle permet ainsi de marquer le tracé de la rue, tout en évitant de créer quelque chose de trop répétitif et de trop monotone. Ce non alignement a aussi pour effet la possibilité d'avoir un jardin sans vis-à-vis. En effet les bâtisses étant décalées les unes par rapport aux autres, il devient difficile de voir ce que fait son voisin alors qu'il ne se situe pas au même niveau. L'insertion dans cette enfilade d'un bâtiment composé d'un seul niveau, et donc d'un seul logement, permet là encore de rompre avec la monotonie.



**Figure 45 : Croquis de l'enfilade de petits collectifs  
(Numéro 8 sur le plan de masse du projet)**

Source : PRUCHE Hadrien

## C. Les logements individuels

Le projet prévoit aussi la création de logements individuels qui seront associés aux logements collectifs précédemment évoqués. Dans une optique de mixité sociale les logements individuels qui seront produits seront de préférence de grandes tailles afin d'accueillir à la fois des populations plus aisées, mais aussi des familles plus nombreuses.

Au nord-est de notre projet, nous allons construire deux grandes maisons quasi identiques et donnant sur la rue. D'une superficie de 200 m<sup>2</sup> chacune elles pourront accueillir des familles nombreuses. Les façades nord de ces maisons, donnant sur la rue, posséderont peu d'ouvertures, alors que les façades sud, qui s'ouvrent sur de grands jardins posséderont de nombreuses ouvertures. Cette configuration permettra de profiter au maximum des jardins, mais aussi de maximiser les apports solaires. D'un point de vue architectural elles pourront ressembler à ce que propose la société Architecteo.



**Figure 46 : Photo d'une maison à ossature bois produite par la société Architecteo**

Source : <http://maison.architecteo.com/maison-bois-bioclimate-d-b.html>

Cette maison de style contemporain est construite en ossature bois et possède un toit plat. Ce type de maison peut être qualifié de BBC (Bâtiment Basse Consommation) car l'ossature en bois peut permettre l'installation d'une isolation de qualité.

Enfin notre projet compte tout au nord, cinq petites maisons composées de deux niveaux. Ces petites maisons de seulement 80m<sup>2</sup> permettent d'occuper certains petits interstices. Ce type de maisons reprend l'idée de maison modeste construite au nord de l'îlot.



**Figure 47 : Photo de maisons situées au niveau de l'intersection de l'avenue de Beauval et du général de Gaulle**

Source : PRUCHE Hadrien

Ces maisons mitoyennes ont pour avantage d'utiliser peu de surface au sol tout en garantissant une certaine qualité de vie à ses habitants. Les habitants profitent d'un jardin et des atouts des maisons individuelles, mais conservent une partie des avantages des logements collectifs (réduction des coûts de production, réduction de la consommation de chauffage et densité élevée).

## Tableau récapitulatif de la construction de logements

Type de logement	T1	T2	T3	T4 ou supérieur
Superficie standard	18 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup>	Très variable
Nombre de logements construits	104	73	47	19

Le projet que nous proposons permet de créer au total 243 nouveaux logements. La production des logements les plus petits est la plus importante car la ville en manque cruellement. Cette importante production de logements se fait dans le respect de la qualité de vie des futurs habitants. La mise en place d'un système intelligent de circulation et de stationnement participe d'ailleurs à la création d'un cadre de vie agréable.

## II. Circulation et stationnement

La gestion de la circulation et du stationnement est un point important dans la création d'un nouveau quartier. En effet cette gestion doit à la fois permettre à tous de se déplacer le plus facilement possible, mais elle ne doit pas non plus perturber la tranquillité du nouveau quartier.

### A. Gestion du stationnement

Les futurs habitants du quartier auront la possibilité de garer leurs voitures à proximité de leurs habitations. Toutefois il est prévu que les parkings soient créés le plus possible en bordure d'îlot. Cette disposition permet de libérer de l'espace au cœur de l'îlot. L'accès de l'îlot en voiture est donc limité et permet aux habitants d'avoir un cadre de vie plus agréable (milieu moins minéral et pollution réduite), mais aussi de bénéficier de plus de sécurité.

Les parkings situés au Sud de notre projet (voir le plan de masse du projet page 62) et à proximité des bureaux, existent déjà et seront conservés. En effet ils permettent aux employés de pouvoir se stationner à proximité de leurs lieux de travail.

Les parkings situés au nord de l'îlot sont eux aussi déjà existant. Ils sont en utilisés par quelques habitants du quartier, mais aussi par les parents emmenant leurs enfants à l'école.

La constitution de ces espaces de stationnement est actuellement trop minérale. Il serait plus intéressant d'arborer ces lieux afin de rendre les entrées de l'îlot plus attractives.

Leur occupation est actuellement relativement importante et répond parfaitement à certains besoins. Il paraît donc nécessaire de les conserver. Néanmoins il est notable qu'ils ne suffiront pas à combler l'ensemble des besoins des futurs résidents.

Pour la majorité des futurs habitants, qui ne possède pas de place de stationnement devant leurs habitations, il sera possible de se garer à l'ouest de l'îlot, derrière l'ancienne usine réhabilitée. Le positionnement de ce parking est idéal puisqu'il se trouve à proximité de nombreuses habitations et parce qu'il se retrouve caché visuellement par l'ancienne usine. Par ailleurs les habitants du bâtiment situé à proximité de ce parking ne subiront que peu de nuisances puisque les logements seront essentiellement tournés vers l'espace de jeux et de rencontre. La création de ce parking arboré d'environ 1 500m<sup>2</sup> permettra de répondre à l'essentiel des besoins.

Bien que des places de stationnement soient prévues, la voiture en tant que moyen de transport ne sera pas encouragée dans notre projet afin de respecter nos engagements de développement durable. Il est notamment prévu d'encourager les déplacements en vélo. Pour cela seront construits deux boxes à vélos. Situés à des emplacements stratégiques, ils permettront à tous de disposer d'un lieu de stockage à proximité de leurs habitations. Le système de stockage des vélos mis en place sera semblable à celui que la métropole de Grenoble utilise pour le stationnement de ses vélos en location (service dénommé « Métro-Vélo »).



**Figure 48 : Photo d'un box à vélos utilisé par la métropole de Grenoble pour son service Métro-Vélo.**

Source : [http://vms.metrovelo.fr/sag\\_consigne.html](http://vms.metrovelo.fr/sag_consigne.html)

Ce système astucieux permet de stocker facilement un nombre important de vélos tout en utilisant une surface au sol réduite. Ce box garantira aux habitants une sécurité pour leurs vélos et facilitera leurs utilisations. Par ailleurs son style permettra de s'intégrer facilement dans l'ilot.

L'instauration de ces boxes encouragera les habitants à utiliser leurs vélos plutôt que leurs voitures, mais cela ne suffira pas. Il est en effet indispensable de créer de voies de circulation adaptées aux cyclistes.

## B. Développement de liaisons douces

Afin que les utilisateurs de vélos soient encouragés, il est nécessaire de créer un ensemble de voies adaptées.

### 1. Des voies réservées aux piétons et aux vélos

Le cœur de l'îlot sera débarrassé des voitures et laissera une place importante aux piétons et aux cyclistes. C'est un point important de notre projet, qui permettra de répondre à plusieurs exigences :

- Limitation des nuisances visuelles et sonores : les voitures ne circuleront pas au niveau de la majorité des habitations
- Evite de transformer la route en voie de contournement : aux heures de pointe de nombreux automobilistes seraient tentés de pratiquer cette voie afin d'éviter le carrefour encombré situé à la jonction de l'avenue du maréchal Foch et du général de Gaulle.
- Sécurisation d'un espace qui sera fréquenté par de nombreux enfants (proximité de l'espace de jeu).
- Sécurisation des déplacements des piétons et des cyclistes : les risques de se faire renverser par une voiture sont considérablement réduits.

Ces voies internes de circulation seront construites en béton désactivé. Ce matériau est beaucoup plus clair qu'un enrobé traditionnel et permettra de distinguer aisément les voies interdites aux voitures. Il offre aussi une qualité visuelle plus intéressante permettant là encore de profiter d'un cadre paysager agréable.



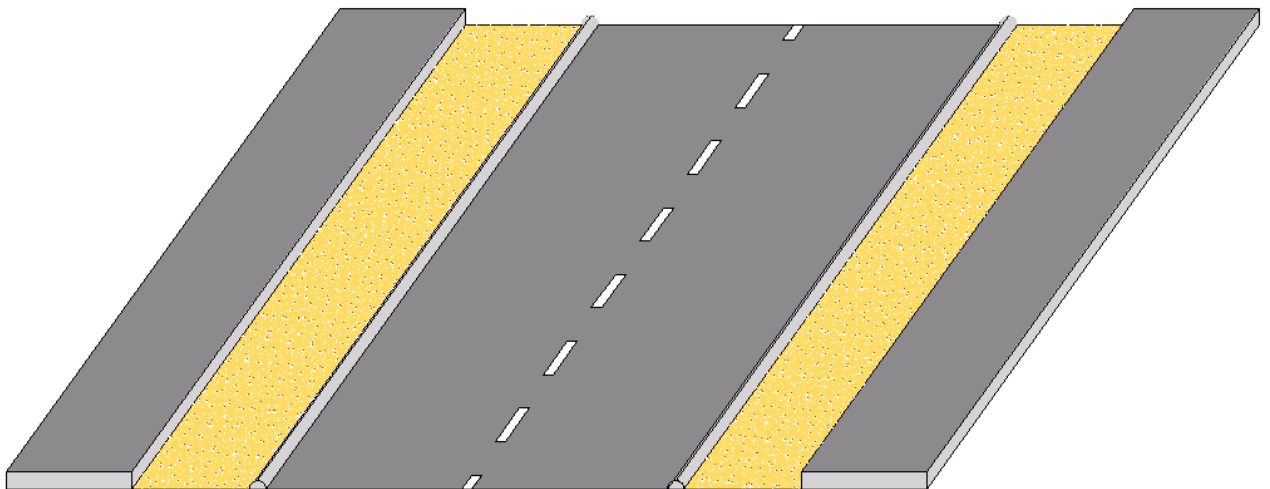
**Figure 49 : Photo d'une piste cyclable en béton désactivé à Villeneuve sur Lot**  
Source : <http://www.ville-villeneuve-sur-lot.fr/action-bastide-l%E2%80%99avenir-s%E2%80%99installe-en-centre-ville-art261.html>

Cette mesure permettra d'améliorer considérablement le cadre de vie des habitants. Par ailleurs bien que les automobilistes ne pourront pas circuler dans la totalité de l'îlot, l'utilisation de la voiture ne sera pas trop pénalisée grâce à la présence de nombreuses places de stationnement.

Un des objectifs de cette mesure est bien évidemment de faciliter l'usage du vélo pour les habitants, mais elle ne permettra pas à elle seule d'assurer une pratique du vélo en toute sérénité. La circulation doit aussi être facilitée dans le reste de l'îlot.

## 2. Le partage des voies de circulation

Afin d'assurer une pratique agréable de tous les modes de déplacement, l'ensemble des autres voies de circulation partageront efficacement l'espace. En effet il est prévu de partager les voies de circulations pour que tous les usagers puissent se déplacer dans de bonnes conditions.



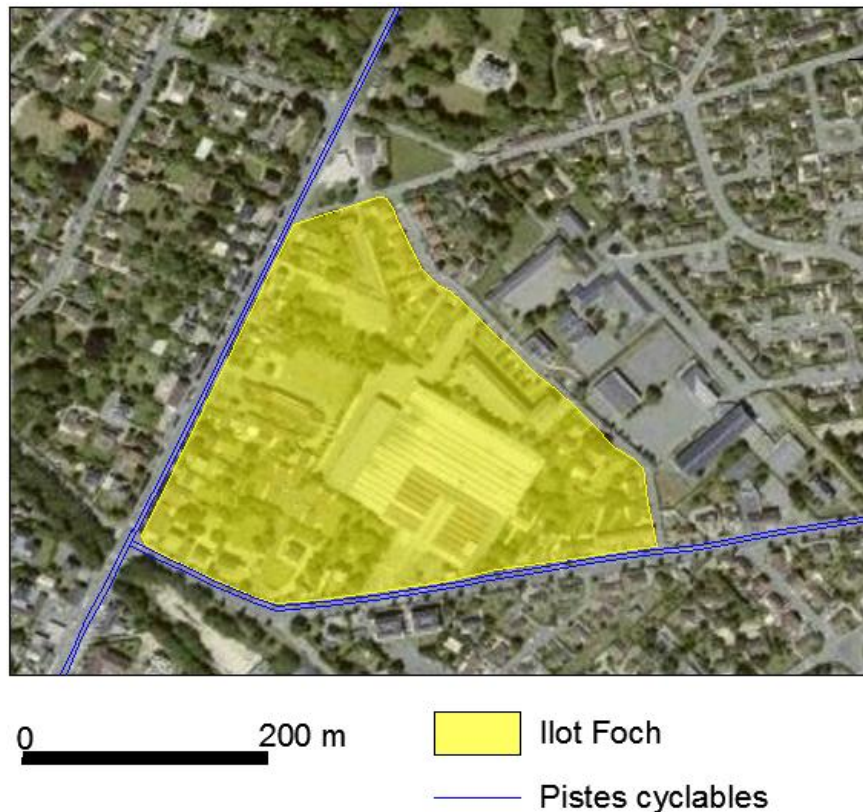
**Figure 50: Modélisation d'une voie de circulation**

Source : PRUCHE Hadrien

Les voies réservées aux voitures mesurent en moyenne 2.5 mètres de large et sont encadrées par des pistes cyclables. Ces pistes cyclables de 1.5 mètres de large, auront chacune un sens de circulation bien définie. Les trottoirs seront eux réservés aux piétons et mesureront aussi 1.5 mètres de large. Les pistes cyclables seront protégées des voitures par un léger muret d'une quinzaine de centimètres. Ainsi les voitures n'empièteront pas, comme elles le font souvent, sur les voies réservées aux vélos. Afin de renforcer visuellement la différenciation des différentes voies, les pistes cyclables seront en béton désactivé alors que les autres voies seront composées d'un enrobé classique. Par ailleurs l'utilisation de ces matériaux permettra de créer une continuité avec les voies situées au centre de l'îlot.

### 3. Le prolongement des pistes cyclables

La création de pistes cyclable dans l'îlot est très importante, mais elles ne présentent aucun intérêt si elles se limitent aux frontières de la zone d'étude. C'est pour cette raison que les pistes cyclables seront prolongées. Elles permettront ainsi de relier aisément tous les quartiers entre eux.



**Figure 51 : Plan des prolongements de pistes cyclables**

Source : PRUCHE Hadrien à partir d'une photo satellite de Google Map

Le quartier est actuellement démunie de pistes cyclables, il a donc été décidé de prolonger les pistes cyclables. Le prolongement vers le nord permettra notamment aux différents usagers d'utiliser leur vélo pour se rendre au grand centre commercial situé au nord de la ville. La même voie permet aussi d'aller plus au sud pour permettre aux cyclistes de se diriger vers le centre-ville. Enfin le prolongement vers l'est permet de desservir les différentes écoles du quartier de Bonsecours.

La création de ces voies est facilement réalisable, car les avenues du général de Gaulle et du maréchal Foch, possèdent toutes les deux de larges trottoirs surdimensionnés par rapport aux flux de piétons.

La création de ces pistes cyclables permettra de faciliter l'accès des futurs habitants de l'îlot aux différents lieux importants de la ville tout en garantissant leur sécurité. Néanmoins ce type d'aménagement permettra aussi d'améliorer les conditions de vie de nombreux autres senlisiens. En effet le nombre très limité de

pistes cyclables à Senlis est un réel problème pour la pratique du vélo en toute sécurité.

L'ensemble de ces mesures vise à favoriser la pratique du vélo, mais cette pratique ne doit pas être la seule façon de circuler. La mise en place d'un réseau de transports en commun efficace est primordiale.

#### **4. L'accès aux transports en commun**

Afin de permettre à tous de se déplacer facilement tout en limitant l'impact sur l'environnement, il est important que les transports en commun soient efficaces. Actuellement l'îlot est relativement bien desservi en transports en commun. En effet il dispose de deux arrêts de bus. Un situé devant les bureaux et l'autre aux nord-ouest de l'îlot. Le projet est donc desservi en bus aux deux extrémités de celui-ci. Il ne semble donc pas nécessaire de créer un nouvel arrêt. Cependant au vu du nombre de nouveaux habitants il serait intéressant de construire des abris bus. En effet c'est en améliorant le confort des utilisateurs, que nous pouvons espérer augmenter le nombre de voyageurs dans les bus senlisiens.

L'îlot se trouve relativement proche de la gare routière. Toutefois il serait intéressant de réduire le temps de parcours pour se rendre à la gare puisqu'actuellement les utilisateurs doivent contourner les anciennes voies ferrées pour l'atteindre. Pour cela je propose de permettre des perméabilités piétonnes au sein du futur éco-quartier qui sera construit sur les anciennes voies ferrées.

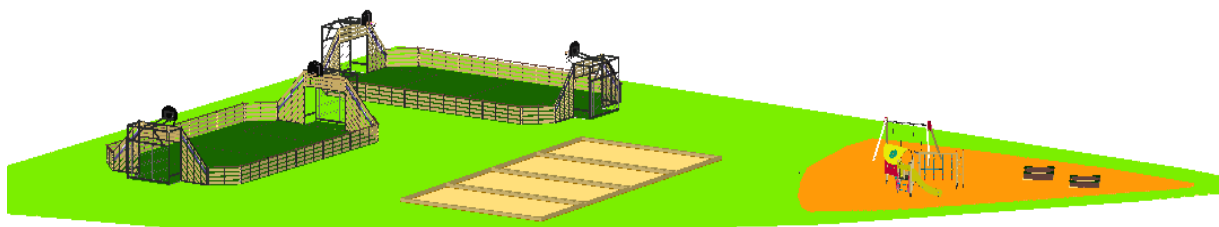
La gestion de la circulation et du stationnement ainsi effectuée devrait permettre de garantir une certaine qualité de vie aux futurs habitants. Par ailleurs la disposition adoptée permet de dégager de l'espace et donc la création d'espaces publics plus importants.

### III. L'espace public : un lieu de rencontre

Le projet prévoit de larges espaces de partage pouvant permettre la pratique de différentes activités en plein air, ou de simplement profiter des espaces verts pour se détendre

Le projet a pour objectif d'accueillir une population très variée, c'est le principe de mixité sociale. On y retrouvera des étudiants, de jeunes actifs, des couples avec enfants, des personnes âgées, ...

Au cœur de l'îlot se trouve un espace de vie important pour le projet, il s'agit d'une zone permettant la pratique de différentes activités.



**Figure 2: modélisation de l'aire d'activités et de jeux.**

Source : PRUCHE Hadrien

Dans la partie située le plus au sud de ce terrain de jeux on retrouve un espace dédié aux enfants les plus jeunes. On y trouvera une balançoire composé de deux chaises, deux bacs à sable et un élément permettant de nombreuses activités. Cet espace est aéré et sera spécialement conçu pour accueillir de jeunes enfants du nouveau quartier mais aussi les enfants qui sortiront des écoles maternelles et primaires toutes proches. La suppression de la circulation de voiture à proximité de ces espaces de jeux joue un rôle important dans l'attractivité du lieu. La sécurité est souvent un critère important lorsque les parents choisissent une activité pour leurs enfants.

Au Sud de l'espace de jeux seront installé deux terrains multisports. Ils permettent la pratique de nombreux sports collectifs comme le football, le handball, le basketball, ... Ces terrains sont majoritairement destinés aux adolescents mais pourront aussi accueillir un public plus âgé.

Enfin au centre, seront positionnés quatre boulo-dromes permettant la pratique de la pétanque. Cette installation est, elle destinée à un public plus âgé.

L'espace d'activités et de jeux possède donc de nombreuses activités permettant à différentes tranches d'âge de se réunir en un même lieu. Les résidents mais aussi les personnes extérieures pourront comme bon leur semble, pratiquer des activités en commun ou simplement se détendre. Le sentiment de bien-être sera d'ailleurs renforcé par l'absence de nuisances sonore causées habituellement par les voitures.

Ces équipements sont très peu représentés sur la commune, ils attireront donc une population extérieure au quartier. Ce mélange de populations permettra à la nouvelle de mieux s'intégrer dans celle de la commune.

Au sein de ce nouvel îlot d'autres espaces seront aménagés afin de favoriser les rencontres. En effet un parc sera créé entre les différents logements. La disposition des bâtiments et la densité des habitations a permis de créer de grands espaces publics qui seront utilisés afin de donner une identité propre à l'îlot et de favoriser les rencontres. L'aménagement paysager devra aussi assurer une continuité paysagère et créer une ambiance cohérente avec ce qui se trouve sur l'îlot mais aussi avec son environnement.

Le choix des espèces végétales devra être mûrement réfléchi. En effet il sera préférable d'opter pour des essences locales résistantes aux milieux urbains (pollution, stress hydrique, ...). Elles devront aussi être choisies pour leur facilité d'entretien afin de limiter les coûts de maintenance et éviter une dégradation trop rapide de l'aménagement paysager. La diversité des espèces permettra de faire varier les volumes et donc d'augmenter la diversité de l'espace, tout en évitant une trop grande monotonie.

Des cheminements piétonniers seront aménagés afin de structurer les espaces en desservant efficacement les différents lieux de vie, mais aussi afin de limiter les effets d'érosion et de piétinement.

Enfin à proximité des bâtiments seront implantés de grands arbres à feuilles caduques. Ils protégeront les bâtiments des rayons solaires en été (la température à l'intérieur des bâtisses sera donc plus fraîche). Inversement, en hiver ils laisseront pénétrer les rayons solaires jusqu'aux bâtiments, permettant ainsi de réduire la consommation énergétique engendrée par le chauffage.

## Conclusion

---

L'îlot Foch donne depuis déjà plusieurs années une mauvaise image du quartier, qui se situe à moins de 200 mètres du centre-ville et à proximité de nombreux commerces et équipements. Cette zone qui possède pourtant un fort potentiel, grâce à sa position géographique, vient entacher le cadre de vie exceptionnel de la ville. Malgré ces nombreux atouts, l'îlot n'a pas su se renouveler et est resté en partie sans activités pendant de nombreuses années. Pourtant la ville de Senlis manque de logements et le foncier de qualité devient de plus en plus rare. L'opération de renouvellement urbain que nous proposons permettrait de requalifier les sites abandonnés, de redynamiser le quartier et la commune, et comblerait les importants besoins en logements de la ville.

La réhabilitation de l'îlot paraît donc essentielle et permettrait la résolution de nombreuses problématiques.

En effet sa réhabilitation permettrait dans un premier temps de créer les logements dont manque la ville. Le projet insistera sur les logements de petites tailles, qui sont très peu représentés sur la commune. Cette réhabilitation est aussi l'occasion de créer plus de cohésion sociale. En construisant une majorité de logements intermédiaires, le quartier sera capable de faire la liaison entre le centre-ville et la périphérie plus modeste. Ce lien social sera renforcé en proposant notamment des espaces publics qui permettront les rencontres entre les différentes populations. Le projet propose donc de créer des espaces d'activités et de jeux, mais aussi des espaces de détente qui permettront de consolider ce lien.

Le nouveau projet s'intégrera parfaitement dans son environnement en respectant les qualités architecturales qui l'entoure. Dans une optique de développement durable et de respect de l'environnement, le projet propose de créer des habitats denses et de faibles hauteurs.

Enfin la gestion de la circulation et du stationnement sera optimisée, avec la mise en place de procédés limitant l'utilisation de la voiture au cœur de l'îlot. Cela permettra notamment de réduire l'impact de l'utilisation de la voiture sur l'environnement, mais aussi et surtout de proposer un cadre de vie plus agréable.

**En définitive ce projet d'envergure permettra de résoudre les importants besoins de la ville en terme de logements, de rendre plus attractif le quartier mais aussi la ville et d'améliorer la mixité sociale. Notre projet proposera par ailleurs aux nouveaux résidents un cadre de vie agréable tout en respectant son environnement.**

# Bibliographie

---

## Sites internet :

Insee [3.05.2012], [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Cadastre [3.05.2012], [www.cadastre.gouv.fr](http://www.cadastre.gouv.fr)

ADEME [3.05.2012], [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

Site de la mairie de Senlis [3.05.2012], <http://www.ville-senlis.fr/>

Site de la communauté de communes des trois forêts [5.05.2012],  
[www.cc3forets.fr/](http://www.cc3forets.fr/)

Site de l'office de tourisme de Senlis, [5.05.2012], <http://www.senlis-tourisme.fr/>

## Ouvrages :

DURAND, Marc, BONNET, Philippe B - *Senlis et son patrimoine* : La ville en ses forêts, Beauvais, GEMOB, 2004 - 170 p.

GAUZIN-MULLER, Dominique – *L'architecture écologique* : 25 exemples européens – Le Moniteur.

ASCHER François – *Les nouveaux principes de l'urbanisme – L'Aube, 2010 – 124p. (Aube de poche).*

## Autres documents :

Plan d'occupation des sols de la ville de Senlis - 1985.

Plan d'aménagement et de développement - mai 2012.

Parc naturel régional Oise-Pays de France - Etude urbaine de la commune de Senlis – 2007.

Compte rendu du conseil municipal du 15 septembre 2011 : Périmètre d'étude sur l'îlot compris entre les rues du maréchal Foch, Notre-Dame de Bonsecours et les avenues de Beauval et du général de Gaulle.

# Table des matières

---

<b>Partie 1 : La commune de Senlis</b> .....	9
I. Senlis, une petite ville .....	9
A. Une ville picarde qui profite du rayonnement de la région parisienne .....	9
B. Une petite ville chargée d'histoire .....	12
II. La situation actuelle .....	15
A. Configuration spatiale .....	15
B. Les transports .....	21
C. Situation économique.....	23
D. Une volonté politique de redynamisation de la ville.....	26
III. La population et le logement .....	27
A. Dynamique démographique .....	27
B. Un parc de logement cher et peu diversifié .....	30
C. Perspectives d'évolution .....	31
<b>Partie 2 : Une friche dans un faubourg</b> .....	33
I. Présentation de la zone d'étude .....	34
A. Un positionnement central.....	35
B. Un quartier marqué par une tradition industrielle.....	38
C. Un ilot partiellement occupé.....	40
D. Une composition disparate .....	46
E. Identité paysagère .....	54
F. Atouts et faiblesses du site .....	55
II. Enjeux et objectifs.....	56
A. Le logement .....	56
B. Redynamiser le quartier .....	57
C. Le développement durable et l'environnement.....	57
D. Circulation et stationnement.....	58
<b>Partie 3 : Propositions d'aménagement, création de logements</b> .....	60
I. Une mixité des habitats .....	61
A. Utilisation du bâti déjà existant .....	63
B. Les logements collectifs.....	64
C. Les logements individuels.....	68

II. Circulation et stationnement.....	71
A. Gestion du stationnement .....	71
B. Développement de liaisons douces.....	73
III. L'espace public : un lieu de rencontre.....	77
Conclusion .....	79
Bibliographie.....	80



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département Aménagement

**35 allée Ferdinand de Lesseps**  
**37200 TOURS**

PRUCHE Hadrien  
Stage de découverte  
DA3 – 2012

## **REHABILITATION DE FRICHES URBAINES A SENLIS (60)**

### **Création de logements intermédiaires à dominantes mixtes**

La commune de Senlis est une petite commune située dans l'Oise en Picardie. D'un point de vue économique elle profite très largement de l'attractivité de la région parisienne et plus particulièrement de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle situé à une vingtaine de kilomètres. La ville procure à l'ensemble de ses habitants un cadre de vie privilégié. La commune possède de nombreux atouts lui conférant une forte attractivité. La très faible augmentation du nombre de logements, conjuguée à une forte attractivité a créé une importante pression foncière augmentant considérablement les prix des logements. De plus le parc de logements est peu diversifié et manque cruellement de petits logements. Il devient donc de plus en plus difficile pour certaines populations de trouver un logement sur le territoire de la commune.

Pour répondre à cette problématique, nous avons souhaité concentrer notre étude sur un îlot en partie délaissé. Cet îlot Foch constitué de plusieurs friches industrielles, d'un entrepôt en sous occupation et de nombreux logements, a une identité mal définie et est propice à une réhabilitation. Il offre en effet, un fort potentiel. Il est situé à moins de 200 mètres du centre-ville et à proximité de nombreux commerces et équipements.

En tenant compte des contraintes qui s'appliquent à ce quartier, nous avons décidé de requalifier cet espace, pour répondre aux besoins de la ville en termes de logements. Les notions de mixité sociale et de développement durable prennent une place importante dans notre projet.

**Mots clefs** : Réhabilitation, friche industrielle, entrepôt, logements collectifs et individuels, mixité, densité, développement durable, Senlis, Oise (60), Picardie.