Déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

- Quartier de la gare-

Rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les orientations d'Aménagement et de Programmation sont définies à l'article L.151-6 du code l'urbanisme « *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.* »

Complété par l'article L.151-6-1 qui précise : « *Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.* »…..

….. et l'article L.151-6-2 qui précise : *« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »*

Complété par l'article L. 151-7 du code l'urbanisme « *Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, notamment par l'identification de zones propices à l'accueil de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition ;

8° Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, identifier les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L. 141-5-3 du code de l'énergie. » 3 Agence KR

Ces articles sont complétés dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme par l'article R. 151-6 qui précise «*Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville……* » et complété par l'article L.151-7: « *Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19…… »*

Les demandes d'autorisation d'urbanisme s'inscrivent dans un rapport de compatibilité avec les OAP.

LE CONTEXTE DE L'OAP

Le secteur de l'OAP porte sur le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. Situé dans le « corridor aéroportuaire » entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget ainsi qu'à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position stratégique à plusieurs échelles.
L'ambition de la ZAC du Triangle de Gonesse est de reconfigurer cet espace en conciliant des enjeux à plusieurs échelles et d'en faire un espace attractif. Elle poursuit les objectifs suivants :
Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bioéconomie et en lien avec les projets agricoles du territoire.
Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire.
Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express.
Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation du territoire
Au sein de la lisière agricole accueillir des projets de production à vocation expérimentale, sociale, pédagogique.

L'ouverture à l'urbanisation de ce site est conditionnée par l'arrivée d'une infrastructure de transports lourds, la gare de la ligne de métro 17 du Grand Paris Express, qui vient connecter le Triangle de Gonesse à des polarités métropolitaines. Celle-ci viendra constituer un pôle d'échange multimodal autour duquel se constituera un nouveau quartier venant tisser du lien entre le site et les quartiers voisins.
Le territoire possède un patrimoine agricole important. Une Zone Agricole Protégée (ZAP) de 400 ha se situe au nord du Triangle de Gonesse, dont 20.5 ha sont intégrés au périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse et constituent la « lisière agricole ». Les orientations de l'OAP prennent en compte ce contexte agricole.

LE SITE DE L'OAP

Le site est délimité par la RD 317 à l'Ouest, l'avenue du Parisis au Sud et l'autoroute A1/A3 à l'est. Ces axes routiers constituent un atout de desserte du site. Sa position dans le « corridor aéroportuaire » entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget, constitue un atout mais nécessite de prendre en compte dans les projets le Plan d'Exposition au Bruit de ces aéroports pour limiter l'impact sur les usagers du site.
Aujourd'hui, le site se compose principalement de terres agricoles dont 20,5 hectares font partie de la Zone Agricole Protégée située au nord et constitue la lisière agricole. Cette dernière servira d'espace tampon, entre le projet d'aménagement urbain de la ZAC et le reste de la ZAP. Le site est marqué par une topographie présentant une légère pente avec une différence de nivellement général de 15 m sur 1,8 km. Une butte au centre de la lisière et une butte au Sud-Est du site constituent des points hauts sur le site.

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

L'orientation d'aménagement et de programmation comprend plusieurs principes d'aménagement reposant sur les axes suivants :

- Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale
- Une ambition environnementale affirmée
- Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un coeur de quartier pacifié
- Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun

Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale

La trame structurante Nord-Sud

La trame Nord-Sud vient structurer l'ensemble du site et définir des mailles espacées d'environ 200m qui constituent l'identité paysagère du site et sont génératrices d'aménités aussi bien environnementales (par une gestion intégrée des eaux pluviales, l'accueil de la biodiversité et la création d'îlots de fraicheur), qu'en terme de cadre de vie et d'usages. Elle structure également le **maillage viaire** et contribue à la bonne desserte des terrains. De plus, elle est orientée de façon à créer des **vues** en direction de la plaine agricole au Nord et, depuis le parvis de la gare, en direction des monuments de Paris. Les liens Nord-Sud garantissent la préservation de l'identité paysagère du territoire en intégrant des dimensions d'agriculture, de paysage et de nature.
La **continuité écologique** inscrite au schéma régional de cohérence écologique et dans le SCoT, est ici déclinée aux franges du site, en lisière ouest, sud et est du site, sur les pourtours du site, en complément de la trame Nord-Sud. La **continuité écologique** inscrite au schéma régional de cohérence écologique et dans le SCoT, vient compléter cette trame en lisière ouest, sud et est du site.

Une forme urbaine dense, compacte et évolutive

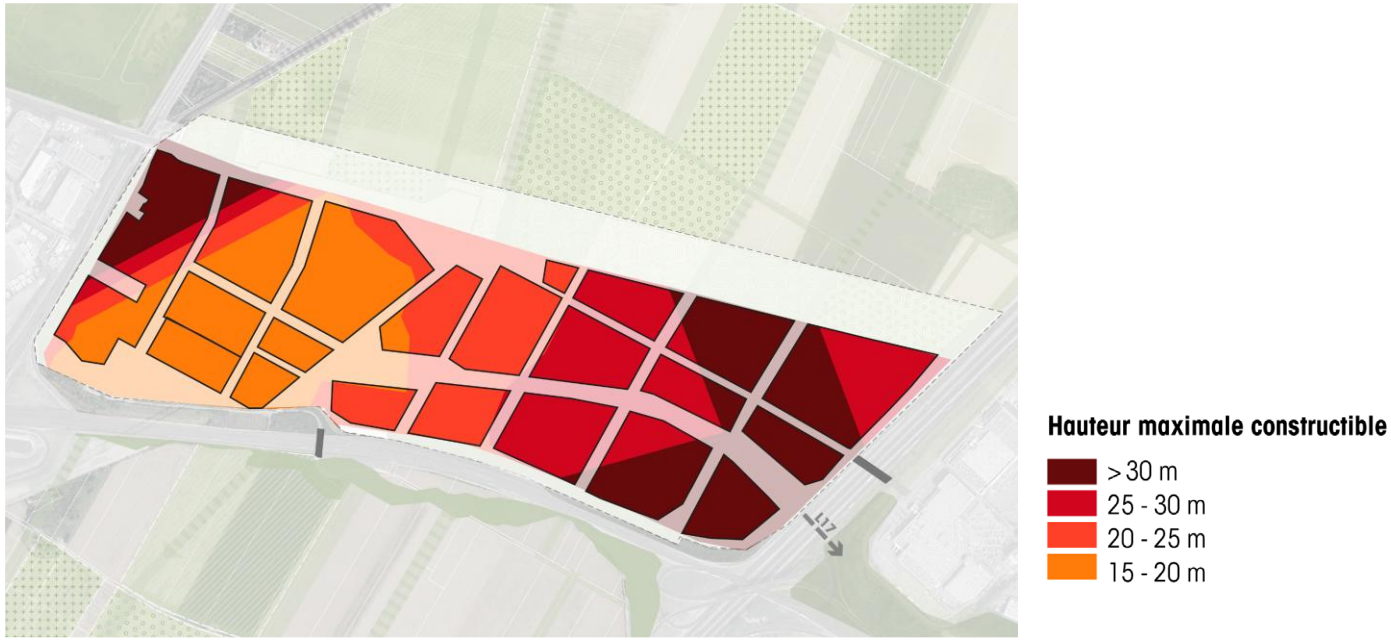
Le projet tend à ménager les espaces de pleine terre en favorisant les formes urbaines denses et compactes et en limitant l'imperméabilisation des espaces non bâtis. La répartition des programmes sur le site répond à une logique concentrique. Les programmes tertiaires et les services se concentreront en coeur de quartier, en lien avec le pôle gare et participeront à l'animation et à l'urbanité du secteur. Une attention particulière sera portée sur la qualité d'aménagement des espaces publics attenants et sur la continuité et la qualité des parcours des modes actifs. Les programmes d'activités productives seront positionnés préférentiellement en périphérie du site.

Les **espaces publics s**eront conçus de manière à favoriser une diversité d'usages suivant l'évolution des besoins et des temporalités.

La trame structurante définie une trame Nord Sud constituée de lanières espacées d'environ 200 m, ce qui permet l'implantation de différentes typologies de programmes bâtis et offre une souplesse pour l'implantation des futurs programmes (redécoupage possible des lots au sein des îlots). Elle permettra également le caractère évolutif des îlots en fonction du cycle de vie des entreprises.

Une hauteur des constructions limitée par le Plan d'Exposition Bruit

La hauteur des constructions du site devra être conforme au plan de **servitudes aériennes**. A l'Ouest du site, les constructions pourront avoir une hauteur de maximum 20 m, soit environ R+5 à R+6. A l'Est du site, elles pourront avoir une hauteur de maximum 30 m, soit environ R+8 à R+9.



Source : Plan Guide, janvier 2024

Une ambition environnementale affirmée

Un projet résilient

La trame paysagère, infrastructure du vivant à grande échelle porteuse des fonctions écosystémiques entrelaçant les trames verte et bleu, a vocation à participer à la résilience du futur quartier face aux changements climatiques en limitant la pression anthropique et en garantissant l'épanouissement du vivant.
Le projet définira une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local. Les constructions devront intégrer les enjeux climatiques et en particulier le confort d'été, à concilier avec les contraintes d'isolation acoustique.

Paysage /plantation

La palette végétale mise en place, prendra en compte tous les facteurs de nature pédologique, climatique… Le cortège floristique associé déclinera toutes les strates visibles et non-visibles, c'est-à-dire des champignons (strate mycorhizienne), en passant par les mousses (strate muscinale), les strates herbacées arbustive et arborée. La nécessité de planter et de favoriser la présence de toutes les strates est la garantie d'avoir un milieu diversifié favorable au développement et implantation du faune riche. En fonction de la situation et du milieu à créer, le nombre des strates sera ajusté.
Les trames vertes composées de zones de pleine terre, de strates végétales diverses et de l'ombre, contribueront à améliorer la qualité du biotope urbain. L'évapotranspiration participe à la régulation des températures ambiantes et à la lutte contre les Ilots de Chaleur Urbain (ICU). Les trames bleues assurent une gestion efficace des eaux pluviales en permettant d'une part, une meilleure infiltration dans le sol, et de l'autre une réduction des risques d'inondations. Si des bassins de rétentions sont prévus, cette récupération des eaux pluviales permettra l'entretien des espaces végétalisés.

Une limitation de l'imperméabilisation des sols

L'imperméabilisation des sols sur l'espace public et les lots privés sera limitée au besoin de fonctionnement du quartier. Le plan de circulation sera rationalisé afin de limiter les emprises viaires. Les emprises au sol du bâti seront limitées en encourageant une densité verticale des programmes. De plus, la mutualisation des fonctions sera recherchée pour optimiser les besoins logistiques notamment (stationnement par exemple). Sur l'ensemble du site, les surfaces de pleine terre seront maximisées et en recherchant le maximum de continuités (au sein des îlots et avec les espaces publics). Les grands espaces publics seront conçus de manière à maximiser les surfaces perméables et plantées.

Une gestion des eaux pluviales intégrée

La gestion des eaux pluviales reposera sur la trame paysagère et la topographie du site. Elle sera favorisée par les surfaces de pleine terre et l'aménagement perméable des surfaces. Elle se fera préférentiellement à ciel ouvert.

Des aménagements paysagers assurant la qualité des espaces publics

Les aménagements paysagers viendront constituer une véritable mosaïque de milieux qui s'appuiera sur la gestion intégrée des eaux pluviales, créant ainsi un véritable réseau écologique à l'échelle du site. Différentes strates végétales et une canopée importante seront mises en place. Le végétal sera utilisé comme vecteur d'ambiances variées. La gestion des espaces verts se fera de manière raisonnée en fonction de leur typologie (espaces extensifs, espaces semi-extensifs, espaces intensifs).

Un aménagement bas carbone

Le projet suivra une stratégie d'aménagement bas carbone à différentes échelles. La nouvelle gare constitue un levier important dans cette stratégie en favorisant le recours aux transports en commun. A l'échelle des bâtiments, l'usage des matériaux biosourcés et géosourcés sera privilégié. Le projet visera par ailleurs à mettre en place une stratégie énergétique vertueuse basée sur des solutions à faible impact carbone.

Energie

Le projet définira une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local en en mettant en place une infrastructure d'approvisionnement énergétique suivante :

- Les toitures devront être solarisées et/ou solarisables, être capables de recevoir aujourd'hui ou demain des panneaux solaires photovoltaïques
- Le site possède un potentiel géothermique. Une étude de faisabilité sera nécessaire concernant son exploitation à la fois pour répondre aux besoins énergétiques des futurs projets, mais également pour celui des activités situées aux alentours du périmètre d'OAP.

Acoustique

Le projet prendra en compte toutes les réglementations en vigueur concernant les nuisances acoustiques. De plus, il définit des mesures additionnelles telles que :

- Localisation des programmes immobiliers les moins denses à l'Est (côté autoroute),
- Mise en place d'une démarche transversale sur la qualité de l'air intérieur sur l'ensemble des projets, intégrant les dispositifs de ventilation et les choix des matériaux,
- Analyse de la compatibilité des potentiels usages en toiture avec les contraintes acoustiques liées aux servitudes aériennes.

Déchets

La mutualisation de la gestion des déchets et la promotion du recyclage sont des éléments à prendre en compte dans le projet. Pour cela, la mise en place d'un système de collecte et de traitement des déchets mutualisés, optimisant les ressources et réduisant l'empreinte environnementale, sera recherchée. La

valorisation des déchets sera également un levier contribuant à la création d'une économie circulaire durable. Ainsi, la mise en place d'un « écopoint » local pourra gérer les approvisionnements, le tri et la valorisation des déchets. La nature des futures activités permettra la mise en place d'une stratégie d'écologie industrielle adaptée.

Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié

Une implantation des programmes dans une logique synergique

Les programmes ayant vocation à s'implanter sur le site devront favoriser la diversification et la recherche de synergies. Des équipements publics structurants ont vocation à s'implanter sur le site parmi lesquels une cité scolaire à vocation internationale, le Centre National des Arts de la Rue et des Espaces publics (CNAREP) de Gonesse et un gymnase. Les autres lots à construire sont destinés à l'implantation d'activités économiques dans une logique de diversification allant du prototypage à la production ainsi qu'à l'offre tertiaire et de services nécessaire pour les accompagner.
La lisière agricole constitue également une opportunité pour implanter des activités économiques agricoles.

Une mutualisation des services et des fonctions contribuant à la compacité des programmes

La mutualisation des fonctions, des services et des espaces techniques sera favorisée pour limiter les besoins en infrastructures et éviter la multiplication des surfaces bâties offrant des usages et services identiques, notamment en ce qui concerne la gestion des déchets, les services aux entreprises et les parkings. Cela pourra permettre la création de pôles de services à des emplacements stratégiques du projet.

Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun

Une intermodalité au premier plan

L'objectif est de valoriser l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun, en développant notamment des espaces publics généreux, sécurisés et agréables pour les modes actifs sur l'ensemble du site. Le pôle gare sera développé de sorte à optimiser l'intermodalité entre transports en commun et modes actifs.
Le site sera desservi par deux lignes de BHNS qui seront en connexion avec la gare, la ligne 20 existante et une nouvelle ligne venant de Garges-lès-Gonesse via l'avenue du Parisis, et qui permettront d'assurer les connexions Est-Ouest vers la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Une circulation des véhicules motorisés régulée

Les itinéraires des véhicules motorisés seront concentrés le long d'un axe Est-Ouest principal pour ainsi privilégier la place des modes actifs dans le reste du site. Les accès principaux au site se feront depuis le carrefour de la Patte d'Oie au Nord-Ouest (RD 117) et depuis un échangeur qui sera aménagé sur l'avenue du Parisis au Sud. Concernant les véhicules agricoles, la liaison fonctionnelle entre le Sud du triangle et le carré agricole au Nord sera maintenue.

Des modes actifs prioritaires : un coeur de site pacifié

Une place particulière est donnée aux modes actifs dans la conception des espaces publics du projet. Ainsi, le coeur de site sera majoritairement dédié aux modes actifs par l'aménagement d'espaces publics pacifiés où les circulations motorisées seront fortement limitées. Cela permettra de garantir une continuité urbaine et paysagère qualitative entre la lisière agricole et le coeur du site.
Un axe dédié aux modes actifs et en partie au BHNS traverse le site d'Est en Ouest. Il permet de garantir un parcours sécurisé, raccordé au réseau de pistes cyclables intercommunal existant. Il sera le principal lien des modes actifs entre le site et le centre-ville de Gonesse.

Une mutualisation des stationnements

La mutualisation de l'offre de stationnement au sein de parkings en superstructure sera recherchée. Cela permettra d'assurer l'évolutivité des besoins ainsi que la réversibilité de la superstructure dans le temps. Cela contribuera également à limiter l'imperméabilisation des sols.

SCHEMA DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT



Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements

Phase 1

La première phase d'aménagement porte sur le coeur de site et la mise en service de la ligne 17, la desserte par le nouveau tracé de la ligne BHNS existante ainsi que le raccordement du site à l'avenue du Parisis par l'aménagement d'un échangeur. Elle déploie les espaces publics autour de la gare du Grand Paris Express et les premiers programmes d'équipements publics, de services et d'activité économiques.

Phase 2

La deuxième phase porte sur les parties est et ouest du site. Les programmes d'activités économiques s'implanteront au fur et à mesure dans la continuité de la phase 1. Cette phase 2 pourra démarrer en parallèle de la réalisation de la phase 1. Leur implantation s'accompagnera d'aménagements paysagers et qualitatifs des espaces publics, en suivant les ambitions environnementales du projet d'ensemble. Des espaces de stationnement mutualisés en silo pourront être développés au fur et mesure.