Département du Val d'Oise (95)

Plan Local d'Urbanisme

Pièce n°4 : Orientations d'Aménagement et de Programmation

APPROBATION
MODIFICATION N°1

VU POUR ETRE ANNEXE A LA DELIBERATION DU :
26 JUIN 2024

SOMMAIRE

1. O.A.P. n°1 : Quartier de la gare 7
1.1 Le périmètre 7
1.2 Le programme 8
1.3 Composition urbaine, paysagère et environnementale 8

2. O.A.P. n°2 : Zone d'activités du Pied de Fer 14
2.1 Le périmètre 14
2.2 Le programme 14
2.3 Composition urbaine, paysagère et environnementale 15

INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies à l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. […] »

Elles sont précisées à l'article L. 151-7 du code de l'urbanisme :

« *Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ; […] ».

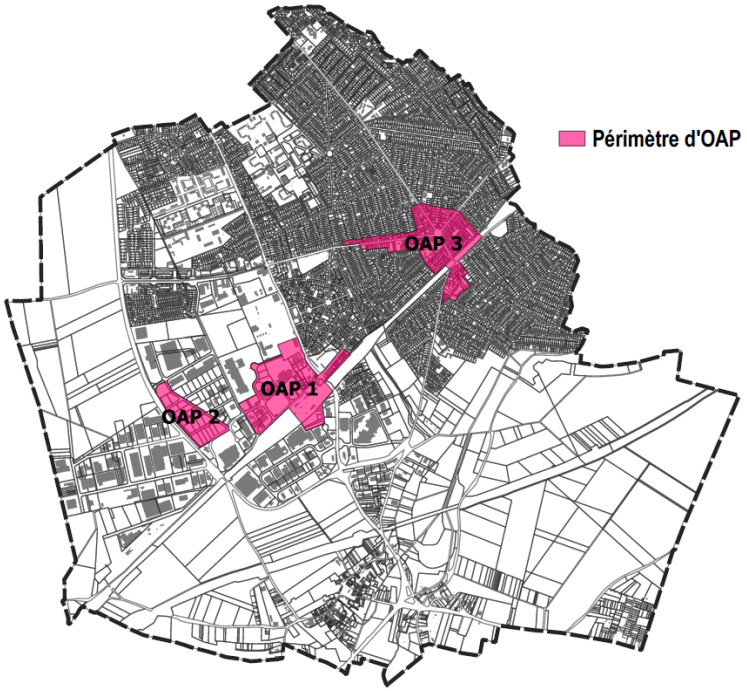
La portée juridique des orientations d'aménagement et de programmation est précisée à l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme, qui stipule que « *tous travaux constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, …* » doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU de Goussainville prévoit la restructuration et le développement du quartier de la gare de Goussainville, le développement de la zone d'activités du Pied de Fer ainsi que l'extension de la zone d'activités du Pont de la Brèche.

Aussi le PLU définit trois O.A.P. pour encadrer les projets d'aménagement de ces secteurs.

- OAP n°1 : Quartier de la gare
- OAP n°2 : Zone d'activités du Pied de Fer
- OAP n°3 : Centre-ville

CARTE DE REPERAGE DES OAP SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL



O.A.P. N°1 : QUARTIER DE LA GARE

Le **quartier de la gare de Goussainville** doit faire l'objet d'une **restructuration importante**. Il s'agit :

- d'une part, d'aménager le **pôle d'échange multimodal** (études STIF) comprenant la mise en accessibilité de la gare RER, la restructuration de la gare routière accompagnée du réaménagement du parvis de la gare et du réaménagement de la rue Clément et Lucien Matheron, ainsi que la prise en compte du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur l'avenue Albert Sarraut.;
- d'autre part, de **restructurer totalement le quartier de la gare** en créant un véritable **centre urbain mixte** accueillant commerces, équipements et services ainsi que de nouveaux logements sur la partie nord du site, autorisés dans le cadre d'un secteur d'opérations du Contrat de Développement Territorial (CDT) Cœur économique Roissy Terres de France situé en zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En outre, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et la ville de Goussainville ont engagé une **réflexion globale sur le devenir du pôle gare**.

L'OAP vise à encadrer les projets futurs au travers de principes d'aménagement.

1.1 Le périmètre

L'OAP recouvre la zone UD, le secteur UBa (qui correspond à une partie du secteur d'opération A du Contrat de Développement Territorial) et une partie de la zone UB du PLU. Elle est délimitée de la façon suivante :

- **à l'ouest** par l'emprise de la plate-forme de la gare de part et d'autre des voies ferrées, l'avenue des Demoiselles, l'avenue Jacques Anquetil et l'avenue Marcel Cerdan ;
- **au nord** par la rue Pierre de Coubertin, le collège et le stade, et l'avenue du 6 juin 1944 ;
- **à l'est** par l'avenue Albert Sarraut, l'avenue de la gare et la zone UG du PLU ;
- **au sud** par la rue Clément et Lucien Matheron, la zone Ulb, la voie ferrée en limite de la zone UG.

PHOTO AERIENNE DE L'OAP N°1

Source : Agence KR d'après Géoportail

Le site est desservi par les **voies suivantes** :

- L'avenue Albert Sarraut ;
- La rue Clément et Lucien Matheron, et son prolongement, l'avenue du 6 juin 1944 ;

- La rue Pierre de Coubertin ;

- L'avenue Jacques Anquetil ;
- L'avenue Marcel Cerdan ;
- L'avenue des Demoiselles, et son prolongement, le chemin des Demoiselles ;
- La rue André Bernard.

Ce site, en partie urbanisé, est composé d'un tissu urbain hétérogène. Il accueille au nord-est de la rue Pierre de Coubertin, en limite du collège, un gymnase à revitaliser et un vaste parking qui sert au rabattement vers la gare et aux utilisateurs des équipements.

Au sud de la rue Pierre de Coubertin, se trouvent la Caisse Primaire d'Assurance Maladie et quelques maisons d'habitation individuelle. Plus au sud, le long de l'avenue Albert Sarraut et à proximité de la gare, le long de la rue Clément et Lucien Matheron, se trouvent des constructions mixtes composées de logements, de services et de commerces en rez-de-chaussée, ainsi que le centre technique municipal.

Au cœur du périmètre de l'OAP, au nord de l'avenue Jacques Anquetil, le site accueille le gymnase Pierre de Coubertin. Au sud-ouest de la rue pierre de Coubertin, au nord-ouest de l'avenue Jacques Anquetil et au nord de la rue Clément et Lucien Matheron subsistent des parcelles non construites, arborées pour certaines.

A l'ouest, le long des avenues des Demoiselles et Jacques Anquetil, des bâtiments de type « hangars d'activités » sont occupés par des équipements privés, des commerces et des services.

A l'est du périmètre, l'ilot situé au sud de l'avenue du 6 juin 1944 est composé de constructions mixtes (logements, services et commerces en rez-de-chaussée).

Enfin, au sud de la gare RER et des voies ferrées se trouvent des bâtiments de la SNCF ainsi qu'une parcelle non construite et largement arborée.

1.2 Le programme

Outre la restructuration et /ou la réalisation des équipements d'infrastructure de transports en commun ferrée et routier, le projet est accompagné de la restructuration globale de la gare routière et de l'offre en stationnement pour le rabattement des voyageurs et les usagers du quartier, dont un parking de rabattement et une aire publique de stationnement vélo à proximité de la gare.

La vocation de pôle de centralité de ce quartier conduit à favoriser la mixité des programmes. Le site accueillera des services et commerces (environ 3 000 m² de surface de plancher) dans une logique de recomposition commerciale existante et de renforcement, des activités économiques telles que bureaux, pôle de loisirs (cinéma, services, hôtel, restaurant, équipements de loisirs, etc.) (environ 17 000 m² de surface de plancher), un pôle d'échange multimodal (composé d'une connexion à la gare ferroviaire, d'une gare routière, de circulations douces, …) et des logements dans le secteur autorisé.

Il est prévu de construire 250 logements environ, le quartier en comptant déjà environ 35 qui seront démolis. Les logements seront de typologies et de tailles diversifiées avec une dominante de petits logements, qui font aujourd'hui défaut à l'échelle communale. A cet effet, il est prévu une hauteur minimale moyenne de R+3 et une hauteur maximale en R+6 pour les constructions à destination de logements collectifs et d'activités.

1.3 Composition urbaine, paysagère et environnementale

Le projet portera sur la recomposition urbaine globale du secteur de l'OAP. Il comprendra la restructuration du maillage viaire pour un meilleur fonctionnement du quartier et plus largement de la ville, et une plus grande place accordée aux mobilités douces (piétons, cycles, …).

Ainsi, une ou des voies nouvelles seront créées pour répondre à cet objectif et permettre une meilleure irrigation du quartier de la gare.

Le tissu urbain existant, à l'exception du gymnase Pierre de Coubertin, pourra en totalité ou en partie être démoli.

Les espaces publics seront traités de façon qualitative en intégrant les modes doux de déplacements. L'axe Clément et Lucien Matheron sera particulièrement étudié en ce sens, notamment aux abords de la gare.

Le long de l'avenue Albert Sarraut, de la rue Clément et Lucien Matheron et son prolongement, avenue du 6 juin 1944, les constructions constitueront un front bâti pour affirmer le caractère de centralité urbaine du quartier de la gare.

Le bâtiment de la gare sera conservé et mise en valeur par l'aménagement d'un véritable parvis.

La desserte :

Le projet devra permettre une amélioration du fonctionnement urbain du quartier. Outre les voies périphériques du périmètre, le projet prévoit de :

- Créer une liaison est-ouest, prolongement de l'avenue Jacques Anquetil vers la rue Albert Sarraut ;
- Conserver la sente piétonne existante depuis la place de la gare vers les futurs logements au nord, la réaménager et la paysager.

Le traitement des espaces publics :

L'ensemble des espaces publics seront qualifiés ou requalifiés, notamment afin d'accroître la place des modes actifs (piétons et cycles). Les trottoirs et accotements seront paysagers et arborés.

L'axe de la rue Clément et Lucien Matheron, depuis l'avenue des Demoiselles et prolongée par l'avenue du 6 juin 1944, fera l'objet d'une restructuration profonde et comprendra une séquence particulière au droit de la gare et de son parvis.

La prise en compte de l'environnement :

Le projet d'aménagement s'inscrira dans une démarche respectueuse de l'environnement et des ressources naturelles.

Concevoir de façon bioclimatique

Le travail sur la performance de l'enveloppe sera privilégié (compacité, isolation, recherche des apports gratuits), tout comme les matériaux présentant un bon bilan environnemental et locaux (en privilégiant les éco matériaux).

Pour des questions de maintenance et d'investissement, les dispositifs techniques de production d'énergie pourront rechercher une mutualisation entre les bâtiments à l'échelle de l'îlot.

Assurer une gestion durable des eaux de ruissellement

Les eaux de ruissellement des voiries et parkings (présentant des risques de pollution liés au trafic) devront faire l'objet d'une prise en compte particulière avec la mise en place de dispositifs de traitement avant infiltration ou rejet.

Le secteur intercepte des axes de ruissellement urbain entrainant une exposition aux risques d'inondations pluviales urbaines. Des dispositions limitant l'imperméabilisation des sols (revêtements perméables pour les parkings par exemple) et favorisant l'infiltration seront mises en place.

Renforcer la trame verte et bleue

La mise en place d'arbres d'alignement sera réalisée lors de la requalification des axes majeurs (avenue Albert Sarraut, rue Clément et Lucien Matheron, avenue des Demoiselles et avenue du 6 juin 1944). Les alignements d'arbres présents dans les autres axes seront préservés.

Chaque opération devra contribuer dans la mesure du possible au renforcement de la nature en ville et à l'accueil de la faune par la mise en place d'au moins deux dispositions parmi les suivantes en cohérence avec la biodiversité recensée sur site par des diagnostics appropriés :

- Coefficient de biotope supérieur d'au moins 0,05 aux exigences du règlement.
- Surface de pleine terre supérieure d'au moins 5 % aux exigences du règlement.
- Installation de nichoirs (oiseaux), de gîtes (chauve-souris), d'abris (hérissons) ou d'hôtels à insectes.
- Végétalisation de toitures représentant à minima 10 % des surfaces de toitures.
- Végétalisation pérenne de façades.

Prendre en compte les risques naturels, technologiques et les pollutions

Des sites Basias sont identifiés dans le secteur induisant un risque d'exposition des usagers aux pollutions des sols. En cas de pollution avérée, il conviendra de garantir la compatibilité du site avec les usages projetés, par la réalisation d'études adéquates et la mise en œuvre de mesures de gestion adaptées, comme prévu dans la note ministérielle du 19 avril 2017 relative aux sites et sols pollués.

La construction de bâtiments accueillant des « populations sensibles » (crèches, collèges, lycées, établissement d'hébergement des enfants handicapés) doit être évitée sur les sites pollués, notamment s'il s'agit d'anciens sites industriels, et ce, même dans le cas où les calculs de risques démontreraient l'acceptabilité du projet. (Circulaire interministérielle du 8 février 2017).

Le secteur est concerné par une situation de multi-exposition au bruit (bruit de la future gare routière, bruits liés au trafic ferroviaire et routier, bruit aérien).

L'ensemble du périmètre de l'OAP étant classé en zone B et C du PEB de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle, les constructions devront respecter l'isolation acoustique prescrite.

Les logements donnant sur des voies ferrées, sur l'avenue Albert Sarraut (axe bruyant classé catégorie 5) et sur l'avenue C. et L. Matheron (axe bruyant classé catégorie 4) ou sur la future gare routière feront l'objet d'exigences renforcées dans les chambres avec une isolation minimale en façade de 35dB(A).

Les formes urbaines permettront de limiter la propagation du bruit, conformément au cahier de recommandations acoustique (*annexe du règlement – Pièce 5 du présent PLU*). La distribution des usages se fera en fonction de l'orientation des logements (enjeu thermique et acoustique).

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'OAP N°1

Source : Agence KR

2. O.A.P. N°2 : ZONE D'ACTIVITES DU PIED DE FER

La **zone d'activités du Pied de Fer** n'est pas encore totalement construite. Elle accueille des activités diversifiées et est désormais identifiée dans le PLU comme une zone à **vocation spécifiquement commerciale**.

La présente OAP vise à **encadrer les aménagements futurs** par des principes de composition urbaine, paysagère et environnementale. Il s'agit de veiller à l'intégration harmonieuse des nouvelles opérations, de promouvoir des espaces publics qualitatifs pour valoriser globalement cette zone d'activités économiques qui borde la RD47.

PHOTO AERIENNE DE L'OAP N°2
Source : Géoportail

2.1 Le périmètre

Le périmètre concerné correspond à une partie de la zone UIa. Il est délimité de la façon suivante :

- **au sud** par l'avenue Jacques Anquetil ;
- **à l'ouest** par la RD47 ;
- **à l'est** par l'avenue des Frères Lumière ;
- **au nord** par des parcelles destinées à la création du prolongement de la rue Marc Seguin et à son raccordement à la RD47 par un rond-point.

2.2 Le programme

Le programme porte sur l'accueil d'**activités à vocation commerciale** et d'équipements d'intérêt collectif et services publics.

2.3. Composition urbaine, paysagère et environnementale

La desserte :

Le site de l'OAP sera dorénavant accessible depuis le rond-point sur la RD47 par la rue Marc Seguin, ce qui lui confère un rôle de nouvelle porte d'entrée dans la zone d'activités et, par extension, porte d'entrée de la ville.

La desserte des terrains se fera depuis l'avenue des Frères Lumière et l'avenue Jacques Anquetil. Des voies nouvelles pourront être créées, le cas échéant, pour desservir les opérations à venir.

Le traitement des espaces publics :

Les voiries et espaces publics feront l'objet d'un traitement qualitatif : aménagement de trottoirs confortables et sécurisés, intégration des circulations cycles, plantations…

Les rues des Frères Lumières et Marc Seguin seront plantées d'arbres d'alignement.

L'aménagement comprendra des espaces paysagers qui intégreront une strate herbacée et seront largement plantés, en lisière de la RD47.

La prise en compte de l'environnement :

Le projet d'aménagement s'inscrira dans une démarche respectueuse de l'environnement et des ressources naturelles.

Concevoir de façon bioclimatique

Le travail sur la performance de l'enveloppe sera privilégié (compacité, isolation, recherche des apports gratuits), tout comme les matériaux présentant un bon bilan environnemental et locaux (en privilégiant les éco matériaux).

Le recours aux énergies renouvelables et de récupération sera privilégié (potentiel géothermique fort sur le site, énergie solaire valorisable).

Les efforts réalisés se traduiront par un niveau de performance énergétique de tous nouveaux bâtiments au niveau Energie 3 et Carbone 1 du label E+ C-.

Assurer une gestion durable des eaux de ruissellement

Les eaux de ruissellement des voiries et parkings (présentant des risques de pollution liés au trafic) devront faire l'objet d'une prise en compte particulière avec la mise en place de dispositifs de traitement avant infiltration ou rejet. Des dispositions limitant l'imperméabilisation des sols (revêtements perméables pour les parkings par exemple) et favorisant l'infiltration seront mises en place.

Renforcer la trame verte et bleue

La mise en place d'arbres d'alignement sera réalisée en limite du secteur, notamment sur l'avenue des Frères Lumière pour renforcer la biodiversité et la nature en ville.

Chaque opération devra contribuer au renforcement de la nature en ville et à l'accueil de la faune par la mise en place d'au moins deux dispositions parmi les suivantes en cohérence avec la biodiversité recensée sur site par des diagnostics appropriés :

- Surface de pleine terre supérieure d'au moins 5 % aux exigences du règlement.
- Installation de nichoirs (oiseaux), de gîtes (chauve-souris), d'abris (hérissons) ou d'hôtels à insectes.
- Végétalisation de toitures représentant à minima 10 % des surfaces de toitures.
- Végétalisation pérenne de façades.

Prendre en compte les risques naturels, technologiques et les pollutions

Le bruit aérien et le bruit généré par la RD47 (axe bruyant classé catégorie 3) seront pris en compte et les locaux seront isolés afin d'assurer le confort des usagers et employés de la zone d'activités.

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'OAP N°2

Source : Agence KR