



# Déclaration d'utilité publique valant Mise en compatibilité du PLU

**Notice de présentation**



# Sommaire

---

|   |    |
|---|----|
| Sommaire .....  | 2  |
| Avant-propos .....  | 3  |
| Cadre général .....   | 4  |
| Justifications des changements apportés aux pièces du PLU.....        | 13 |
| 1. Modifications apportées au PADD.....                               | 13 |
| 2. Modifications apportées aux OAP .....                              | 20 |
| 3. Modifications apportées au document graphique et au règlement..... | 22 |



## Avant-propos

---

Cette notice de présentation a pour objet d'exposer les objectifs, le contenu et les justifications contenues dans le projet de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Gonesse, approuvé le 25 septembre 2017, modifié en date des 10 septembre 2018, 7 juin 2021, 13 février 2023, et dont la révision allégée a été approuvée en date du 7 février 2022.

Elle a été conçue de la façon la plus claire possible sur les changements apportés au document d'urbanisme.

Après l'approbation de la mise en compatibilité du PLU, les dispositions modifiées seront réintégrées dans le dossier de PLU afin de disposer d'un document complet à jour.

Le présent projet de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU sera soumis à enquête publique par le Préfet. Seules les dispositions modifiées, exposées dans la présente note, peuvent faire l'objet d'observations.

A l'issue de l'enquête publique, le projet de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis, le cas échéant, par les personnes publiques associées, le commissaire enquêteur ou le public, sera approuvé par le Préfet et rendu exécutoire.

## 1. Historique des procédures de modification du PLU

La dernière révision générale du Plan Local d'Urbanisme de Gonesse a été approuvée par délibération du 25 septembre 2017,

Les objectifs de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme, étaient alors les suivants :

- Positionner Gonesse dans le Projet du Grand Paris ;
- Ouvrir à l'urbanisation les secteurs de développement tel que le pôle d'excellence ;
- Favoriser l'intégration d'activités ne présentant pas de nuisances ;
- Développer l'organisation des différents quartiers de la ville vers plus de fluidité et de solidarité pour atteindre une unité spatiale cohérente et pertinente ;
- Prendre en compte le patrimoine naturel et végétal de la commune dans les projets futurs et développer une politique durable en matière d'environnement en préservant les espaces naturels et agricoles ;
- Créer un plan de déplacement communal en développant les liaisons douces, les connexions vers les transports structurants existants et à venir
- Définir les besoins en équipements publics de la commune et leur localisation, le cas échéant en coopération avec les communes voisines.

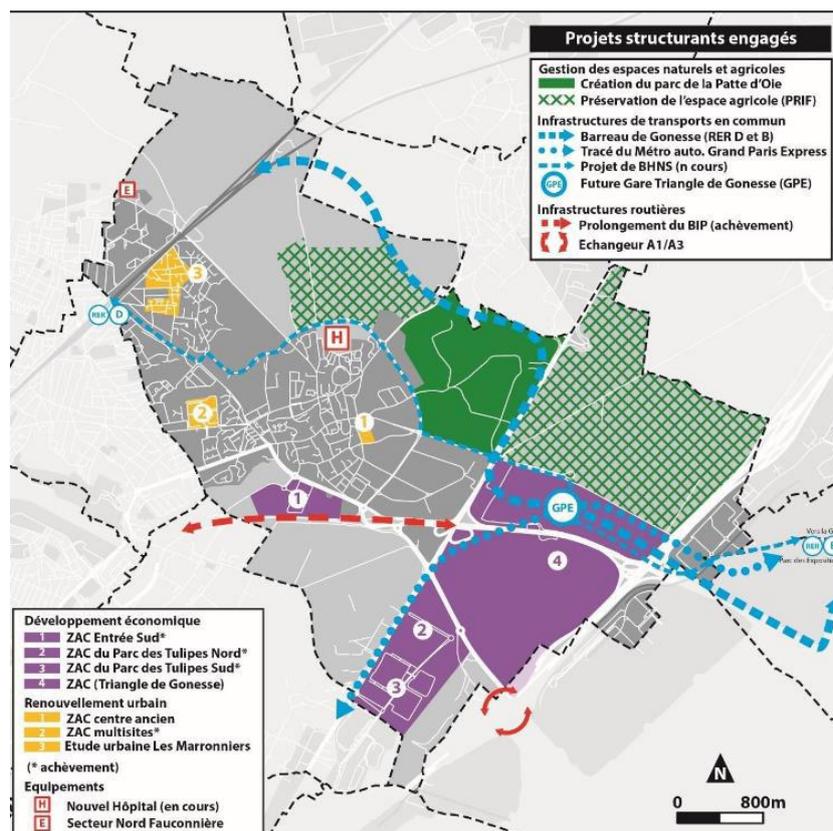


FIGURE 1 CARTE DES PROJETS

Ces objectifs s'étaient notamment traduits par l'ouverture à l'urbanisation du secteur dit du Triangle de Gonesse et par la création d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettant d'assurer des ambitions élevées pour ce projet stratégique du Grand Paris.

Par la suite, 5 procédures d'évolution du PLU ont été approuvées :

- La Modification simplifiée n° 1 du PLU, approuvée le 10 septembre 2018, portait sur :
  - L'ajout d'îlots opérationnels de renouvellement urbain « cdt » ;
  - La modification de plusieurs articles du règlement dans les zones urbaines du PLU ;
  - La mise en compatibilité avec la DUP de la ligne 17 du métro ;
  - La correction d'erreurs matérielles.
  
- La Modification simplifiée n° 2 du PLU, approuvée le 7 juin 2021, portait sur la rectification d'erreurs matérielles figurant dans la modification simplifiée n° 1, ainsi que l'amendement du règlement de la zone UC, pour les seuls équipements d'intérêt collectif.
  
- La Révision Allégée n° 1 du PLU, approuvée le 7 février 2022, portait sur :
  - La clarification des règles opposables aux projets de développement économique aux abords de l'entrée de ville sud ;
  - La prise en compte de l'évolution des voies départementales RD 170, RD 3017 et RD 370 ;
  - L'édiction des prescriptions aptes à prendre en compte les enjeux propres à cette entrée de ville tout en favorisant le développement économique.
  
- La modification n° 3 du PLU, approuvée le 13 février 2023, portait sur :
  - La création ou modification de secteurs de projet autorisant la construction de nouveaux logements en zone urbaine exposée à l'aléas de la zone C du PEB sans accroissement significatif de la population ;
  - L'introduction d'amendements aux règles applicables au sous-secteur UAcdt afin de favoriser un urbanisme de projet dans les secteurs de renouvellement urbain du quartier du centre-ancien ;
  - L'introduction d'amendements au règlement afin de favoriser la prise en compte des constructions existantes ;
  - L'introduction d'emplacements réservés en vue de la réalisation de logements, de localisation d'équipements et de périmètre d'attente de projet ;
  - L'introduction de diverses mesures d'amélioration de la prise en compte de l'environnement dans le règlement.

## 2. le projet de mise en compatibilité du PLU

La présente mise en compatibilité du PLU s'inscrit dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique qui vise à permettre l'évolution du projet du Triangle de Gonesse dans le cadre de la création d'une nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse.

Le périmètre du projet sur lequel porte la mise en compatibilité du PLU concerne le secteur d'environ 121,8 ha délimité au sud par l'avenue du Parisis (RD170) et le futur échangeur, à l'Est par les autoroutes A1/A3, à l'Ouest par la RD 317 et au Nord par la Zone Agricole Protégée, dont environ 20.6 ha constituent la « lisière agricole » intégrée à l'opération.

Les objectifs poursuivis délibérés le 09 octobre 2023 par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement sont les suivants :

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
- Planter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bio économie 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 GPE.
- Planter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire.
- Au sein de la lisière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociale, pédagogiques.

### a) Le choix de la procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU encadrée par les articles L300-6 et L153-54 du Code de l'Urbanisme

L'abandon du projet Europa City qui avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et l'engagement d'un nouveau projet qui se traduit par une nouvelle procédure de création de ZAC pour l'opération du Triangle de Gonesse, nécessite une nouvelle DUP pour mettre le PLU de Gonesse en compatibilité avec ce nouveau projet.

Par délibération en date du 02 août 2024, le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement a engagé la procédure de mise en compatibilité du PLU de Gonesse dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique conformément L.300-6 du code de l'urbanisme qui dispose que :

*« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après une enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général :*

*1° D'une action ou d'une opération d'aménagement, au sens du présent livre ;*

*2° De la réalisation d'un programme de construction ;*

*... »*

Cet article est complété par l'article L.153-54 du code de l'urbanisme qui dispose que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Les pièces du dossier du PLU modifiées sont les suivantes :

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables** dont certaines orientations et éléments de programmation liés au précédent projet sont à adapter.
- **L'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation du Triangle de Gonesse** du PLU précédent doit être supprimée pour tenir compte des évolutions du projet. Une nouvelle **Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation** doit être créée en cohérence avec le nouveau projet, l'OAP quartier de la gare, dans le cadre de la création de la nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse définissant un programme, des orientations d'aménagement et de composition urbaine et paysagère.
- **Le règlement et ses documents graphiques** doivent être modifiés pour correspondre aux nouvelles zones de projet : le secteur correspondant au projet devra faire l'objet d'un zonage spécifique, une nouvelle zone à urbaniser (AU).

Les autres pièces du dossier restent inchangées.

#### b) La concertation préalable (articles L103-2 du Code de l'Urbanisme)

La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée du 30 mai 2024 au 15 juillet 2024 selon les modalités définies par le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement qui comprenaient :

- Une information sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la ville de Gonesse
- La mise à disposition du public d'un registre physique d'observations situé à l'accueil de la mairie de Gonesse aux horaires d'ouverture
- La mise en place d'un formulaire de contact permettant la formulation d'observations sur le site internet de Grand Paris Aménagement

En complément des mesures prévues dans la délibération du 11 mars 2024, un article reprenant l'information de l'ouverture de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Gonesse a été publié par AEF info le 5 juin 2024.

## Bilan de la concertation

Le registre physique d'observations mis à disposition n'a pas recueilli de contribution.

Le registre dématérialisé accessible depuis le site internet de Grand Paris Aménagement a recueilli 3 contributions : le 18 juin 2024, le 28 juin 2024 (en deux parties) et le 10 juillet 2024 (en trois parties).

Les remarques de ces contributions sont synthétisées ci-dessous, suivies des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

### - Contribution portant sur le projet d'aménagement :

Plusieurs contributions remettent en cause l'opportunité de projet d'aménagement, de la Ligne 17 du Grand Paris Express, et la localisation de la Cité Scolaire à vocation Internationale :

- Remise en cause de l'urbanisation des terres agricoles du Triangle : demande d'une préservation de l'ensemble des terres agricoles du Triangle de Gonesse pour nourrir les franciliens, lutter contre le phénomène d'ilots de chaleur urbain, et lutter contre le réchauffement climatique.
- Remise en cause de la ligne 17 du Grand Paris Express et de la gare de Gonesse : ligne et gare inutiles pour la population locale, appel à améliorer, entretenir et mettre aux normes les lignes existantes (RER D, bus).
- Remise en cause de l'implantation de la Cité scolaire sur le site du Triangle de Gonesse : les contributeurs estiment que la Cité Scolaire serait exposée à de fortes nuisances sonores liées au couloir aéroportuaire (zone C du PEB de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle) et à la proximité des grands axes routiers (A1/A3, D317...). Il est demandé d'étudier d'autres sites d'implantation pour cette Cité scolaire, par exemple la friche de l'hôpital Adélaïde Hautval à Villiers le Bel.

→ Les remarques portant sur le projet d'aménagement sont versées à la concertation relative à la modification/création de la ZAC qui se déroule en parallèle. Il est précisé que le projet de mise en compatibilité du PLU n'emporte pas d'évolution du zonage actuel « à urbaniser » du Triangle de Gonesse.

### - Contributions portant sur le déroulé de la concertation :

Le Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG) déplore un manque de précision sur les dates de début et de fin de concertation et une absence d'information sur les dates de réunions.

- Le site internet de Grand Paris Aménagement indique que la concertation se déroule du 3 juin 2024 au 30 juin 2024 (bien que les informations aient été effectivement mises en ligne dès le 30 mai 2024), comme en atteste le constat d'huissier figurant en annexe 1. La concertation a été prolongée jusqu'au 15 juillet 2024, suite au report de la réunion publique prévue dans le cadre de la concertation préalable à la modification/création de la ZAC.

Les dates ont été mise à jour sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la Ville de Gonesse :

Concernant la mention de l'absence d'informations sur les dates de réunion, conformément aux modalités définies dans la délibération du 11 mars 2024, il n'a pas été organisé de réunion publique dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU.

Le CPTG déplore un manque d'information sur le dossier de concertation.

- Le dossier mis à disposition sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la Ville de Gonesse, ainsi qu'en accompagnement des registres physiques, expose les informations relatives au projet de mise en compatibilité : il mentionne les documents du PLU impactés et expose les pistes d'évolution de ces documents dans le cadre de la procédure.

Une habitante et le CPTG demandent l'organisation d'un débat public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la ZAC, une concertation sous garant de la CNDP pour la Cité Scolaire à vocation Internationale, et déplore l'absence de réponse à un courrier adressé au directeur général de Grand Paris Aménagement à ce sujet.

- ➔ Les modalités de concertation relatives à la mise en compatibilité du PLU ont été définies par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement le 11 mars 2024, conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, qui laisse la liberté au Maître d'Ouvrage d'en définir les modalités.
- ➔ Les réponses portant sur la concertation relative à la ZAC sont traitées dans le bilan de la concertation réglementaire de la ZAC
- ➔ L'opportunité et les modalités de concertation relative au projet de Cité Scolaire à vocation Internationale relèvent du maître d'ouvrage de cet équipement, et non de Grand Paris Aménagement.

### c) Evaluation Environnementale

L'évaluation environnementale des plans et programmes (EPPP) est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement par les documents de planification (plans, schémas ou programmes des domaines aussi variés que les transports, l'aménagement du territoire, l'eau, l'énergie, les déchets...) qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (directement ou à travers les projets qu'ils permettent).

En application de l'article L.122-14 du Code de l'Environnement, **une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre**, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20. »

Ces procédures visent à simplifier les démarches lorsque l'évaluation environnementale d'un projet et celles d'un document de planification (documents d'urbanisme ou autre plan ou programme) visent le même objet. Ces procédures permettent de réaliser une procédure d'évaluation environnementale unique, valant à la fois :

- Évaluation environnementale du plan, ou programme concerné (par exemple, un document d'urbanisme) ;
- Et évaluation environnementale du projet (de travaux, de construction, d'aménagement ou autre) que le plan ou programme vise à autoriser.

La procédure « intégrée » prévue par le Code de l'Urbanisme permet également de retranscrire dans un même rapport environnemental l'évaluation environnementale d'un projet et celle d'un ou plusieurs documents de planification (certains documents d'urbanisme, mais aussi d'autres types de plans et programmes) nécessaires à la réalisation de ce projet. La liste des projets concernés est limitativement définie par le Code de l'Urbanisme.

L'évaluation environnementale annexée au dossier de Mise en Compatibilité du PLU de Gonesse apporte les conclusions suivantes :

#### Bilan de l'évolution entre les deux PLU :

##### Climat :

Le PLU reste globalement similaire au PLU en vigueur sur la question du climat.

Dans le règlement, l'obligation de performances énergétiques et environnementales des constructions est basée sur la RE 2020 et non plus sur la RT2012 pour tenir compte de la réglementation en vigueur aujourd'hui. De plus, sur la zone correspondant à l'OAP quartier de gare (1AUtdg3), la gestion des eaux pluviales devra être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics. Si cette gestion n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0.7 litre/seconde/hectare est imposé. Cette règle n'était pas présente dans le PLU en vigueur.

Le périmètre des zones à urbaniser du triangle de Gonesse reste inchangé, cependant l'évolution de la ZAC éponyme conduit à réduire la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols à court et moyen termes.

L'OAP Quartier de Gare qui couvre le périmètre de la ZAC modifiée, met en place une lisière agricole et donne des orientations d'aménagement supplémentaires en faveur de l'adaptation du territoire au changement climatique : densité verticale, limitations surface bâti, mutualisation des fonctions, maximisation des surfaces, gestion intégrée des eaux pluviales...

Cependant, les seuils de sobriété énergétique et de diminution des déchets, ont été supprimés dans la nouvelle OAP quartier de la gare. En effet, du fait des évolutions rapides des normes énergétiques, ces suppressions visent à ne pas fragiliser le document avec des seuils passés.

En conclusion : Aucun impact notable n'est attendu sur le climat du fait de la mise en œuvre de projets de ZAC.

Plusieurs mesures environnementales de réduction pourraient être ajoutées :

- Plantation d'espèces résilientes au changement climatique ;
- Définition d'une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local.

### **Milieu physique :**

En conclusion, aucun impact notable n'est attendu sur le milieu physique du fait de la mise en œuvre de projets d'aménagement. Aucune mesure n'est nécessaire.

### **Milieu naturel :**

- Dans le règlement de la zone 1AUtdg3, le coefficient de biotope minimal est augmenté de 0,2 par rapport au précédent PLU (précédemment classé en zone 1AUtdg1) soit un coefficient de 0.4;
- Dans l'OAP, la lisière agricole est augmentée dans le respect des prescriptions du SDRIF.

La mise en place du corridor Est-Ouest sera composé de plusieurs strates végétales différentes avec une canopée importante d'ambiance variées, notamment le long d'une trame forestière et du corridor écologique. La gestion des espaces végétalisés sera faite de manière raisonnée de sorte à privilégier la création d'une biodiversité urbaine adéquate aux typologies d'espaces.

Cependant, l'aménagement de zones favorables de compensation aux atteintes du projet vis-à-vis des espèces animales ont été supprimées par cette procédure. L'ensemble des nouvelles orientations en faveur de la mobilité animale présentées précédemment, viennent compenser cette suppression.

En conclusion : Le projet de mise en compatibilité constitue globalement une amélioration par rapport au PLU actuellement en vigueur envers le milieu naturel. En revanche, l'impact négatif lié à la mise en compatibilité du PLU n'est d'actualité du fait de l'absence de compensation écologique envisagée à ce stade des études du projet.

En complément, une mesure écologique a été ajoutée afin d'améliorer l'acceptabilité de l'opération :

- Diversification des strates végétales

### **Paysage :**

La nouvelle OAP vient ajouter une orientation relative à l'aménagement d'une trame paysagère structurante. Ainsi, les continuités de la trame Nord-Sud, support des fonctions écosystémiques, sont multipliés et les formes urbaines sont structurées en faveur de la densité.

En conclusion aucun impact notable n'est attendu sur le paysage. Le projet de mise en compatibilité aura un impact positif sur le paysage par rapport à la situation actuelle. Aucune mesure n'est nécessaire.

### **Patrimoine :**

En conclusion aucune modification n'a été apportée au PLU en vigueur, la question du patrimoine étant sans objet dans le Triangle de Gonesse.

### **Milieu humain :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP et le PADD.

Au niveau de l'OAP, en cohérence avec les ambitions de la nouvelle ZAC, celle-ci vient ajouter une orientation relative à la diversification des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié : implantation des services et des fonctions contribuant à la compacité des programmes riches et variés et l'ajout d'une mutualisation des services et fonctions afin de contribuer à la compacité des programmes.

Au niveau du PADD, le projet est modifié pour permettre d'accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services et par la mise en œuvre d'un futur site économique. De plus, est ajouté au document, des objectifs de mise en œuvre de projets agricoles au sein de la lisière assurant une transition avec le « Carré agricole » classé en ZAP.

En conclusion le projet de mise en compatibilité du PLU constitue une amélioration par rapport à l'existant, aucune mesure n'est nécessaire.

### **Occupation des sols :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP qui préconise le développement d'espaces de pleine terre limitant l'imperméabilisation des sols et favorisant les formes urbaines denses. Les orientations favorisent une orientation concentrique du programme participant à l'animation et à l'urbanité du secteur tout en permettant la qualité d'aménagement des parcours des modes actifs.

En conclusion le projet de mise en compatibilité constitue globalement une amélioration par rapport au PLU actuel envers l'imperméabilisation des sols.

### **Déplacements :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP et le PADD.

Dans l'OAP, la création du pôle gare optimise l'intermodalité entre les transports en commun et les modes actifs. Le site sera traversé par deux lignes du BHNS assurant une connexion Est-Ouest vers Paris-Charles de Gaulle. L'organisation de la voirie d'est en ouest permettra l'implantation des modes actifs sur le reste du site notamment dans son centre ou l'aménagement d'espaces publics pacifiés garantira une continuité urbaine et paysagère avec la lisière agricole. Un axe sera dédié aux modes actifs et aux BHNS raccordé au réseau cyclable intercommunal. Pour finir l'offre de stationnement mutualisé en superstructure réduira l'imperméabilisation du site ainsi qu'une évolution en fonction des besoins.

Au niveau du PADD, est ajouté l'aménagement du pôle multimodal autour de la Gare du Grand Paris Express.

En conclusion le projet de modification constituant une amélioration par rapport à l'existant, aucune mesure n'est nécessaire.

### **Cadre de vie :**

Les modifications concernent l'OAP quartier de Gare et le PADD.

Au sein du périmètre de l'OAP, est créé un cœur de site apaisé propice aux modes actifs grâce à l'aménagement d'espaces publics et au développement du pôle gare. De plus, la continuité de la lisière confortée, permettra une distance entre le futur bâti et les axes routiers.

Au niveau du PADD, le projet du Triangle de Gonesse, est rendu compatible avec les orientations du PCAET.

En conclusion, afin de garantir la qualité de vie des occupants du site, il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la réglementation applicable.

Des mesures additionnelles ont ainsi été définies :

- Localisation des programmes immobiliers les moins denses à l'Ouest (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

#### **Gestion des déchets :**

L'impact de la mise en compatibilité du PLU est jugé faible sur le territoire. L'OAP est modifiée et la question des déchets n'est pas mentionnée. Ceci s'explique par l'existence de législations et de réglementations évoluant rapidement. Cette suppression permet de ne pas fragiliser le PLU par l'ajout de règles vite obsolètes.

En conclusion, aucune mesure concernant la thématique déchets n'est spécifiée au sein du nouveau document. Il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la réglementation applicable.

Une mesure additionnelle a ainsi été définie :

- Mutualiser la gestion des déchets et la promotion du recyclage

#### **EN CONCLUSION**

L'Evaluation Environnementale conclut que « ***suite à la mise en place des mesures de réduction, les impacts résiduels du projet peuvent être qualifiés de positifs suivant les thèmes étudiés*** ».

A cette conclusion est ajouté un Nota Bene :

*« NB : l'analyse des impacts environnementaux de la mise en compatibilité du PLU a consisté de comparer ce projet de mise en compatibilité avec le PLU en vigueur, soit la version du 13 février 2023 suite à la modification n°3. L'analyse ne prend ainsi pas en compte la modification n°4 en cours d'instruction du fait que son contenu est hypothétique et pourrait notamment évoluer suite à la phase d'enquête à mener. Les principales thématiques environnementales concernées par cette modification n°4 portent sur l'occupation des sols et le paysage, le projet de mise en compatibilité présentant des impacts positifs sur ce volet. Dans le cas où la procédure de modification n°4 n'aille pas jusqu'à son terme, la mise en compatibilité du PLU présenterait ainsi les impacts présentés dans le tableau précédent. Si cette procédure de modification n°4 est approuvée, les impacts de la mise en compatibilité du PLU pourraient être négligeables sur les thématiques « Occupation des sols » et « Paysage » du fait des améliorations liées à cette modification n°4. »*



# Justifications des changements apportés aux pièces du PLU

## 1. Modifications apportées au PADD

Le PADD est modifié principalement pour tenir compte de l'évolution du projet du Triangle de Gonesse. Par ailleurs cette modification permet l'actualisation du contexte juridique, administratif et de l'évolution des projets impactant le territoire de Gonesse.

*Les éléments ajoutés ou modifiés apparaissent en rouge, tandis que les éléments supprimés apparaissent barrés en rouge. Le PADD ainsi modifié sera substitué dans le document en vigueur.*

Les changements apportés sont les suivants :

Dans l'introduction, est ajoutée un paragraphe à la fin du premier point « *Le rôle du PADD dans le PLU* » exposant la procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU justifiant la modification du PADD. De plus, à la fin du point 2 « *Le PADD, l'expression du projet urbain* » la liste des documents avec lesquels le PADD doit être compatible ou que le PADD doit prendre en compte a été complétée ou réajustée : notamment le SCOT approuvé en 2019, soit postérieurement à l'approbation du PLU en 2017.

**Proposition de modification « 1. Le rôle du PADD dans le PLU » (page 3)**

| Rédaction avant  | Rédaction après  |
|--|--|
| Le PADD constitue également un cadre de référence dans le temps. Ses orientations ne pourront pas être fondamentalement remises en cause sans que, préalablement, une nouvelle réflexion ne soit menée, en concertation avec les habitants, pour définir de nouvelles orientations. Son contenu encadre donc les évolutions possibles du PLU ; ainsi le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'ajustements par des procédures de modifications (répondant aux objectifs actuels du PADD) et par des procédures de révisions ou déclaration de projet (dès lors que des actualisations doivent intervenir dans la rédaction du PADD). | Le PADD constitue également un cadre de référence dans le temps. Ses orientations ne pourront pas être fondamentalement remises en cause sans que, préalablement, une nouvelle réflexion ne soit menée, en concertation avec les habitants, pour définir de nouvelles orientations. Son contenu encadre donc les évolutions possibles du PLU ; ainsi le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'ajustements par des procédures de modifications (répondant aux objectifs actuels du PADD) et par des procédures de révisions ou déclaration de projet (dès lors que des actualisations doivent intervenir dans la rédaction du PADD).<br><br><i>Le présent PADD est modifié dans le cadre de la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU avec la ZAC du Triangle de Gonesse, suite à l'abandon du projet Europacity sur le Triangle de Gonesse et à la définition d'un nouveau projet aux abords de la future gare de Gonesse du Grand Paris Express.</i> |

**Proposition de modification « 2. Le PADD, l'expression d'un projet urbain » (page 4)**

| Rédaction avant | Rédaction après |
|-----------------|-----------------|
|-----------------|-----------------|

|   |   |
|---|---|
| <p>Le PADD doit également être compatible avec les orientations d'aménagement des documents de rang supérieur et les traduire à l'échelle du territoire de Gonesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF),</li> <li>• Contrat de Développement Territorial</li> <li>• Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)</li> <li>• Programme Local de l'Habitat (PLH)</li> <li>• Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</li> <li>• Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)</li> <li>• Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)</li> <li>• Dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports au travers les plans d'exposition aux bruits (PEB)</li> </ul> <p>Et prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE)</li> <li>• Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)</li> <li>• Schéma régional des carrières (SRC)</li> <li>• Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics</li> </ul> | <p>Le PADD doit également être compatible avec les orientations d'aménagement des documents de rang supérieur et les traduire à l'échelle du territoire de Gonesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)</del></li> <li>• Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France approuvé le 19 décembre 2019</li> <li>• Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)</li> <li>• Programme Local de l'Habitat (PLH)</li> <li>• <del>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</del></li> <li>• <del>Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)</del></li> <li>• Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)</li> <li>• Dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports au travers les plans d'exposition aux bruits (PEB)</li> <li>• Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)</li> </ul> <p>Et prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE)</li> <li>• <del>Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)</del></li> <li>• Schéma régional des carrières (SRC)</li> <li>• Contrat de Développement Territorial</li> <li>• Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics</li> </ul> |
|---|---|

**Proposition de modification « I-1. Inscrire les spécificités de Gonesse dans un contexte de développement » (page 7)**

| Rédaction avant   | Rédaction après   |
|---|---|
| <p>Le PADD accompagne donc l'objectif de concilier dynamique urbaine et développement économique en inscrivant dans le PLU les moyens de favoriser et d'encadrer les aménagements sur le territoire communal. Ces démarches se feront en concertation avec les différentes instances supra-communales porteuses de ces projets (Etat, Région, STIF, Département, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France, ...), et en prenant en compte leurs principes de développement, inscrits dans les documents de validation (Schéma Directeur de la Région Ile de France, Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, Contrat de Développement Territorial, Programme Local de l'Habitat...).</p> | <p>Le PADD accompagne donc l'objectif de concilier dynamique urbaine et développement économique en inscrivant dans le PLU les moyens de favoriser et d'encadrer les aménagements sur le territoire communal. Ces démarches se feront en concertation avec les différentes instances supra-communales porteuses de ces projets (Etat, Région, STIF, Département, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France, ...), et en prenant en compte leurs principes de développement, inscrits dans les documents de validation (<b>Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France</b>, Schéma Directeur de la Région Ile de France, Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, Contrat de Développement Territorial, Programme Local de l'Habitat...).</p> |

De façon générale, dans l'ensemble du PADD, la référence au SCoT a été ajoutée dans les chapitres le concernant. Le projet de liaison ferrée RERB/RERD ayant été abandonné, il est supprimé dans l'ensemble du PADD.

**Proposition de modification « I-2. Composer autour de projets et de nouvelles dessertes de rang métropolitain » (page 7)**

| Rédaction avant   | Rédaction après  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prendre en compte les futures dessertes ferrées (permises par la gare du Grand Paris Express et du barreau RER D/B) et routières (avenue du Parisis, déviation de la RD 47, échangeur A1 / A3 et RD 370...) pour accompagner le développement de la ville, dans l'objectif d'y structurer une nouvelle offre de logements et d'emplois, au fur et à mesure de leur mise en service.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prendre en compte les futures dessertes ferrées (permises par la gare du Grand Paris Express <del>et du barreau RER D/B</del>) et routières (avenue du Parisis, déviation de la RD 47, échangeur A1 / A3 et RD 370...) pour accompagner le développement de la ville, dans l'objectif d'y structurer une nouvelle offre de logements et d'emplois, au fur et à mesure de leur mise en service.</li> </ul> |

Le projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU porte sur la modification de la ZAC du Triangle de Gonesse dont le périmètre est réduit à 121,8 ha aux abords de la gare du Grand Paris Express, au nord du boulevard Interurbain du Parisis intégrant les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routières. Aussi, les grands principes d'aménagement existants dans le PADD de 2017, tels que « *le parc central paysager* » et le projet de « *pôle d'excellence* » ont donc été supprimés dans tous les chapitres concernés. Le PADD modifié fait référence à « la trame paysagère » qui structure l'aménagement et au « projet » sans le qualifier nommément.

**Proposition de modification « I-3. S'inscrire dans la trame verte et bleue nord-francilienne » (page 8)**

| Rédaction avant  | Rédaction après  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aménager un parc central paysager dans le projet du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse, (élément du maillage Nord-Sud entre les parcs de la Patte d'Oie, du Sausset d'Aulnay-Sous-Bois et Georges Valbon de la Courneuve).</li> <li>✓ Aménager une lisière agricole en limite Nord du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse comme support de continuité écologique.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aménager <del>un parc central paysager dans le projet du pôle d'excellence</del> une trame paysagère dans le projet du Triangle de Gonesse, (élément du maillage est-ouest entre les parcs de la Patte d'Oie, du Sausset d'Aulnay-Sous-Bois et Georges Valbon de la Courneuve).</li> <li>✓ Aménager une lisière agricole en limite Nord <del>du pôle d'excellence</del> du Triangle de Gonesse comme support de continuité écologique.</li> </ul> |

Au point 3 du chapitre II- Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonessiens, la liste des équipements à réaliser a été réajustée pour correspondre au nouveau projet. Ont été ajoutés :

- Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement ;
- Implantation d'une cité scolaire à vocation internationale ;
- Implantation du Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public ;

**Proposition de modification « II-3. Accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services » (page 10)**

| Rédaction avant  | Rédaction après  |
|--|--|
| <p>✓ Permettre les extensions « sur site » de leurs capacités et/ou prévoir des réserves pour ces extensions.</p> <p>Ainsi, le PLU prendra notamment en compte les projets suivants (liste non limitative) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- construction d'un lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers (au sein du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse) ;</li> <li>- délocalisation de l'école de musique, théâtre et arts plastiques ;</li> <li>- réalisation d'un centre d'étude et de conservation ;</li> <li>- création d'un quatrième centre socio-culturel ;</li> <li>- réhabilitation de la salle de spectacle Jacques Brel ;</li> <li>- réaménagement du pôle sportif Eugène Cognevaut ;</li> <li>- réhabilitation du complexe sportif Raoul Vaux (piscine et gymnase) ;</li> <li>- construction d'une mosquée dans le quartier de la Fauconnière ;</li> <li>- délocalisation du pôle technique municipal ...</li> </ul> | <p>✓ Permettre les extensions « sur site » de leurs capacités et/ou prévoir des réserves pour ces extensions.</p> <p>Ainsi, le PLU prendra notamment en compte les projets suivants (liste non limitative) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>— construction d'un lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers (au sein du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse) ;</del></li> <li>- Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement ;</li> <li>- Implantation d'une cité scolaire à vocation internationale ;</li> <li>- Implantation du Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public ;</li> <li>- délocalisation de l'école de musique, théâtre et arts plastiques ;</li> <li>- réalisation d'un centre d'étude et de conservation ;</li> <li>- création d'un quatrième centre socio-culturel ;</li> <li>- réhabilitation de la salle de spectacle Jacques Brel ;</li> <li>- réaménagement du pôle sportif Eugène Cognevaut ;</li> <li>- réhabilitation du complexe sportif Raoul Vaux (piscine et gymnase) ;</li> <li>- construction d'une mosquée dans le quartier de la Fauconnière ;</li> <li>- délocalisation du pôle technique municipal</li> </ul> |

Au point 1 du chapitre III- Renforcer la dynamique économique de Gonesse, la rédaction du PADD est entièrement reprise : la référence au « quartier d'affaires de près de 300 ha » est supprimée, tout comme la « vocation économique tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (activités tertiaires et productives, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget », ou encore « Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces ».

Et enfin, le PADD modifié ajoute à ce point la « mise en œuvre de projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée »

**Proposition de modification « III-1. Permettre la mise en œuvre d'un futur site économique majeur sur le triangle de Gonesse » (page 12)**

| Rédaction avant  | Rédaction après  |
|--|--|
| <p>✓ Accompagner et encadrer le développement économique sur le secteur du Triangle Gonesse,</p> | <p>✓ Accompagner et encadrer le développement économique sur le secteur du Triangle Gonesse, sur</p> |

sur lequel sont attendus à terme plusieurs dizaines de milliers d'emplois à travers :

- ✓ Un nouveau quartier d'affaires de près de 300 ha doté d'un pôle de transport constitué autour de la gare d'interconnexion de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express et du barreau RER B/D,
- ✓ Une vocation économique principalement tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (tertiaire, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget ;
- ✓ Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces,
- ✓ L'aménagement d'un parc central en continuité des Parcs de la Patte d'Oie, de la Courneuve et du Sausset,
- ✓ L'exigence d'exemplarité énergétique et environnementale, en interface avec l'agriculture limitrophe.
- ✓ Réaliser ce développement stratégiquement lié à la mise en place de dessertes en transport en commun :
- ✓ mise en service du BHNS entre les gares RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et RER B du parc des expositions de Villepinte ;
- ✓ arrivée d'un transport en commun ferré de plus forte capacité : la ligne 17 du réseau Grand Paris Express ;
- ✓ confortement ultérieur de la desserte par la réalisation du barreau RER B et D.
- ✓ Favoriser une ouverture progressive à l'urbanisation de façon à permettre à la fois une optimisation foncière des aménagements de l'espace public, une gestion agricole pertinente des dernières tranches à urbaniser et une desserte en transport en commun de plus en plus forte.
- ✓ Valoriser l'ensemble du territoire à travers cette nouvelle attractivité : image de la Ville à l'échelle métropolitaine, retombées économiques sur d'autres secteurs d'activités de la commune, (sous-traitances ou activités associées).
- ✓ Inscrire le nouveau secteur en lien étroit avec les autres quartiers de Gonesse : par l'aménagement de liaisons urbaines structurantes, de coulées vertes, de dessertes pour modes actifs et par les transports en commun.

lequel sont attendus à terme plusieurs milliers d'emplois à au travers des objectifs suivants :

- ~~Un nouveau quartier d'affaires de près de 300 ha doté d'un pôle de transport constitué autour de la gare d'interconnexion de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express et du barreau RER B/D;~~
- Le renforcement de l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
- L'implantation d'activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bio économie.
- Le développement d'une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire
- L'implantation d'équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation.
- ~~Une vocation économique principalement tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (activités tertiaires et productives, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget;~~
- ~~Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces;~~
- L'aménagement d'un parc central en continuité des Parcs de la Patte d'Oie, en lien avec les parcs de la Courneuve et du Sausset ;
- L'exigence d'exemplarité énergétique et environnementale, en interface avec l'agriculture limitrophe.
- ✓ Réaliser ce développement stratégiquement lié à la mise en place de dessertes en transport en commun :
  - mise en service du BHNS entre les gares RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et RER B du parc des expositions de Villepinte ;
  - aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare du Grand Paris Express avec l'arrivée d'un transport en commun ferré de plus forte capacité : la ligne 17 du réseau Grand Paris Express.
  - ~~confortement ultérieur de la desserte par la réalisation du barreau RER B et D.~~
- ✓ Favoriser une ouverture progressive à l'urbanisation de façon à permettre à la fois une optimisation

|  |   |
|--|---|
|  | <p>foncière des aménagements de l'espace public, une gestion agricole pertinente des dernières tranches à urbaniser et une desserte en transport en commun de plus en plus forte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valoriser l'ensemble du territoire à travers cette nouvelle attractivité : image de la Ville à l'échelle métropolitaine, retombées économiques sur d'autres secteurs d'activités de la commune, (sous-traitances ou activités associées).</li> <li>✓ Inscrire le nouveau secteur en lien étroit avec les autres quartiers de Gonesse : par l'aménagement de liaisons urbaines structurantes, de coulées vertes, de dessertes pour modes actifs et par les transports en commun.</li> </ul> |
|--|---|

**Proposition de modification « III-5. Préserver une agriculture locale » (page 13)**

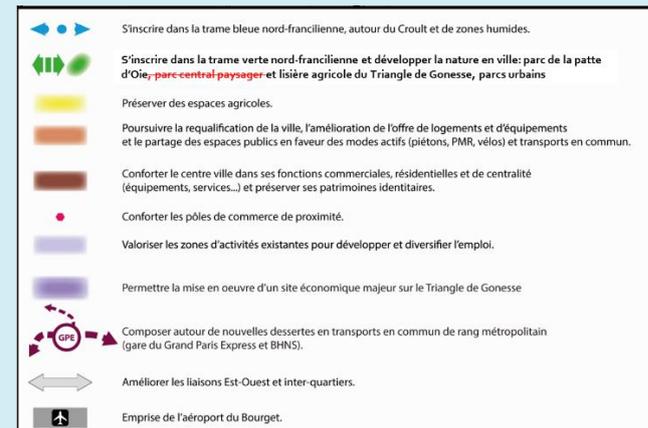
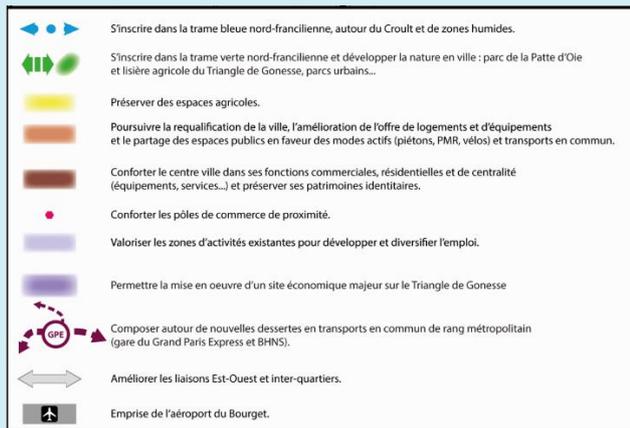
| Rédaction avant  | Rédaction après   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Préserver les espaces agricoles de plaine et notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plateau situé au nord de l'avenue Georges Kerdauid (RD 970) ;</li> <li>- création d'une Zone Agricole Protégée en 2019 sur le « carré agricole » de 400 ha, en partie situé sur le territoire de Gonesse, à l'est de la ville.</li> </ul> </li> <li>✓ Prendre en compte les besoins de déplacements des engins agricoles, notamment en traversées des futurs axes ferrés ou routiers structurants, permettant d'assurer la fonctionnalité des espaces agricoles du territoire à l'échelle du Grand Roissy.</li> <li>✓ Inscrire des règles favorables à une cohabitation paysagère et fonctionnelle aux franges des espaces urbains /agricoles.</li> <li>✓ Permettre la mise en œuvre de zones tampons avec les espaces urbains, pour l'accueil de jardins / pépinières/ ferme pédagogique/ boisements....</li> <li>✓ Mettre en œuvre de nouveaux sites d'agriculture urbaine notamment dans le cadre de l'aménagement du Parc de la Patte d'Oie et du secteur du Triangle de Gonesse.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Préserver les espaces agricoles de plaine et notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plateau situé au nord de l'avenue Georges Kerdauid (RD 970) ;</li> <li>- création d'une Zone Agricole Protégée en 2019 sur le « carré agricole » de 400 ha, en partie situé sur le territoire de Gonesse, à l'est de la ville.</li> </ul> </li> <li>✓ Prendre en compte les besoins de déplacements des engins agricoles, notamment en traversées des futurs axes ferrés ou routiers structurants, permettant d'assurer la fonctionnalité des espaces agricoles du territoire à l'échelle du Grand Roissy.</li> <li>✓ Inscrire des règles favorables à une cohabitation paysagère et fonctionnelle aux franges des espaces urbains /agricoles.</li> <li>✓ Permettre la mise en œuvre de zones tampons avec les espaces urbains, pour l'accueil de jardins / pépinières/ ferme pédagogique/ boisements....</li> <li>✓ Mettre en œuvre de nouveaux sites d'agriculture urbaine notamment dans le cadre de l'aménagement du Parc de la Patte d'Oie et du secteur du Triangle de Gonesse.</li> <li>✓ <b>Mettre en œuvre des projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée.</b></li> </ul> |

Le schéma d'aménagement du PADD n'a pas été modifié, la spatialisation globale des programmes restant inchangée. Seule la référence au « *parc central paysager* » qui n'a plus lieu d'être a été supprimée de la légende.

**Proposition de modification « VI-Schéma de synthèse du PADD » (page 17)**

## Rédaction avant

## Rédaction après



Le chapitre VII- Objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain est inchangé.

La mise en compatibilité du PLU, 121,8 ha aux abords de la gare du Grand Paris Express, au nord du boulevard Interurbain du Parisis intégrant les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routières, les espaces dédiés au développement économique situés au sud restent inchangés. Aussi, les objectifs chiffrés restent inchangés.

## 2. Modifications apportées aux OAP

Le PLU de Gonesse comprenait une OAP Triangle de Gonesse qui portait sur la totalité du Triangle de Gonesse correspondant à la ZAC du Triangle de Gonesse et aux projets s'y rapportant.

Le projet de la ZAC du Triangle de Gonesse ne portant dorénavant plus que sur 121,8 ha situés aux abords de la gare du Grand Paris Express au nord de l'Avenue du Parisis, l'OAP du Triangle de Gonesse figurant dans le PLU en vigueur est donc supprimée dans le cadre de la DUP valant mise en compatibilité du PLU.

Une nouvelle OAP, intitulée « OAP Quartier de la gare » est créée sur le nouveau périmètre de la ZAC pour fixer les orientations répondant au projet de la nouvelle ZAC.

### Proposition de schéma de principes d'aménagement (page 11)



#### Légende

-  Lisière agricole à valoriser
-  Corridor pour la continuité écologique est-ouest
-  Principe de continuités paysagères Nord-Sud
-  Continuité paysagère et modes actifs inter-quartiers
-  Vues lointaines sur Paris à préserver
-  Vues sur la plaine agricole au Nord à valoriser
-  Coeur de site pacifié, dédié aux modes actifs
-  Principe de maillage viaire structurant
-  Principe de trame viaire indicative
-  Lignes BHNS
-  Principaux accès au site

### Justifications des orientations de l'OAP

Dans l'introduction de l'OAP sont rappelés les articles du code de l'urbanisme en vigueur qui régissent cette pièce du dossier du PLU. Le contenu de l'OAP est conforme aux articles du code de l'urbanisme s'y rapportant.

Il est rappelé dans quel contexte est élaborée cette OAP, puis est faite une présentation du site concerné, à savoir 121,8 ha situés aux abords de la gare du Grand Paris Express au nord de l'Avenue du Parisis en limite de la zone agricole protégée au nord du Triangle de Gonesse.

Les principes d'aménagement de l'OAP sont organisés selon 4 grands axes en compatibilité avec les grandes orientations du PADD en répondant aux exigences de la loi Climat et Résilience et selon le projet de modification de la ZAC du Triangle de Gonesse :

- **Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale** : il s'agit de répondre aux caractéristiques paysagères du site et à la continuité écologique figurant au schéma régional de cohérence écologique et au SCoT et aux contraintes environnementales du site tel que le Plan d'Exposition au Bruit des aéroports. L'OAP vise à inscrire les futurs programmes dans un cadre respectueux de l'environnement.
  
- **Une ambition environnementale affirmée** : l'OAP favorise la réalisation d'un projet résilient ; en complément de la trame paysagère favorisant les îlots de fraîcheur, elle fixe des orientations pour limiter l'imperméabilisation des sols, pour concevoir une gestion des eaux pluviales intégrée, pour développer une strate végétale diversifiée avec une gestion raisonnée et enfin un aménagement bas carbone à toutes les échelles. Elle définit également une stratégie énergétique soutenable basée sur les synergies et l'approvisionnement local en favorisant les énergies renouvelables. Elle tient compte des nuisances acoustiques qui impactent le site en fixant des orientations spécifiques. Enfin elle prône la mutualisation de la gestion des déchets et la promotion du recyclage.
  
- **Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié** : les orientations définies promeuvent une implantation des programmes dans une logique de synergie entre eux et en mutualisant les services et les fonctions pour favoriser la compacité des programmes. La lisière agricole constitue également une opportunité de diversification des activités.
  
- **Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun** : la nouvelle gare du Grand Paris Express, au cœur du site de l'OAP, est l'atout majeur du projet pour développer un aménagement urbain résilient et inclusif avec la constitution d'un pôle de transport multimodal et l'aménagement de voies dédiées aux bus (BHNS) et aux vélos sur l'ensemble du site.

Les principes d'aménagement sont traduits dans un schéma fixant les orientations spatiales de la composition urbaine et paysagère.

Conformément à la loi Climat et Résilience, l'OAP définit un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements, selon 2 phases : la phase 1 correspond au cœur du site avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express et les premiers programmes autour entre 2026 et 2030 et la phase 2 porte sur l'implantation des programmes situés de part et d'autre du cœur du site, vers l'ouest et vers l'est entre 2028 et 2035.

### 3. Modifications apportées au document graphique et au règlement

#### 1) Modification du document graphique

La modification du zonage porte uniquement sur les zones à urbaniser situées dans le Triangle de Gonesse et tout particulièrement dans la partie nord de l'Avenue du Parisis.

Dans le PLU en vigueur, le triangle de Gonesse comprend une zone à urbaniser AU divisée en 3 secteurs présentés comme suit dans le règlement de la zone :

- le secteur **1AUgp** correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;
- le secteur **1AUtdg1** correspondant au parc d'affaires au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse qui couvre tout le nord du Triangle de Gonesse ainsi que le sud-ouest
- le secteur **1AUtdg2** correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse situé au sud-est du Triangle de Gonesse

La DUP valant mise en compatibilité du PLU portant unique sur les 121,8 ha situés au nord, les zones à urbaniser au sud de l'avenue du Parisis demeurent inchangées.

Pour permettre la mise en œuvre du nouveau projet de la ZAC du triangle de Gonesse le document graphique du PLU est ainsi modifié:

- la partie sud de l'Avenue du Parisis reste inchangée et comprend les 2 secteurs **1AUtdg1** et **1AUtdg2**, le périmètre de ce dernier restant inchangé,
- la partie nord de l'avenue du Parisis comprend toujours le secteur **1AUgp** autour de la future gare du Grand Paris Express dont le périmètre reste inchangé et un nouveau secteur **1AUtdg3** pour le reste du site.

La zone agricole **A** est également légèrement modifiée et réduite au nord pour permettre une plus grande cohérence des aménagements. La zone agricole protégée par l'arrêté du préfet du 9 mars 2020, n'est pas impactée par cette modification indiquée.

Les changements apportés au document graphique sont présentés page suivante



## 2) Modification du règlement

De façon générale, les modifications apportées au règlement ne concernent que les zones 1AU du Triangle de Gonesse. La mise en compatibilité du PLU ne traite pas de la partie sud de l'avenue du Parisis, mais doit néanmoins supprimer dans le corps du règlement toute référence aux anciens projets, notamment au projet Europa City abandonné.

Les règles des zones situées au sud de l'avenue du Parisis, non concernées par la présente procédure, restent inchangées à l'exception de l'actualisation issue du contexte législatif qui s'impose.

Sur le périmètre de la nouvelle ZAC au nord de l'avenue du Parisis, le nouveau secteur créé 1AUtdg3 est réglementé.

La modification met à jour dans le règlement la nouvelle réglementation qui s'impose en matière d'économie d'énergie : la Réglementation Environnement RE 2020, remplace la Réglementation Thermique RT 2012. Cette nouvelle directive permet une adaptation des territoires urbains aux nouveaux enjeux de sobriété énergétique.

***Dans l'ensemble du règlement les éléments ajoutés ou modifiés apparaissent en rouge, tandis que les éléments supprimés apparaissent barrés en rouge. Le règlement ainsi modifié sera substitué dans le document en vigueur.***

### Modification de l'introduction de la zone AU

Les projets du Triangle de Gonesse étant considérablement revus, il convient de reprendre l'intitulé des vocations des différents secteurs. La vocation principale d'activités économiques ainsi que la vocation d'équipements d'intérêt collectif de la zone AU est maintenue ; en revanche la référence aux activités de loisirs est supprimée.

Le secteur 1AUgp correspondant au périmètre de la future gare restant inchangé, les règles le concernant restent inchangées.

Pour le secteur 1AUtdg1, la référence au parc d'affaires au sein de la ZAC n'a plus lieu d'être ; seule sa localisation est renseignée : au sud et à l'ouest du Triangle de Gonesse sans plus de précision.

Pour le secteur 1AUtdg2, si son périmètre reste inchangé, sa vocation est modifiée pour supprimer toute référence à l'ancien projet Europa City, et ne maintenir que sa localisation sans plus de précision.

**Proposition de modification Introduction zone AU**

| Rédaction avant  | Rédaction après   |
|--|---|
| <b>ZONE AU</b>   | <b>ZONE AU</b>  |
| <p>Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, de loisirs et d'équipement d'intérêt collectif.<br/>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un secteur <b>1AUgp</b> correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg1</b> correspondant au parc d'affaires au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg2</b> correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse.</li> <li>-</li> </ul> | <p>Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, <del>de loisirs</del> et d'équipement d'intérêt collectif.<br/>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un secteur <b>1AUgp</b> correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg1</b> correspondant <del>au parc d'affaires au sein de la ZAC</del> à la partie sud de l'avenue du Parisis et au sud-ouest du Triangle de Gonesse ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg2</b> correspondant <del>à la partie sud-est du Triangle de Gonesse au sud de l'avenue du Parisis aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse.</del></li> <li>- Un secteur <b>1AUtdg3</b> correspondant au nouveau quartier à créer autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express situé au nord de l'avenue du Parisis, en limite de la zone agricole au nord.</li> </ul> |

**Modification Section 1 Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité**

**Articles 1AU1 et 1AU2**

A l'article 1AU1, les destinations interdites restent inchangées et valent aussi pour le nouveau secteur 1AUtdg3

A l'article 1AU2, les destinations autorisées sous condition restent inchangées pour les secteurs existants dans le PLU en vigueur, et un paragraphe est ajouté pour le nouveau secteur 1AUtdg3.

Pour le secteur 1AUtdg3 le règlement précise que les constructions à destination d'artisanat et de commerce de détail ne peuvent être implantées qu'à rez-de-chaussée. En effet, il s'agit ici de réaliser un projet urbain mixte ; il n'est donc pas souhaitable de permettre des commerces ou des artisans sur plusieurs niveaux.

De même, les constructions destinées aux entrepôts n'ont pas vocation à s'implanter dans un centre urbain mixte. C'est pourquoi la règle précise que pour les constructions à destination d'entrepôt elles ne sont autorisées que si elles sont en lien avec une construction autorisée dans la zone et qu'elles soient implantées sur la même unité foncière.

**Proposition de modification Article 1AU-2 Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions**

| Rédaction avant | Rédaction après   |
|-----------------|---|
|                 | <p><b>En secteur 1AUtdg3 :</b></p> <p>Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ être réalisées en rez-de-chaussée.</li> </ul> |

Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :

- être nécessaires à une construction autorisée.
- être réalisées sur la même unité foncière que la construction à laquelle l'entrepôt est nécessaire agricole au nord.

## Modification de la section 2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

### Article 1AU 11 Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions

Les coefficients pour la réglementation environnementale sont modifiés pour les bureaux en intégrant la RE 2020 et restent inchangés pour les autres destinations qui relèvent de la RT 2012 jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

#### *Proposition de modification Article 1AU-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions*

#### Rédaction avant

...

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation thermique, les exigences suivantes devront être respectées:

| Critère d'Analyse  |                                  | Prescriptions                      |
|--|----------------------------------|------------------------------------|
| <b>Bbio</b> : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques. | Bureau                           | $B_{bio} < B_{bio\ max^*} - 30\ %$ |
|  | Commerce et activités de service | $B_{bio} < B_{bio\ max^*} - 20\ %$ |
| <b>Cep</b> : Consommation en énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage artificiel des locaux et les auxiliaires de fonctionnement.                                     | Bureau                           | $Cep < Cep\ max^* - 30\ %$         |
|  | Commerce et activités de service | $Cep < Cep\ max^* - 20\ %$         |

\*Coefficients établis sur les bases de la RT 2012.

#### Rédaction après

...

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation **thermique environnementale**, les exigences suivantes devront être respectées **pour les bureaux** :

| Champ d'application | Critère d'analyse | Description  | Prescriptions                    |
|---------------------|-------------------|--|----------------------------------|
| Bureaux             | <b>Bbio</b> :     | Évaluation des <b>besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.</b>   | $B_{bio} < B_{biomax^*} - 30\ %$ |
|                     | <b>Cep</b> :      | Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires + | $Cep < Cep_{max^*} - 30\ %$      |
|                     | <b>Cep,nr</b>     | 1. Éclairage et/ou de ventilation des <b>parkings</b><br>2. Éclairage des <b>circulations en collectif</b><br>3. Électricité <b>ascenseurs et/ou escalators</b>                          | $Cep,nr < Cep,nr\ max^* - 30\ %$ |

|  |                        |   |             |
|--|------------------------|---|-------------|
|  | <b>DH :</b>            | Évaluation des écarts entre température du bâtiment et température de confort (température adaptée en fonction des températures des jours précédents, elle varie entre 26 et 28°C)  | DH < DH_max |
|  | <b>Ic,construction</b> | Généralisation de la méthode <b>d'analyse du cycle de vie</b> pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des <b>produits de construction et équipements et leur mise en œuvre</b> . Impact sur le changement climatique des composants et du chantier. | Seuil 2028* |
|  | <b>Ic,énergie</b>      | Introduction de la méthode <b>d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des énergies consommées pendant une durée de vie du bâtiment de 50 ans</b> .  | Seuil 2028* |

Pour les projets encore soumis à l'application de la réglementation thermique, RE2012, et en attente des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique, les exigences suivantes devront être respectées :

| Champ d'application    | Critère d'analyse | Description   | Prescriptions         |
|------------------------|-------------------|---|-----------------------|
| Activités et commerces | <b>Bbio :</b>     | Évaluation des besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.   | Bbio < Bbiomax* - 20% |
|                        | <b>Cep :</b>      | Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires +<br>4. Éclairage et/ou de ventilation des <b>parkings</b><br>5. Éclairage des <b>circulations en collectif</b><br>6. Électricité <b>ascenseurs et/ou escalators</b> | Cep < Cepmax* - 20%   |

\*Valeurs provenant de la RT2012

Ces exigences seraient rendues caduques dès la publication des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique (Activités et commerces, etc.).

## Modification de la section 2.3 Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

### Article 1AU 12.3 Coefficient de biotope

Les périmètres des secteurs étant en partie modifiés il est nécessaire de modifier certaines rédactions.

Le secteur 1AUtdg1 n'étant plus au nord de l'avenue du Parisis, la référence aux constructions situées autour de la gare doit être supprimée tout comme la référence aux constructions situées le long de l'autoroute A1 et le long de la RD317 au Nord du BIP.

Une règle doit être ajoutée pour le nouveau secteur 1AUtdg3. Le coefficient de biotope de 0,4 minimal est le même que celui imposé dans les autres secteurs initialement et maintenu. Il correspond au mieux à ce que l'on est en droit d'attendre dans un quartier urbain.

*Proposition de modification Article 1AU-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs*

| Rédaction avant  | Rédaction après   |
|--|---|
| <p>.....</p> <p><b><u>12.3 Coefficient de biotope</u></b></p> <p><b>12.3.1.</b> Le secteur 1AUgp ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumis au coefficient de biotope.</p> <p><b>12.3.2.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg1 (hors constructions avoisinant la gare, hors constructions s'implantant le long du BIP, hors constructions s'implantant le long de l'A1 au Nord du BIP, hors constructions s'implantant le long de la RD317 au Nord du BIP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</li> <li>• pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4.</li> </ul> <p><b>12.3.3.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4.</p> <p><b>12.3.4</b> Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.</p> <p><b>La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : surface écoaménageable = (surface de type A</b></p> | <p>.....</p> <p><b><u>12.3 Coefficient de biotope</u></b></p> <p><b>12.3.1.</b> Le secteur 1AUgp ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris <b>et les constructions destinées principalement à accueillir des parcs de stationnement</b> ne sont pas soumis au coefficient de biotope.</p> <p><b>12.3.2.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg1 (<del>hors constructions avoisinant la gare, hors constructions s'implantant le long du BIP, hors constructions s'implantant le long de l'A1 au Nord du BIP, hors constructions s'implantant le long de la RD317 au Nord du BIP</del>) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</li> <li>• pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4.</li> </ul> <p><b>12.3.3.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4.</p> <p><b>12.3.4.</b> <b>Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</b></li> <li>• <b>Le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4 pour les équipements d'enseignement, de santé et d'action sociale et il est fixé à un minimum de 0,2 pour les autres équipements d'intérêt collectif et services publics.</b></li> </ul> <p><b>12.3.5.</b> Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la</p> |

**× coef. A) + (surface de type B × coef. B) + ... + (surface de type N × coef. N)**

proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.

La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière :  
surface écoaménageable = (surface de type A × coef. A) + (surface de type B × coef. B) + ... + (surface de type N × coef. N)

## Article 1AU 14 Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales

Les règles de gestion et d'écoulement des eaux pluviales restent inchangées pour les secteurs existant 1AUtdg1 et 1AUtdg2 et une règle est ajoutée pour le nouveau secteur 1AUtdg3 qui renforce les règles qui s'imposent en matière de gestion des eaux pluviales pour les deux autres secteurs pré-existants.

### *Proposition de modification de l'Article 1AU-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales*

| Rédaction avant  | Rédaction après   |
|--|---|
| <p><b>14.1.1. Pour tout projet de construction, la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques), la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics, pour des pluies courantes, dimensionnées comme une lame d'eau de 8 mm en 24h. Au-delà, pour leur restitution au réseau public d'eaux pluviales, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en œuvre d'un ouvrage de stockage calculé pour une pluie cinquantennale.</b></p> | <p>14.1.1. <b>Dans les secteurs 1AUtdg1 et 1AUtdg2</b> pour tout projet de construction, la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques), la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics, pour des pluies courantes, dimensionnées comme une lame d'eau de 8 mm en 24h. Au-delà, pour leur restitution au réseau public d'eaux pluviales, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en œuvre d'un ouvrage de stockage calculé pour une pluie cinquantennale.</p>   |
| <p><b>14.1.2. Il est fortement conseillé de privilégier une réutilisation des eaux à l'échelle de l'unité foncière</b></p>   | <p>Il est fortement conseillé de privilégier une réutilisation des eaux à l'échelle de l'unité foncière.</p>  |
|  | <p>14.1.2. <b>Dans le secteur 1AUtdg3</b> pour tout projet de construction, la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics pour des pluies courantes, dimensionnées comme l'abattement d'une lame d'eau de 10 mm en 24h. Au-delà et jusqu'à la pluie cinquantennale, le pétitionnaire doit viser une gestion à la parcelle, en privilégiant la gestion à ciel ouvert, sans restitution aux réseaux publics. Suivant la nature du sol (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques) et si la gestion à la parcelle n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle est imposé à chaque pétitionnaire (dans la limite de la faisabilité technique). Cette régulation implique de dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales pour une pluie cinquantennale. Les rejets régulés et les surverses dans les ouvrages de rétention sur espace public devront se faire en surface puisque la gestion des eaux pluviales sur espace public est réalisée uniquement à ciel ouvert.</p> |

## Article 1AU 15 Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Cet article est complété pour réglementer le nouveau secteur 1AUtdg3. En matière de stationnement des véhicules motorisés, un tableau spécifique est ajouté reprenant les mêmes règles pour les destinations habitation, commerces et activités de services, et équipements d'intérêt collectifs et services publics. Pour les

bureaux le tableau des règles est complété par la 5<sup>ème</sup> destination du code de l'urbanisme relative aux activités des secteurs primaires, secondaires et tertiaires qui intègre les bureaux. La règle est la même que celle des bureaux du PLU en vigueur.

De plus, il est autorisé de mutualiser les stationnements dans différents parcs communs à l'ensemble des programmes et notamment d'avoir recours au parking silo dans ce secteur couvert par la nouvelle OAP quartier de la gare afin de limiter le nombre de places de stationnement globalement sur le quartier.

Pour ce qui concerne le stationnement des vélos, la règle renvoie aux orientations des OAP pour garder davantage de souplesse, sachant que la réglementation du PDUIF s'impose.

La numérotation est réajustée de façon cohérente pour cet article dans le règlement.

**Proposition de modification Article 1AU-15.3. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg3**

**Rédaction avant**

**15.3. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg1**

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos sécurisés et équipés de dispositifs fixes d'accroche facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol.
- Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace dédié sera d'au minimum 5 m<sup>2</sup>.

Il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

| Destination de la construction                             | Norme Plancher (minimum)   |
|--|--|
| <b>Habitation</b>  | 1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination habitation  |
| <b>Bureaux</b>   | 1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination bureau  |
| <b>Equipements d'intérêt collectif et services publics</b> | Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, ...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...). |

**15.2. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg2**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

**Rédaction après**

**15.3. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg3**

**15.3.1. Pour toute construction nouvelle, des places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher créée :**

| Destination de la construction | Norme Plancher (le minimum exigé) | Plafond (le maximum réalisable) |
|--------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| <b>Habitation</b>              | <b>Non réglementé</b>             | <b>Pas de norme plafond.</b>    |

|  |  |  |
|--|--|--|
| Commerces et activités de service  | Non réglementé   | 1 place pour 120 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale<br>1 place pour 160 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE |
| Equipements d'intérêt collectif publics  | Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...) |  |
| Autres activités des secteurs primaire, secondaire ou tertiaire (industrie, entrepôt, bureau, centre de congrès et d'exposition, cuisine dédiée à la vente en ligne) | Non réglementé   | 1 place pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher<br>1 place pour 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE                           |

**15.3.2 :** Dans le périmètre de l'OAP Quartier de la gare, il est autorisé de mutualiser les stationnements des véhicules en réalisant un ou plusieurs parcs de stationnement communs à l'ensemble ou à une partie des constructions, le cas échéant en silo.

**15.4. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg1**

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos sécurisés et équipées de dispositifs fixes d'accroche facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol.
- Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace dédié sera d'au minimum 5 m<sup>2</sup>.

Il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

| Destination de la construction                      | Norme Plancher (minimum)   |
|---|--|
| Habitation  | 1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination habitation  |
| Bureaux   | 1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination bureau  |
| Equipements d'intérêt collectif et services publics | Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, ...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...). |

**15.5. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteurs 1AUtdg2 et 1AUtdg3**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

**Les autres règles du PLU en vigueur restent inchangées**