



Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) - Entrée de Ville Sud -

Approuvé le 25 septembre 2017

Modification simplifiée du 10 septembre 2018

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du 7 février
2022

1. Le rôle et le contenu des OAP	3
2. Secteur « Entrée de ville Sud, ouest RD370 »	4
A. Présentation du site	4
B. Objectifs	5
C. Aménagements	5
3. Secteur « Entrée de Ville au Sud BIP »	10
A. Présentation du site	10
B. Objectifs	11
C. Aménagements	11

1. Le rôle et le contenu des OAP

Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 23 novembre 2018, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :

- 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 ;
- 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 ;
- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports.

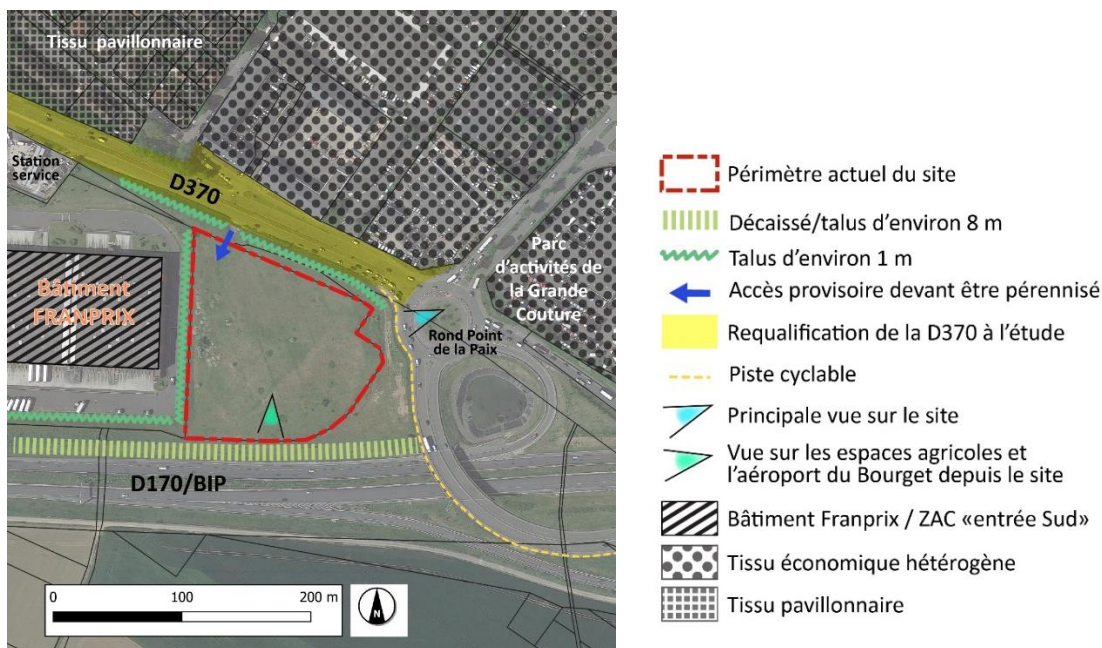
En complément, l'article R.151-6 précise que les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques du règlement.

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

2. Secteur « Entrée de ville Sud, ouest RD370 »

A. PRESENTATION DU SITE

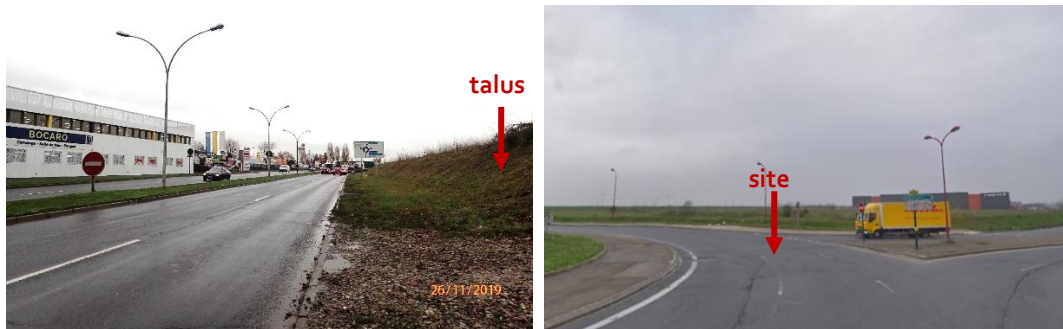
Schéma de synthèse de l'état des lieux



Situé à l'ouest de la ZAC « Entrée sud de Gonesse », ce secteur se compose d'une parcelle « AO-0161 » de 1,81 ha en friche, ceinturée par des axes de circulations (RD 370 au nord et à l'est, RD 170 au sud) et une parcelle urbanisée à l'ouest. Elle surplombe légèrement la RD 370 et très largement le Boulevard Interurbain du Paris (BIP). Cette situation génère une ambiance plutôt routière, mais la RD 370 fait l'objet d'un projet de requalification lui permettant à terme d'avoir une identité de boulevard urbain.

La topographie du site avec des merlons sur les pourtours Nord et Ouest, l'isole aujourd'hui de son environnement. Les tissus urbains voisins, à dominante économique, sont hétérogènes et accueillent des constructions à l'architecture relativement diversifiée.

Depuis le site, des vues ponctuelles sur les espaces ouverts de l'aéroport du Bourget se dégagent au Sud. Plus rares, des fenêtres visuelles permettent d'apercevoir des éléments végétaux qui ponctuent les tissus urbains environnants.



Au Nord le paysage routier de la RD 370 en attente de requalification, isolé du site par un talus d'environ 1 m (photo de gauche) ; Un site en friche perceptible depuis le rond-point de la Paix, associé à un franchissement du BIP (photo de droite).

B. OBJECTIFS

Il s'agit de constituer une polarité d'activités commerciales et/ou de loisirs favorisant la qualité urbaine et paysagère de l'entrée de ville en particulier depuis la RD 370.

C. AMENAGEMENTS

a) Composition et qualité architecturales

Le site pourra accueillir une ou plusieurs construction(s) et regroupera différents programmes avec des activités commerciales et de loisirs (par exemple : concessionnaires automobiles, fitness, terrains de sports, jeux pour enfants, agriculture urbaine, bowling...)

Implantation :

D'une manière générale, l'implantation des constructions doit permettre de marquer qualitativement l'entrée de ville :

- en présentant des façades accueillantes en parallèle de la RD 370 et du rond-point de la Paix,
- par une organisation des volumes masquant les constructions voisines à l'ouest du site, depuis le giratoire et la bretelle de la RD 370,
- par une répartition des épaulements combiné à un traitement paysager permettant d'éviter toute émergence de construction visible depuis le boulevard intercommunal du Paris (BIP).

Les constructions principales doivent respecter des marges de recul-

- comprises entre 6 mètres minimum à 10 mètres maximum le long de la RD 370, portée sur le schéma de l'OAP. Ces marges s'évasent depuis le giratoire vers la RD170 pour tenir compte de la géométrie de la bretelle au-dessus du BIP,
- de 50 mètres depuis l'axe de la RD170 portée au plan de zonage,

Le long de la RD370, la marge à respecter doit permettre à la fois d'aménager des circulations intérieures au sein de l'îlot, tout en assurant un front urbain le long du boulevard.

Le long de la RD170 dans une marge de 50 à 70 mètres vis-à-vis de l'axe de la voie, seules des constructions de faible hauteur ainsi que des installations peuvent être implantées. Aucune visibilité depuis la RD170 n'est possible.

Hauteurs des constructions :

Le long de la RD 370 et du giratoire, la première épaisseur bâtie devra avoir une hauteur compatible avec l'échelle du piéton et au maximum similaire aux gabarits existants en rive de la rue Nungesser et Coli.

Il s'agit à la fois :

- d'assurer une transition avec les constructions existantes au Nord et Nord-Est de la RD 370,
- d'avoir un épaulement progressif avec les constructions les plus hautes localisées en partie centrale du site,
- d'éviter un front bâti brutal en entrée de ville,
- de créer un paysage urbain à l'échelle du piéton et du cycliste.

Les constructions qui s'implantent dans une bande de 50 à 70 m vis-à-vis de l'axe de la RD170 seront de faible hauteur afin d'éviter l'émergence d'une anomalie visuelle depuis le BIP. Elles pourront en partie être masquées par un rehaussement du talus.

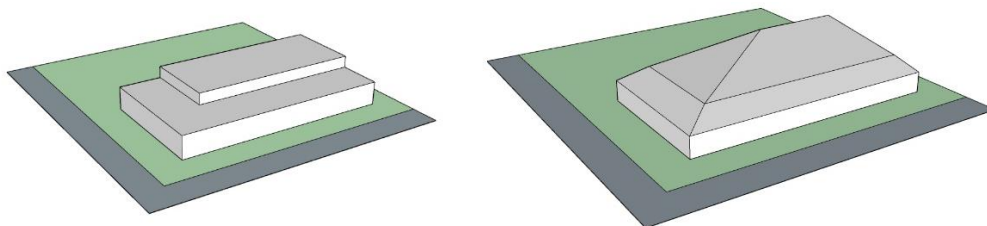
La dégressivité des hauteurs en pourtour du site facilitera l'intégration des constructions dans le paysage urbain. En outre, la répartition des épaulements permettra de respecter les servitudes de dégagement aéronautiques de l'aéroport Paris-Le Bourget ainsi que du Plan de servitudes radioélectriques, en référence aux côtes NGF admises. Il pourra notamment s'agir de mettre en œuvre des modes constructifs spécifiques au moins sur une partie des bâtiments (bardage et ossature bois par exemple).

Afin de favoriser l'usage des toitures terrasse à des fins d'activités (sportives, loisirs, ...) et d'équipements techniques, des masques de protection visuelle ou de sécurité sont admis en couronnement des constructions. Il s'agira préférentiellement de bardages bois ajourés, de 2 à 3m compris dans la hauteur totale. Les constructions intégreront également un balisage adéquat au regard de la proximité d'aéroport.

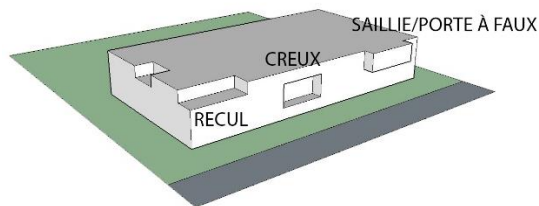
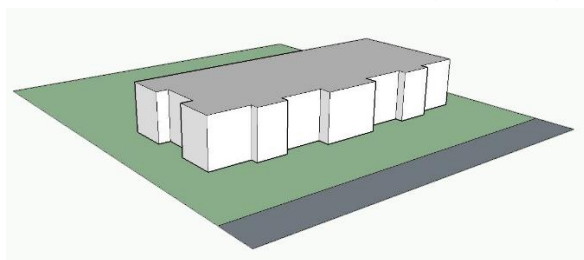
Volumétrie

La volumétrie des constructions doit être travaillée de façon à limiter tout effet monolithique, de masse, ou de monotonie. Pour cela, elle devra intégrer :

- Des jeux de volumes en hauteur et en épaisseur (épannelage/dégradé de hauteurs, pentes depuis le point haut de la façade y compris sur rue, vides/creux/reculs, redents, porte-à-faux/saillies/avancées, courbes/ondulations...);
- Des compositions de façades rythmées (alternance pleins/vides, séquençage/travées distinctes ...).



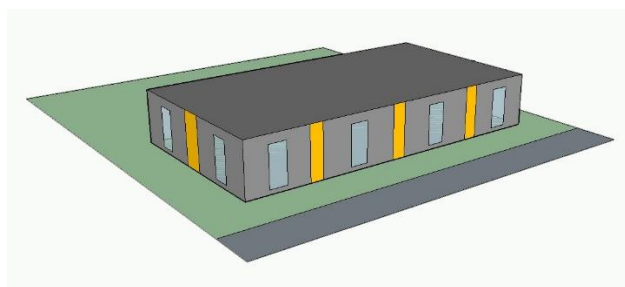
Principes schématiques d'épannelage



Principes schématiques de redents, avancées, vides, creux, reculs, porte à faux

Traitement des façades

Toutes les façades visibles depuis l'espace public doivent être traitées de façon qualitative et comporter des éléments d'animation : parois translucides, transparences, percées/ouvertures, jeux de couleur par touches ponctuelles/bandes verticales/bandeaux



Principe schématique de composition de façade rythmée/animée (bandes de couleurs, alternance pleins et transparences)

Etant les plus visibles dans l'entrée de ville, les façades Nord et Est devront faire l'objet d'une attention particulière. A l'articulation de celles-ci, l'angle doit recevoir un traitement architectural soigné et spécifique : la composition de ses volumes et façades fait office de vitrine au site et à la ville.

L'usage d'une teinte principale en harmonie avec les constructions voisines est à privilégier (gris par exemple). Elle doit être combinée avec une ou plusieurs autres couleurs, potentiellement une ou des teinte(s) vive(s), permettant de créer une animation et un rythme en façade.

Plusieurs matériaux doivent être combinés en façade (par exemple bardage métallique et pans de verre/bois/béton, bois et maçonnerie) afin d'accentuer la composition dynamique/rythmée des bâtiments. L'usage de différents matériaux peut notamment permettre de souligner un soubassement. La végétalisation des murs peut être considérée comme un type de matériau.

NB : Les différents principes de composition volumétrique et de façade peuvent se combiner et s'accentuer les uns les autres.

b) Traitement paysager et environnemental des espaces Libres

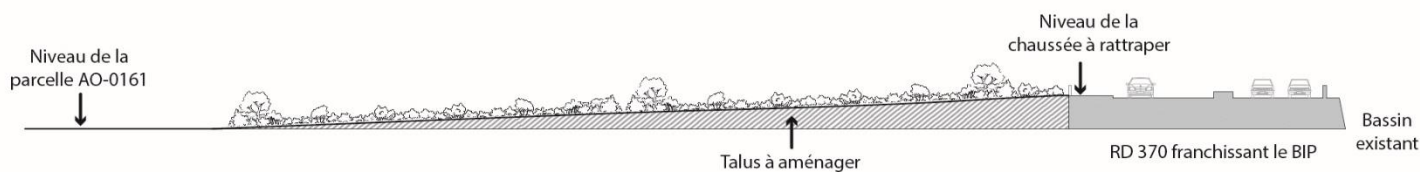
Traitement paysager

Une bande paysagère de 6 à 10 mètres d'épaisseur doit être mise en œuvre le long de la RD 370, de sa bretelle, et du giratoire. Privilégiant les transparences et les porosités visuelles, elle est largement ouverte sur la RD 370, y compris en évitant si possible l'installation de clôtures. Sa composition et son traitement qualitatifs, avec une diversité de plantations, permettent de valoriser les bâtiments et de soutenir le dessin des façades (plantations en cohérence avec le rythme, les pleins/vides, ...). Le stationnement y est proscrit, mais la circulation pour tous les modes de déplacement y est possible.

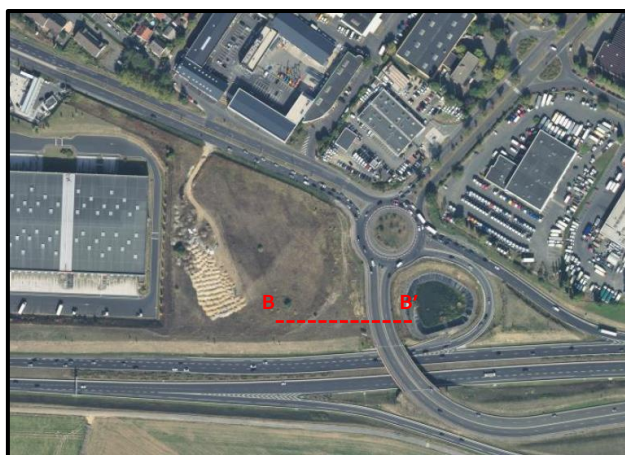
En limite Sud, la marge de recul de 50 m vis-à-vis de l'axe de la RD170 est obligatoirement paysagée et plantée. Elle doit accueillir notamment des arbres de haute tige et pourra recevoir du stationnement. Elle intégrera un rehaussement du talus sur la totalité de la longueur de manière à masquer les constructions en premier rang. Ces dernières devront être de faible hauteur et intégrées dans le paysage. Elles s'implanteront de façon privilégiée à l'Ouest.

L'angle Sud-Est, doit faire l'objet d'un traitement paysager soigné :

- Avec un talus en pente douce aménagé de façon à rattraper la différence d'altimétrie entre la parcelle A-0161 et la bretelle de la RD 370 en surplomb du BIP,
- Avec une végétation diversifiée, multi-strates et relativement dense qui formera un masque visuel entre la bretelle de la RD 370 et les installations ou constructions en premier rang de la RD170.



Coupe BB'





Les compositions « multi-strates » sont plantées de végétaux locaux appartenant à plusieurs strates (arbustives, buissonnantes et herbacées). Elles favorisent la biodiversité.

Les plantations devront être composées d'essences locales variées et indigènes, tout en tenant compte des restrictions liées à la proximité des aérodromes (cf. liste en annexe).

Par ailleurs, le traitement des espaces libres et paysagers devra permettre d'optimiser la gestion de l'eau. Il sera idéalement complété par des toitures végétalisées. L'imperméabilisation des espaces de stationnement en surface sera notamment réduite au maximum.

Stationnement

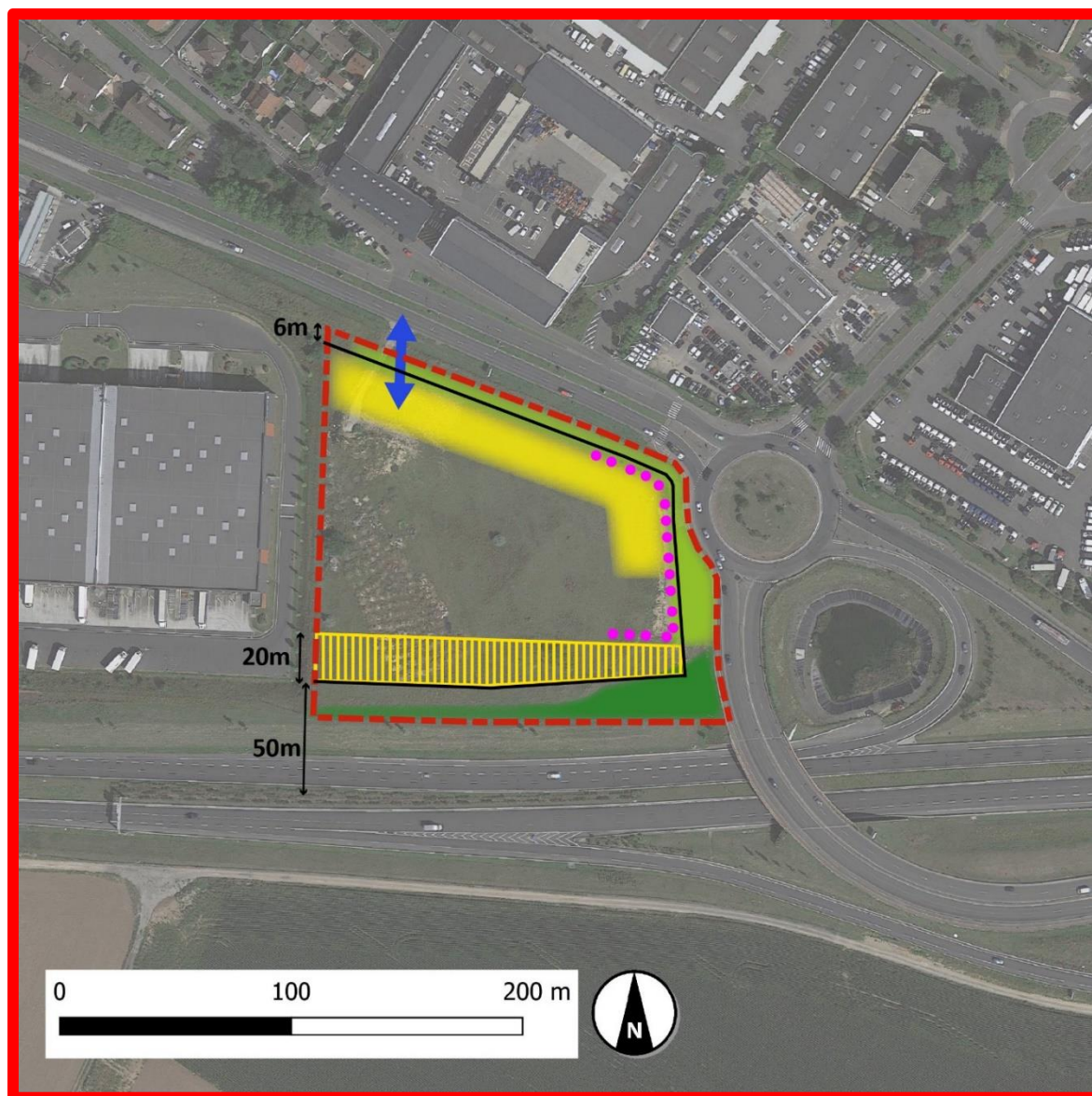
Le stationnement devra être le moins visible possible depuis les abords du site. Il sera plutôt positionné au sein de bâtiments.

c) Accès et maillage

Un seul accès, localisé sur le schéma de l'OAP ci-contre est autorisé. Il devra intégrer des voies dédiées à l'entrée et à la sortie afin de faciliter le fonctionnement avec la RD 370. Il tiendra compte du projet de requalification de cette dernière.

En entrée/sortie et au sein du site, des cheminements ou espaces dédiés aux piétons doivent être aménagés.

Schéma de principe de l'OAP

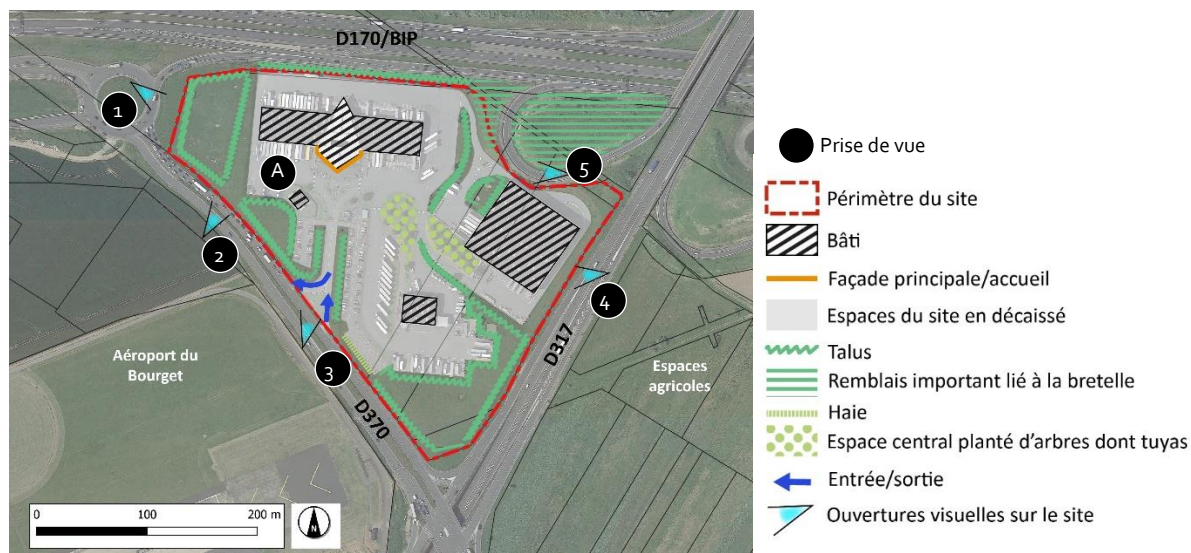


-  Périmètre du site
-  Marges de recul minimales des constructions
-  Secteur où la hauteur des constructions doit être compatible avec l'échelle du piéton et les épannelages au Nord de la RD370
-  Traitement architectural d'angle particulièrement soigné
-  Espace d'implantation de constructions de hauteur réduite évitant l'émergence d'anomalie depuis le BIP
-  Accès à repositionner et aménager
-  Marge de recul paysagée et ouverte
-  Réhaussement du talus et traitement paysager de l'angle permettant une transition et un masque visuel

3. Secteur « Entrée de Ville au Sud BIP »

A. PRESENTATION DU SITE

Schéma de synthèse de l'état des lieux



Ce site d'une superficie de 7,76 ha, au sud de Gonesse, est circonscrit par 3 axes de circulation majeurs : le Boulevard Intercommunal du Parisien (BIP/RD 170) au Nord, la RD 317 au Sud, la RD 370 au Sud-Ouest. Déjà bâti, il accueille l'entreprise de logistique Mazet.

Son relief artificiel singulier, composé de déblais et de talus, forme des plates formes en creux au sein du site et des talus enherbés sur les pourtours. Il permet dans une certaine mesure d'atténuer les nuisances sonores liées aux voies de circulation et surtout de limiter l'impact visuel des constructions depuis l'extérieur de la parcelle. Seules quelques ouvertures visuelles sur le site permettent d'apercevoir ces bâtiments de grande envergure à l'architecture plutôt qualitative. L'entrée est mise en scène et axée sur la façade principale singulière en verre.



Un site et des constructions globalement discrètes dans le paysage (photo de gauche, vue 1) ; Des espaces libres dédiés à la circulation et au stationnement ou enherbés (photo de droite, A)



Vue sur le bâtiment d'accueil à la forme singulière (photo de gauche, vue 2), Une ouverture visuelle sur l'unique entrée/sortie du site (photo de droite, vue 3)



Percée visuelle sur les bâtiments et installations du site depuis la RD 317 (photo de gauche, vue 4), Ouverture visuelle plongeante depuis la bretelle (photo de droite, vue 5)

B. OBJECTIFS

Il s'agit d'optimiser le site par le biais de l'extension des constructions existantes pour y permettre l'amplification de l'activité économique existante. Toutefois, celle-ci doit se faire en veillant à une intégration discrète et à la qualité paysagère du secteur, en cohérence avec le projet initial.

C. AMENAGEMENTS

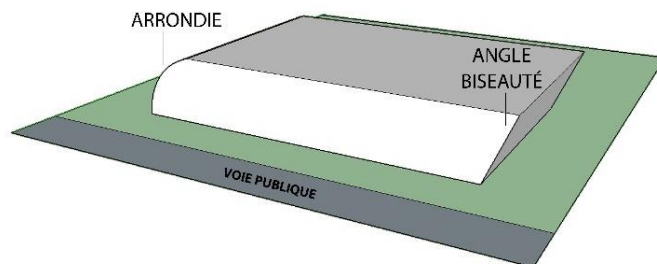
a) Composition et qualité architecturales

Le site pourra accueillir de nouvelles constructions, de préférence en extension, permettant de développer l'activité de logistique.

Leur composition devra s'inscrire dans les mêmes logiques de formes et de matériaux que les bâtiments existants, permettant de reproduire un langage architectural sobre.

Volumétrie

La volumétrie des constructions doit être travaillée de façon à poursuivre et s'harmoniser avec les constructions existantes. Pour cela, elle devra reprendre un épannelage similaire et mettre en œuvre des formes épurées. Les angles seront travaillés (arrondis, biseaux...) permettant un certain élancement et limitant l'effet de bloc.



Principes de travail sur les volumétries : des formes épurées aux angles travaillés.

Traitement des façades

Les façades devront être simples. Elles pourront comporter des transparences (parois translucides, percées/ouvertures, pans de verre ...) rappelant l'architecture existante.

Les teintes harmonieuses et discrètes (gris clair, pastel, blanc cassé...), y compris en dégradés, doivent être privilégiées. L'usage de couleurs vives, sombres, réfléchissantes est limité à quelques touches ponctuelles.

Le choix des matériaux permettra d'assurer une continuité entre les façades existantes et nouvelles.

b) Traitement paysager et environnemental des espaces Libres

Dispositifs topographiques

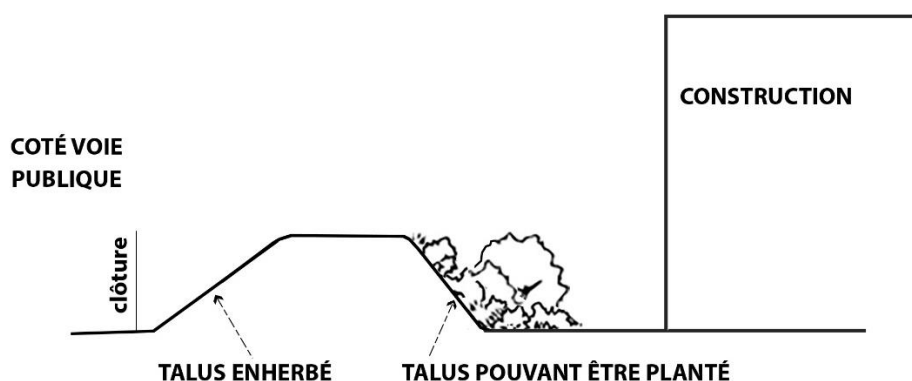
La topographie des sites (déblais et remblais) doit être travaillée de façon à :

- encaisser les constructions et ainsi réduire leur émergence,
- créer des talus comme masques visuels.

Le long des voies ou espaces publics, des talus doivent être maintenus ou créés selon les localisations indiquées au schéma ci-dessous. Leur hauteur doit reprendre autant que possible des cotes altimétriques similaires à ceux existants afin d'assurer la continuité des aménagements. A l'angle Nord-Ouest, le talus doit s'implanter dans une profondeur de 6 à 8 m depuis la limite parcellaire.

Traitement végétal

Les marges de recul doivent recevoir un traitement paysager qualitatif. Depuis l'extérieur du site, les talus doivent être maintenus en espaces enherbés ouverts. Sur leurs faces internes, ils pourront recevoir des plantations multi-strates.



Les espaces visibles depuis l'extérieur doivent être ouverts et enherbés. A l'intérieur les talus peuvent recevoir une végétation relativement dense.

Au cœur du site, la structure arborée existante sera complétée dans la mesure du possible. Il s'agira de densifier et diversifier les plantations, en apportant d'autres types d'arbres/arbustes/végétation afin de composer un cœur d'îlot attrayant et ombragé.



Sur les faces internes des talus et en cœur d'îlot, la composition végétale comporte des espèces appartenant à plusieurs strates (arbustives, buissonnantes et herbacées). Elle favorise la biodiversité.

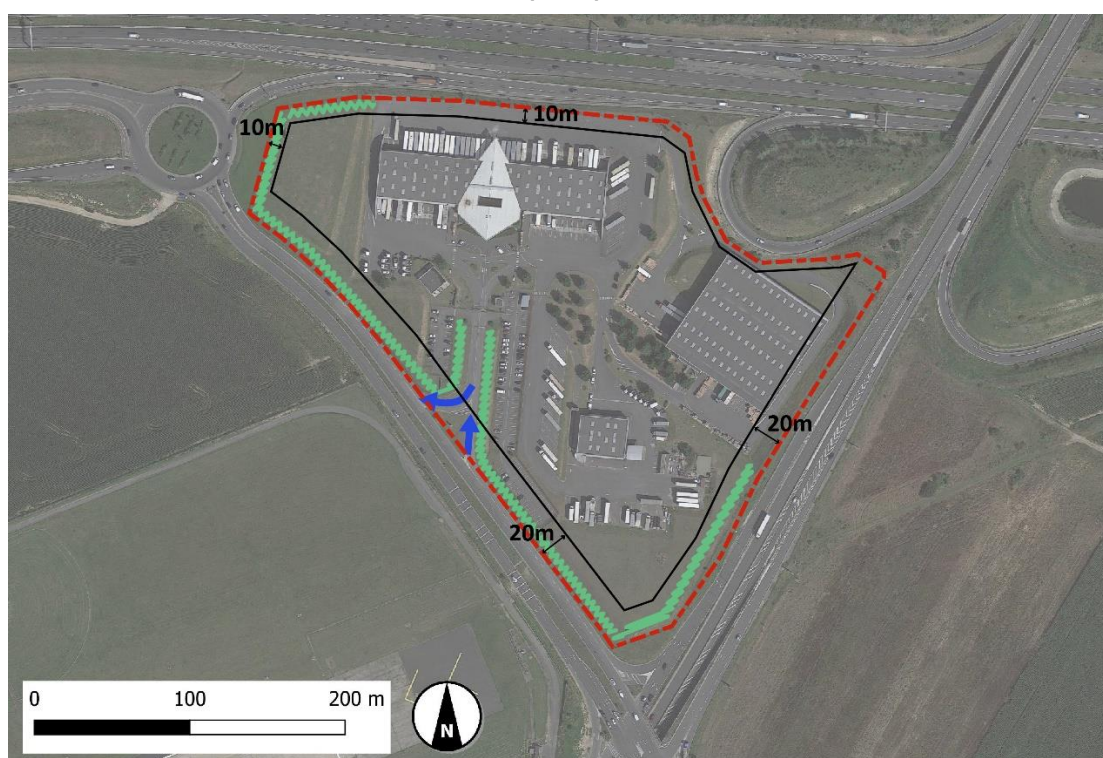
Les plantations devront être composées d'essences locales variées et indigènes, tout en tenant compte des restrictions liées à la proximité des aérodromes (cf. liste en annexe).

Par ailleurs, le traitement des espaces libres et paysagers devra permettre d'optimiser la gestion de l'eau. L'imperméabilisation des espaces de stationnement en surface sera notamment réduite au maximum. La conception des talus (création ou suppression) devra tenir compte de la réorientation des eaux pluviales pour limiter les effets de ruissellement.

c) Accès et maillage

Un seul accès, localisé sur le schéma de l'OAP ci-contre, est autorisé. Il comporte une entrée et une sortie distinctes.

Schéma de principe de l'OAP



- Périmètre du site
- Talus à maintenir/créer/remodeler
- ← Entrée/sortie
- Marges de recul minimales