



Modification n° 4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Notice de présentation



Sommaire	2
Avant-propos	3
I. Cadre général	5
1. Historique des procédures de modification du PLU	5
2. Le projet de Modification n° 4 du PLU	6
3. Les OAP du Triangle de Gonesse existantes	10
II. Le Projet de modification des Orientations d'Aménagement et de Programmation du Triangle de Gonesse	14
1. Actualisation règlementaire des OAP	14
A. Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023	14
B. Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel	16
C. Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique	16
D. Compatibilité avec les orientations du PADD	17
2. Adaptation des règles à la temporalité du projet urbain	17
A. Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne ..	17
B. Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet	20
C. Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »	21
D. Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes	22
E. Modification de la représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive) ..	23
F. Suppression de la notion de diagonales	23
G. Compatibilité avec les orientations du PADD	24
3. Densification des abords de la gare du triangle de Gonesse	24
A. Elargissement de la notion de centralité	24
B. Ajout d'une précision sur la densité du développement urbain	25
C. Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire »	26
D. Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord	28
E. Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare	29
F. Compatibilité avec les orientations du PADD	29
4. Précisions sur les caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère	29
A. Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère	30
B. Modification de la représentation de la continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein	33
C. Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions	34
D. Compatibilité avec les orientations du PADD	38
5. Renforcement des ambitions environnementales	38
A. Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti	38
B. Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur	39
C. Compatibilité avec les orientations du PADD	39

6. Permettre expressément l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.....	40
A. Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse	40
B. Ajout d'une précision sur la composition des macro-îlots	41
C. Suppression de la représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP	42
D. Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte	43
E. Compatibilité avec les orientations du PADD	44

III. Ajout d'une annexe informative 45

IV. Tableau synthétique des modifications 46

Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023	46
Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel.....	46
Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne.....	49
Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne.....	50
Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »	51
Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »	51
Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse	63
Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse	64
Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse	64



Avant-propos

Cette notice de présentation a pour objet d'exposer les objectifs, le contenu et les justifications contenues dans le projet de modification n°4 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 et 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. Ainsi, dans chaque pièce concernée par la modification du PLU, les éléments ajoutés ou modifiés apparaissent en rouge et en gras, tandis que les éléments supprimés apparaissent barrés en rouge et en gras. Les pièces le composant sont vouées à être ajoutées au document en vigueur ou à y être substituées.

Les modifications ont été regroupées par thématique dans la notice. Elles sont toutefois aussi numérotées dans l'ordre des modifications faites dans le document et à la fin de la notice, un tableau en fait la synthèse.

Après l'approbation de la modification n°4 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 modification sera soumis à enquête publique. 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 modification 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 Conseil Municipal de Gonesse et rendu exécutoire.

I. Cadre général

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.

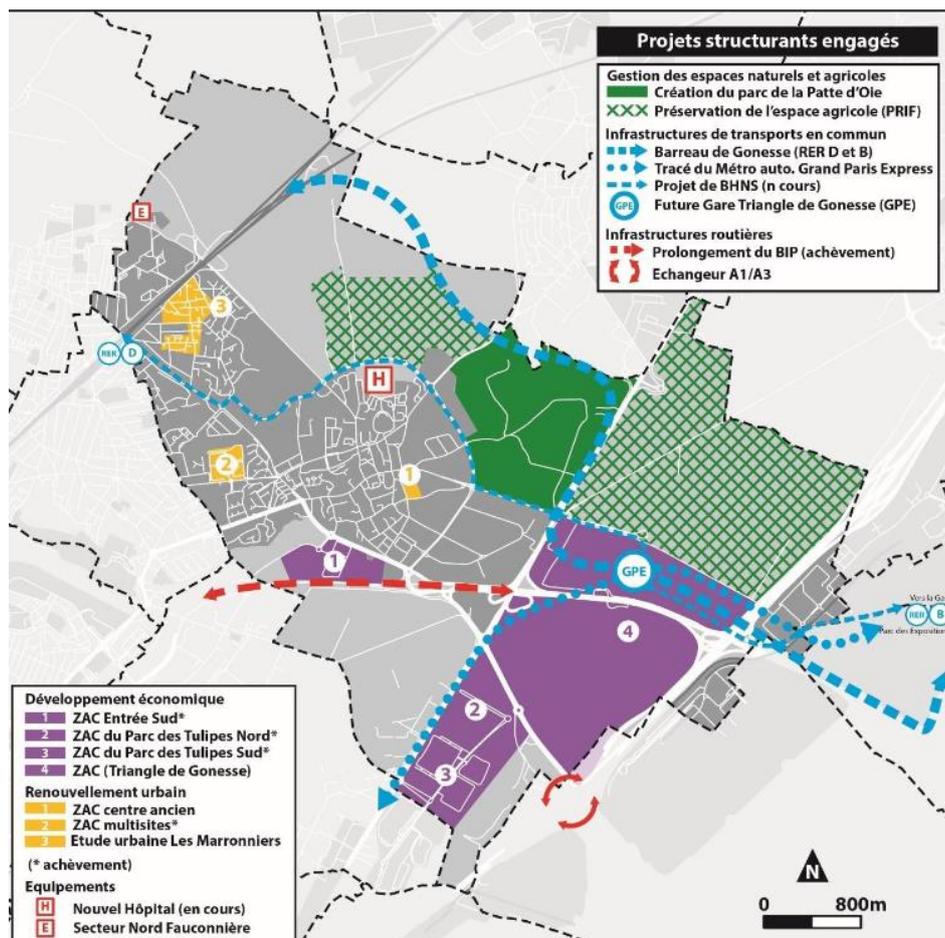


FIGURE 1 CARTE DES PROJETS

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, 4 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 Modification n° 4 du PLU

La révision du PLU de 2017 a rendu possible l'urbanisation du secteur dit du « Triangle de Gonesse ».

L'aménagement des 110 ha du site situé entre la voie du BHNS et le Boulevard Interurbain du Parisis entre dans une réflexion plus fine sur la programmation, et quelques ajustements des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Triangle de Gonesse sont nécessaires afin de la préciser et de l'actualiser.

Il convient de préciser et d'encadrer les caractéristiques et contraintes induites par la continuité paysagère pour les constructions qui seraient implantées en son sein.

L'évolution programmatique a aussi fait ressortir l'intérêt de permettre expressément l'implantation dans la partie Nord du site du Triangle de Gonesse de constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Au regard des enjeux de lutte contre l'étalement urbain, il y a un intérêt écologique majeur à s'assurer de la densification des abords de la gare du Triangle de Gonesse.

La Modification n° 4 du PLU, prescrite par arrêté n°153/2023 en date du 19 avril 2023, porte ainsi l'objectif de préciser et d'encadrer l'aménagement de la partie Nord du site concerné par l'orientation d'aménagement et de

programmation du Triangle de Gonesse, particulièrement aux abords de la gare, notamment pour la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

a) Le choix de la procédure de droit commun encadrée par les articles L153-36 à L153-44 du Code de l'Urbanisme

Les objectifs énumérés ci-dessus entrent parfaitement dans le champ d'application de la modification de droit commun. Conformément aux dispositions des articles L153-36 et suivants du Code de l'Urbanisme, la procédure de modification de droit commun **est rendue possible car elle prévoit une modification du règlement sans :**

- Porter atteinte aux orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) en vigueur ou à son équilibre général ;
- Réduire un espace boisé classé, une zone agricole, naturelle ou forestière, ou une protection édictée en raison d'un risque de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- Ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf années suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;
- Créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une Zone d'Aménagement Concerté.

Ainsi, en application des dispositions des articles L153-36 et suivants du Code de l'Urbanisme, le PLU fait l'objet d'une procédure de modification de droit commun.

La compatibilité avec le PADD de chacune des modifications envisagées est évaluée systématiquement dans la partie 2 de la présente notice.

Cette procédure prévoit :

- Une enquête publique (art L153-41 du Code de l'Urbanisme, art L123-1 à L123-18, art R-123-1 à R123-33 du Code de l'Environnement)

Après notification du projet de modification du PLU aux personnes publiques associées (art L153-40 du Code de l'Urbanisme), notification pour avis à la personne publique à l'initiative de la création de la Zone d'Aménagement Concerté (art L153-39 du Code de l'Urbanisme) et notification pour avis à la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAE) (art R104-23 et suivants du Code de l'Urbanisme), un arrêté (art L153-41 du Code de l'Urbanisme et art L 123-3 du Code de l'Environnement) ouvre l'enquête publique et lance la procédure de modification du PLU. Sous le contrôle du commissaire enquêteur (art R123-5 du Code de l'Environnement), le dossier d'enquête publique est présenté et mis à disposition du public pendant 30 jours (art L 123-9 du Code de l'Environnement). Une fois l'enquête close, le commissaire enquêteur remet son rapport dans un délai de 30 jours (art L 123-15 du Code de l'Environnement).

- Une phase d'approbation

A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération de l'organe délibérant de la commune (art L153-43 du Code de l'Urbanisme).

b) Le calendrier

Modification n° 4 du PLU	
19 avril 2023	Arrêté n° 153/2023 prescrivant la modification n° 4 du PLU
22 mai 2023	Délibération n° 05.15/2023 du Conseil Municipal fixant les modalités de la concertation
02 juin 2023	Arrêté n° 215/2023 précisant les modalités de la concertation
19 juin 2023	Début de la concertation préalable
29 juin 2023	Avis conforme de la MRAe concluant à la nécessité d'une évaluation environnementale de la modification n° 4 du PLU après examen au cas par cas
29 septembre 2023	Fin de la concertation préalable
06 novembre 2023	Délibération n° 11.06/2023 du Conseil Municipal tirant et approuvant le bilan de la concertation
Juillet 2024	Notification du projet de modification du PLU aux personnes publiques associées Notification pour avis du projet de modification du PLU à la personne publique à l'initiative de la création de la Zone d'Aménagement Concerté Notification pour avis du projet de modification du PLU à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France (MRAe) (la MRAe dispose de trois mois pour formuler un avis)
Octobre 2024	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
Octobre 2024	Déroulement de l'enquête publique (30 jours)
Novembre 2024	Rapport du commissaire enquêteur (dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête) Eventuelles modifications du dossier à l'issue de l'enquête publique
Décembre 2024	Délibération du Conseil Municipal approuvant la modification n° 4 du PLU

c) La Concertation préalable du 19 juin 2023 au 29 septembre 2023 (L103-2 du Code de l'Urbanisme)

Pour garantir la diffusion de l'information et l'expression des contributions du public, la commune a fait le choix d'engager une démarche volontariste en soumettant la procédure de modification n°4 à une concertation préalable facultative respectant les articles L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme, et ce par une délibération du Conseil municipal (n° 05.15/2023) qui en a fixé les modalités.

Ces modalités ont été précisées par un arrêté du maire n° 215/2023 qui fixe le début de la concertation au 19 juin 2023 et son achèvement le 29 septembre 2023.

Les thèmes autour desquels le public a été concerté sont les suivants :

- L'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse ;
- La précision des caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère ;
- La densification des abords de la Gare du Triangle de Gonesse.

3 avis ont été reçus dans le cadre de cette procédure.

La concertation préalable s'est déroulée sans incident. Le Conseil municipal a tiré le bilan de cette concertation lors de sa séance du 6 novembre 2023 (délibération 11.06/2023). Le bilan de cette concertation est publié sur le site internet de la commune.

Cette concertation qui était à l'origine facultative a été rendue obligatoire par l'avis de l'Autorité Environnementale N° MRAe AKIF-2023-082 du 29/06/2023.

d) **Evaluation environnementale**

Suite à la décision de la MRAE n° MRAE AKIF-2023-082 du 29/06/2023, le Maire a missionné le bureau d'étude IETI à partir du mois d'août 2023 pour mener l'évaluation environnementale.

Dans le cadre de la mission d'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse, des propositions ont été faites afin de favoriser une évolution de la modification vers plus d'intégration des enjeux environnementaux.

Cette proposition se fait sur la base des points soulevés par la MRAE dans son avis motivé :

- « le dossier ne présente pas d'évaluation des incidences potentielles des évolutions envisagées tendant à définir un niveau de précision et d'exigence moins ambitieux dans la prise en compte des enjeux liés au maintien ou la création de la trame verte, à la promotion des modes de déplacements actifs et à l'intégration paysagère des futures constructions, et qu'il ne démontre pas que les évolutions envisagées en contrepartie pour répondre à certains de ces enjeux seront suffisantes pour en garantir la préservation » ;
- « le dossier n'évalue pas non plus les incidences potentielles en termes d'exposition à des risques sanitaires liés notamment aux pollutions atmosphériques et acoustiques des évolutions visant à permettre une plus grande densité de population fréquentant le secteur concerné ».

3. Les OAP du Triangle de Gonesse existantes

Les OAP du Triangle de Gonesse sont le prolongement des principes de développement durable clairement affirmés dans le dossier de ZAC. L'OAP du Triangle de Gonesse est le principal outil pour traduire les ambitions relatives à l'aménagement de ce secteur.

Les grands principes d'aménagement qui en découlent structurent l'OAP :

- Un principe général de compacité du modèle urbain organisé autour d'un pôle gare ;
- Un axe est ouest constitué par le Boulevard Interurbain du Parisis (BIP) requalifié en boulevard urbain ;
- Un axe nord-sud socle de la continuité paysagère.

Ces grands principes d'aménagement constituent les invariants des OAP autour desquels des principes génériques s'agrègent.

Le schéma d'aménagement des OAP synthétise ces grands principes (I - les invariants) et les complète par la représentation du barreau nord multimodal qui borne les limites du secteur aménageable, et de la lisière agricole qui assure la transition avec le carré agricole.

Il représente également le cône de vue vers la Tour Eiffel et le Sacré Cœur.

Le schéma d'aménagement des OAP spatialise aussi les implantations préférentielles des destinations possibles (II – les vocations), selon les besoins estimés d'accès au site en transport en commun.

Les principes de liaisons (III – les principes de liaisons) entre les différents pôles et avec le reste du territoire sont représentés et complétés par la structure de la trame viaire (plan d'aménagement orthogonal) qui est, elle-même, déclinée en deux échelles : la trame viaire principale et le maillage fin.

Les principes d'aménagement des espaces ouverts (IV - Les principes des espaces ouverts) sont déclinés pour les espaces à vocation piétonne, le prolongement de la continuité paysagère, la bande sportive, et les espaces naturels ou paysagers ou agricoles.

Les transports en commun organisés autour du pôle multimodal sont également représentés (V – principes de Transports en commun).

Les principes de qualité architecturale et de formes urbaines (VI Les principes de qualité architecturale et de formes urbaines) sont déclinés pour assurer l'articulation avec les espaces publics et avec la continuité paysagère. Le parti pris pour la conception des aménagements prévoit une grande qualité urbaine et architecturale notamment à proximité des voiries métropolitaines, en front de rue et dans l'épaisseur urbaine des axes. Le principe d'une rue courbe est représenté sur le plan afin d'identifier et de mettre en scène le pôle gare.

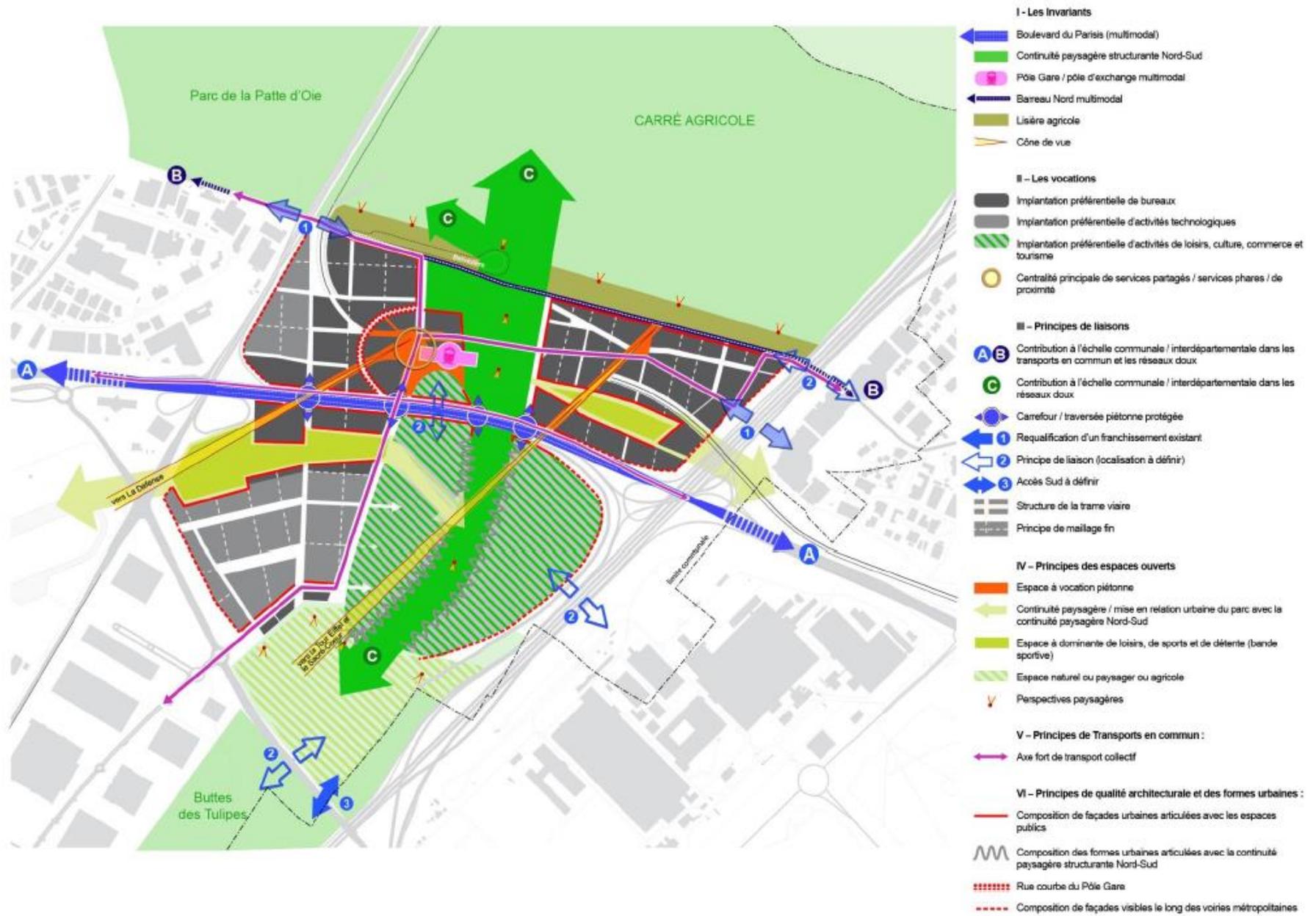


FIGURE 2 PLAN SCHEMATIQUE DE L'OAP

Une troisième partie fixe des hauteurs maximales qui sont ventilées en 6 seuils allant de moins de 10 m jusqu'à plus de 30 m sur les parties est et nord-ouest du site. Ce plan est réalisé sous réserve des servitudes aéronautiques de l'aéroport du Bourget et de ses évolutions potentielles.



FIGURE 3 PLAN DES HAUTEURS MAXIMALES

Une quatrième partie décline le phasage prévisionnel de la mise en œuvre opérationnelle.

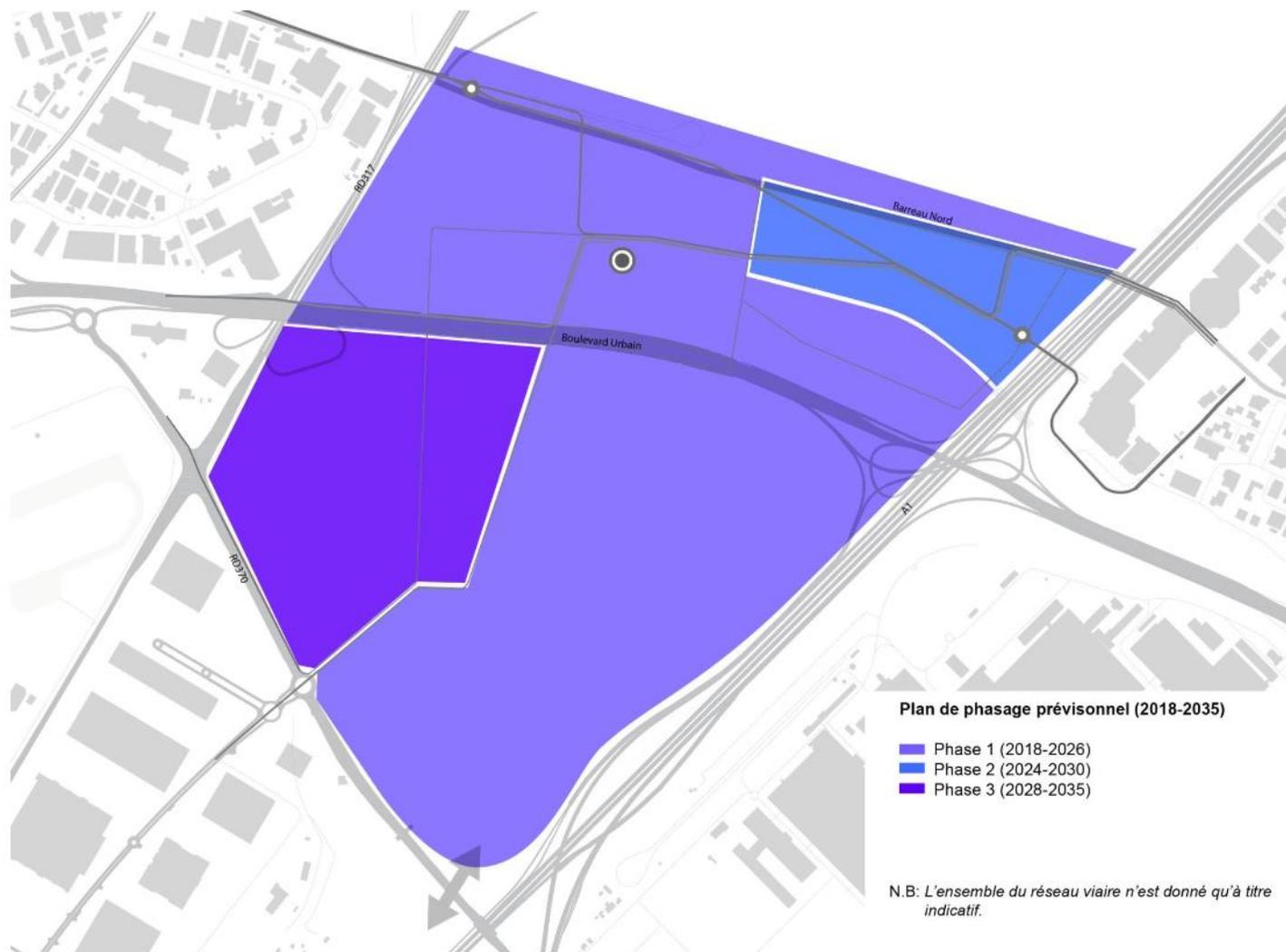


FIGURE 4 LE PHASAGE PREVISIONNEL



II. Le Projet de modification des Orientations d'Aménagement et de Programmation du Triangle de Gonesse

1. Actualisation règlementaire des OAP

CONTEXTE ET ENJEU IDENTIFIE

Les OAP du Triangle de Gonesse ont été élaborées à l'occasion de la révision du PLU selon la réglementation et les perspectives opérationnelles alors en vigueur.

La phase opérationnelle des projets rendue possible par la révision du PLU a été sensiblement retardée du fait des recours administratifs à l'encontre des actes permettant l'urbanisation de cette partie du territoire. Depuis, il y a eu des évolutions normatives notables qu'il convient d'intégrer.

A. Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les Lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023

a) Justification de la modification

La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et dans une moindre mesure, la loi relative à l'industrie verte du 23 octobre 2023, sont venues enrichir le régime des OAP. A titre d'exemple, les articles L. 156-6-1 et L. 151-6-2 du Code de l'Urbanisme contraignent dorénavant les OAP à définir en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables :

- Un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant ;
- Les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

Il est ainsi proposé de mettre à jour le paragraphe liminaire présentant le cadre réglementaire des OAP.

b) Proposition de modification du paragraphe liminaire sur le rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation (1)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 1^{er} janvier 2016, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).</p> <p>Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">• Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les	<p>Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 1^{er} janvier 2016, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).</p> <p>Conformément aux articles L.151-6-1 et L.151-6-2 du code de l'urbanisme, les OAP définissent, en cohérence avec le PADD, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à</p>

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.

chacune d'elles, le cas échéant, ainsi que les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

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, **favoriser la densification** 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, **renaturer, notamment par l'identification de zones propices à l'accueil de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation,** 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 ;
- **Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.**

B. Mise à jour du titre de La carte de phasage prévisionnel

a) Justification de la modification

Au regard des obligations de l'article L. 151-6-1 du code de l'urbanisme, il est proposé de modifier le titre de la partie 4 et de le remplacer par « échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles ».

b) Proposition de modification de la partie 4 (34)

Rédaction avant	Rédaction après
Partie 4 : le phasage prévisionnel	Partie 4 : le phasage prévisionnel Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles

C. Ajout d'une précision indiquant que La lisière agricole constitue une continuité écologique

a) Justification de la modification

L'article L.151-6-2 du code de l'urbanisme dispose dorénavant que « les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques ».

Le rapport de présentation de la révision identifie déjà une continuité écologique au nord du Triangle de Gonesse et la décline dans les OAP du Triangle de Gonesse par la création d'une lisière agricole, et des prescriptions liées à l'aménagement de celle-ci.

Les informations présentes dans les OAP concernant la lisière agricole et sa préservation sont déjà amplement suffisantes et il n'apparaît pas utile d'ajouter des éléments supplémentaires sur ce volet qui est déjà correctement traité par les OAP du Triangle de Gonesse. Il est en effet indiqué que :

« L'objectif de la lisière agricole est d'assurer la diversification de la fonction agricole : elle doit assurer un rôle productif par l'exploitation des terres agricoles proches. L'installation d'une ferme, accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier, est prévue. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.

La lisière agricole doit ainsi assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Léopard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements.

Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.

La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est-ouest. »

La lisière agricole a été imaginée pour sanctuariser la continuité écologique repérée dans le cadre du rapport de présentation. A ce titre, une précision sera ajoutée indiquant que la lisière agricole constitue la continuité écologique est/ouest repérée et prévue à l'article L. 151-6-2 du code de l'urbanisme.

b) Proposition de modification de la partie 2 (9), Le schéma d'aménagement et I Les invariants (22)

Rédaction avant	Rédaction après
 Lisière agricole	 Lisière agricole/ Continuité écologique

D. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Il s'agit de mises à jour réglementaires et rédactionnelles liées à l'opérationnalité du projet qui ne changent pas les objectifs des OAP telles qu'initialement conçues et donc leur compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

2. Adaptation des règles à la temporalité du projet urbain

Il est établi que pour éviter les modifications successives des PLU, les OAP doivent rester un outil souple, adapté à la temporalité des projets urbains et capable d'intégrer les modifications auxquelles sont soumis ces derniers, de leur élaboration jusqu'à leur réalisation.

Dans le cas présent, les OAP du Triangle de Gonesse délivrent une représentation très fine et rigide de certaines orientations et programmations, et cela ne favorise pas un urbanisme de projet sur une échelle de temps diffuse.

A. Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne

a) Justification de la modification

La présente procédure part du principe que les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive des orientations dont la conception doit pouvoir évoluer.

Il en est ainsi pour la représentation schématique des espaces à vocation piétonne. Il n'en reste pas moins que la place du piéton et des modes doux reste un axe majeur des orientations d'aménagement du Triangle de Gonesse. Il est ainsi proposé de supprimer la représentation graphique des espaces à vocation piétonne.

En contrepartie, et afin d'optimiser le maillage pour l'intégration de ces espaces, il est proposé de décliner les principes d'aménagement pour les modes doux à tous les espaces ouverts en les mettant en chapeau du chapitre IV sur les Principes des espaces ouverts de la partie 2. Les principes existants seront renforcés et précisés.

Il apparaît aussi opportun d'apporter une modification à la notion de porosité pour les îlots du pôle gare en supprimant la notion d'îlots traversables et/ou comportant des RDC semi publics traversables au profit d'une formulation plus générique indiquant que les îlots du pôle gare devront assurer une forme de porosité visuelle et/ou physique.

En effet, une approche plus englobante de la notion d'ouverture des îlots est préférable à la généralisation d'îlots traversables autour du pôle gare, qui pourrait exclure l'implantation de certains programmes tels que des équipements publics (II.2.D.a) potentiellement non traversables par le public.

b) Proposition de modification de la partie 2, le Schéma d'aménagement (16)

Rédaction avant	Rédaction après
 Espace à vocation piétonne	 Espace à vocation piétonne

c) Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts (28)

Rédaction avant	Rédaction après
 Espace à vocation piétonne Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortables grâce à une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes. La place de la gare est au cœur du projet et forme la porte d'entrée du quartier. Elle est l'espace public principal apaisé (espace piéton), dense en ce qui concerne sa vitalité urbaine et hautement qualitatif. Pour améliorer l'accessibilité, la centralité et la visibilité de la gare multimodale, les îlots du pôle gare sont partiellement perméables et traversables par les piétons et/ou sont constitués d'immeubles dont les rez-de-chaussée semi-publics sont traversables. La plupart de ces cheminements piétons sont orientés et cheminent vers la place centrale de la gare. Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.	 Espace à vocation piétonne Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortables grâce à une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes. La place de la gare est au cœur du projet et forme la porte d'entrée du quartier. Elle est l'espace public principal apaisé (espace piéton), dense en ce qui concerne sa vitalité urbaine et hautement qualitatif. Pour améliorer l'accessibilité, la centralité et la visibilité de la gare multimodale, les îlots du pôle gare sont partiellement perméables et traversables par les piétons et/ou sont constitués d'immeubles dont les rez-de-chaussée semi-publics sont traversables offrent une certaine porosité visuelle et/ou physique. La plupart de ces cheminements piétons sont orientés et cheminent vers la place centrale de la gare. La trame viaire, au-delà des besoins de desserte pour les véhicules des différents îlots du quartier, doit permettre d'intégrer un maillage de circulations favorable aux piétons et aux cyclistes. Afin de garantir et encourager le recours aux modes actifs, une réflexion sur le dimensionnement et l'intégration paysagère de ces circulations doit être menée en assurant la mise en place de cheminements dédiés, généreux et sécurisés pour les usagers. Ce maillage devra être pensé et optimisé de manière à créer un faisceau de cheminements internes à la zone. Dans l'objectif de donner place au piéton au sein du secteur, les cheminements devront être travaillés de manière qualitative en offrant des espaces de

circulation généreux, clairement identifiables, sécurisés et continus. Une attention particulière devra être portée par rapport à l'accessibilité des équipements publics et d'intérêt collectif depuis la gare. L'aménagement des trottoirs devra permettre la mobilité de tous (revêtement stable) tout en favorisant la gestion des eaux pluviales (porosité). Le traitement du mobilier urbain et paysager de ces espaces devra permettre d'assurer des circulations confortables tout au long de l'année (limitation de l'inconfort thermique lié au vent en hiver, limitation de l'ensoleillement direct en été) et devra permettre aux piétons d'effectuer des haltes confortables (assises, ombrage...).

Afin d'encourager le déploiement des modes actifs, le traitement des connexions et de l'intermodalité doit être intégré finement en favorisant des parcours aisés et confortables, en offrant des conditions de stationnement sécurisé pour les cyclistes, trottinettes, etc... Cette offre sera notamment pertinente à développer à proximité des points d'intérêts.

~~Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.~~

Afin de renforcer la qualité paysagère et de renforcer l'intégration des enjeux environnementaux, il devra être recherché un travail fin de traitement des espaces qui favorise une végétalisation qualitative, source d'aménités environnementales et sociales (infiltration et gestion des eaux pluviales, absorption des polluants, réduction des nuisances sonores, réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain).

Aussi, les éléments suivants seront à considérer :

- La végétalisation des espaces doit s'appuyer sur une palette d'essences végétales diversifiées, résilientes face au dérèglement climatique (sécheresse, précipitations hétérogènes) ;
- Une recherche de diversification des strates doit être mise en œuvre afin de favoriser un traitement des espaces libres et des espaces verts qualitatif : supports de biodiversité, sources de fraîcheur et de bien-être ;
- La végétalisation doit être réfléchie en cohérence avec le bâti de manière à favoriser l'ombrage des bâtiments en période estivale et l'apport solaire en hiver.

Le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à

favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit chercher à limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et une densité faible.

B. Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet

a) Justification de la modification

La requalification du BIP est un élément essentiel des OAP du Triangle de Gonesse. Cependant, l'évolution du phasage de l'opération et plus particulièrement la priorisation de la réalisation d'aménagements sur la partie nord du site, nécessite d'envisager une évolution des modalités de desserte des programmes qui seraient éventuellement livrés avant la requalification du Boulevard Interurbain du Parisis en boulevard urbain.

Il est ainsi proposé d'ajouter un alinéa dans la partie 2 « les invariants », indiquant que la requalification du BIP ne s'oppose pas à la réalisation d'accès à toutes les constructions et aménagements qui seraient édifiées avant.

b) Proposition de modification de la partie 2, I Les invariants (20)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Boulevard du Parisis (multimodal)</p> <p>L'actuel Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) sera transformé en une vaste avenue urbaine traversant d'est en ouest le quartier du Triangle de Gonesse. Le futur Boulevard Intercommunal du Parisis sera partagé en plusieurs voies de circulation dédiées à chaque mode de déplacement : voiture, bus, vélo, piéton et autres modes actifs.</p> <p>La vitesse sera réduite (50 km/h) sur le tronçon central. L'avenue requalifiée assurera une fonction de desserte du quartier tout en continuant à accueillir une partie du trafic de transit est-ouest.</p> <p>L'ambition du projet vise à créer, au cœur de la vie du quartier, un axe principal aux larges trottoirs bordés d'arbres, qui desserve le pôle gare et propose de nombreux commerces et restaurants en terrasse. Le BIP requalifié constituera une adresse principale dans le quartier.</p> <p>La trame des plantations, les essences utilisées et la division des espaces permettent une lecture claire et renforcent le caractère urbain et unificateur du boulevard.</p>	<p>Boulevard du Parisis (multimodal)</p> <p>L'actuel Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) sera transformé en une vaste avenue urbaine traversant d'est en ouest le quartier du Triangle de Gonesse. Le futur Boulevard Intercommunal du Parisis sera partagé en plusieurs voies de circulation dédiées à chaque mode de déplacement : voiture, bus, vélo, piéton et autres modes actifs.</p> <p>La vitesse sera réduite (50 km/h) sur le tronçon central. L'avenue requalifiée assurera une fonction de desserte du quartier tout en continuant à accueillir une partie du trafic de transit est-ouest.</p> <p>L'ambition du projet vise à créer, au cœur de la vie du quartier, un axe principal aux larges trottoirs bordés d'arbres, qui desserve le pôle gare et propose de nombreux commerces et restaurants en terrasse. Le BIP requalifié constituera une adresse principale dans le quartier.</p> <p>La trame des plantations, les essences utilisées et la division des espaces permettent une lecture claire et renforcent le caractère urbain et unificateur du boulevard.</p>

La requalification du BIP ne s'oppose pas à la réalisation, en amont, de tous aménagements sur ledit boulevard, quels qu'ils soient, visant à permettre l'accès aux constructions qui seraient édifiées.

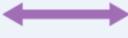
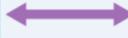
C. Modification de La Légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »

a) Justification de la modification

La gare du Triangle de Gonesse doit voir le jour en 2028. L'offre de transport de rabattement et de desserte fine est en train de s'organiser. Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire, support de l'offre en transports en commun, telle que représentée dans les OAP en vigueur, doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame figée.

Il est proposé de modifier le schéma d'aménagement et les prescriptions des principes de transport en commun (partie 2, V) en ce sens.

b) Proposition de modification de la partie 2 Le schéma d'aménagement (18)

Rédaction avant	Rédaction après
 axe fort de transport collectif	 Axe fort de transport collectif Principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir)

c) Proposition de modification de la partie 2, V Principes de transports en commun (31)

Rédaction avant	Rédaction après
 Axe fort de transport collectif Les axes forts d'accueil du transport collectif sont positionnés pour favoriser l'intermodalité et une excellente desserte des quartiers. La quasi-totalité du développement urbain se situe dans une zone où l'accès aux transports en commun est facilité : à moins de 500 m de la gare du Triangle, ou à moins de 300 m d'un arrêt de BHNS.	 Axe fort de transport collectif Principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) Les axes forts d'accueil du transport collectif sont positionnés pour favoriser selon un principe favorisant l'intermodalité et une excellente desserte des quartiers. La quasi-totalité du développement urbain se situe dans une zone où l'accès aux transports en commun est facilité : à moins de 500 m de la gare du Triangle, ou à moins de 300 m d'un arrêt de BHNS.

D. Apport d'une précision concernant Les carrefours et traversées piétonnes

a) Justification de la modification

Les traversées piétonnes entre la partie Nord et Sud sont positionnées précisément et en phase avec la trame viaire. Pourtant, à ce stade de l'avancée du projet, le positionnement des carrefours et leur nombre exact ne sont pas définis.

Deux modifications seront apportées au schéma d'aménagement et aux prescriptions sur les principes de liaison (partie 2, III Principes de liaisons) pour indiquer que leur nombre et leur positionnement reste à définir en accord avec la future trame viaire.

b) Proposition de modification de la partie 2 Le schéma d'aménagement (13)

Rédaction avant	Rédaction après
 Carrefour / traversée piétonne protégée	 Carrefour / traversée piétonne protégée (localisation à définir)

c) Proposition de modification de la partie 2, III Principes de liaisons (26)

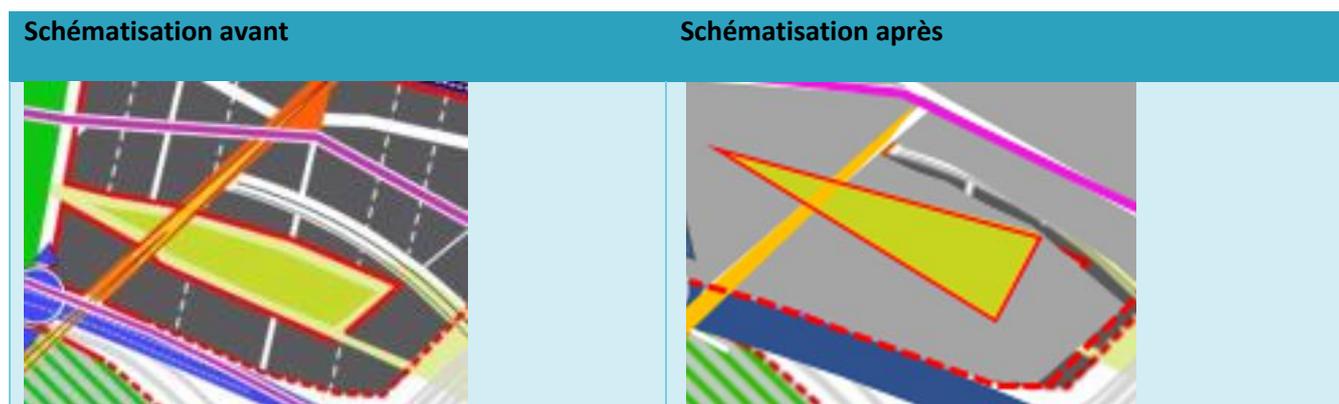
Rédaction avant	Rédaction après
 Carrefour / traversée piétonne protégée L'objectif est d'installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics), afin de créer une porte d'entrée au quartier desservant les parties nord et sud de l'opération et permettant la traversée facile de cet axe structurant. Ces carrefours devront être franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun, les piétons et les bicyclettes.	 Carrefour / traversée piétonne protégée (localisation à définir) L'objectif est d'installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics), afin de créer une porte d'entrée au quartier desservant les parties nord et sud de l'opération et permettant la traversée facile de cet axe structurant. Ces carrefours devront être franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun, les piétons et les bicyclettes.

E. Modification de La représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive)

a) Justification de la modification

Les OAP donnent également une représentation trop précise et restrictive de la bande sportive dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet d'aménagement. Il est ainsi proposé d'en avoir une représentation plus schématique.

b) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (17)



F. Suppression de La notion de diagonales

a) Justification de la modification

Le principe de diagonale est représenté sur le schéma pour valoriser une vue sur Paris (Sacré-Cœur et Tour Eiffel) alors que les possibilités de vues sont multiples, et qu'elles peuvent être déclinées sur plusieurs axes nord /sud qui irrigueront l'opération.

Ainsi, les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive de ces espaces dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet.

Il est ainsi proposé de supprimer la mention de diagonale des prescriptions de la partie 2.

b) Proposition de modification de la partie 2, I Les invariants (23)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Cône de vue Les éléments paysagers existants tels que l'alignement d'arbres et le belvédère au nord du site, les « Buttes des Tulipes » au sud, sont intégrés dans la conception du projet urbain et du plan de déplacement. La topographie est valorisée par le dispositif des parcs du projet urbain. Les cônes de vue vers La Défense et vers le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisés depuis le pôle</p>	<p>Cône de vue Les éléments paysagers existants tels que l'alignement d'arbres et le belvédère au nord du site, les « Buttes des Tulipes » au sud, sont intégrés dans la conception du projet urbain et du plan de déplacement. La topographie est valorisée par le dispositif des parcs du projet urbain. Les cônes de vue vers La Défense et vers le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisés depuis le pôle</p>

gare et les diagonales et inscrivent l'usager dans une plus grande échelle. Les hauteurs des constructions situées dans les perspectives paysagères et les cônes de vue ne peuvent être telles qu'elles entravent les vues.	gare et les diagonales et inscrivent l'usager dans une plus grande échelle. Les hauteurs des constructions situées dans les perspectives paysagères et les cônes de vue ne peuvent être telles qu'elles entravent les vues.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

c) Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts (30)

Rédaction avant	Rédaction après
Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.	Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.

G. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Il s'agit de mises à jour réglementaires et rédactionnelles liées à l'opérationnalité du projet qui ne changent pas les objectifs des OAP telles qu'initialement conçues et donc leur compatibilité avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durables.

3. Densification des abords de la gare du triangle de Gonesse

CONTEXTE ET ENJEU IDENTIFIÉ

Le parti pris d'un aménagement urbain, sur le modèle d'une ville traditionnelle, avait été retenu pour élaborer la trame des OAP du Triangle de Gonesse.

Cela avait été complété par le principe de centralité autour de plusieurs pôles et notamment du pôle gare quant à sa partie nord.

Pour traduire ces objectifs, les OAP prévoyaient un maillage viaire très fin, qui est certes très urbain, mais qui correspond uniquement au maillage résidentiel ou tertiaire peu compatible avec l'objectif poursuivi.

Effectivement, le Plan d'Exposition au Bruit empêche de créer des logements et le site n'a pas vocation à accueillir uniquement des activités tertiaires.

La procédure ambitionne de permettre une plus grande densité notamment à proximité de la gare en offrant plus de souplesse au maillage tout en conservant le même niveau prescriptif en matière paysagère.

A. Elargissement de la notion de centralité

a) Justification de la modification

La représentation d'un cercle à l'ouest de la gare exprimant la notion de centralité est trop restrictive. D'une part, ce cercle est extrêmement fin et suggère une centralité uniquement à l'ouest de la gare. D'autre part, même si la centralité se situera principalement autour de la gare, les prescriptions suggèrent d'autres centralités qui ne sont pas représentées et difficilement représentables à ce stade de l'avancée de l'opération.

Par conséquent, il y a lieu de supprimer la représentation de la centralité sur le schéma d'aménagement et de généraliser les prescriptions de centralité et de densification à tous les abords de la gare. Les prescriptions existantes seront conservées et annexées aux prescriptions sur les implantations préférentielles, tout en précisant que dans les abords de la gare, pour favoriser une qualité architecturale et paysagère, les équipements publics seront privilégiés.

Certaines prescriptions, notamment celles sur les heures d'ouvertures, vont au-delà des orientations possibles dans une OAP et doivent être supprimées.

b) Proposition de modification de la partie 2, le Schéma d'aménagement (12)

Rédaction avant	Rédaction après
 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité	 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité

c) Proposition de modification de la partie 2, II Les vocations (25)

Rédaction avant	Rédaction après
 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité L'objectif est de concentrer les espaces d'activités et de services à caractère public en un nombre limité de « pôles de services » sur les emplacements centraux, tels que les nœuds des transports en commun, le pôle gare, le BIP, les axes diagonaux, etc. Il s'agit d'encourager des horaires d'ouverture étendus pour souligner le caractère urbain. Ces lieux associent les fonctions de mobilité, de services, accueillent les rez-de-chaussée animés, et sont des lieux de rencontre, et de sociabilité. La centralité principale se trouve autour du pôle gare. Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme des centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.).	 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité L'objectif est de concentrer les espaces d'activités et de services à caractère public en un nombre limité de « pôles de services » sur les emplacements centraux, tels que les nœuds des transports en commun, le pôle gare, le BIP, les axes diagonaux, etc. Il s'agit d'encourager des horaires d'ouverture étendus pour souligner le caractère urbain. Ces lieux associent les fonctions de mobilité, de services, accueillent les rez-de-chaussée animés, et sont des lieux de rencontre, et de sociabilité. La centralité principale se trouve autour du pôle gare. Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme des centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.).

B. Ajout d'une précision sur La densité du développement urbain

a) Justification de la modification

Dans le préambule, il est indiqué que « **La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à**

vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable ».

La mention de parcs généreusement dimensionnés va à l'encontre même du principe de compacité exprimé dans le même paragraphe. La part du végétal est pourtant essentielle dans la conception du projet, à la fois dans le traitement des espaces libres comme dans celui des espaces bâtis. Elle doit ainsi être proportionnée et ne doit pas altérer l'objectif majeur de compacité et de densité aux abords de la nouvelle gare. Il est ainsi proposé d'ajouter une mention dans le préambule en ce sens.

b) Proposition de modification du préambule (2)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.</p>	<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant dont le dimensionnement permettra de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.</p>

C. Modification de La Légende « structure de La trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire »

a) Justification de la modification

Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire représentée dans les OAP en vigueur doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame dont les caractéristiques précises seraient figées.

Il est ainsi proposé de :

- Modifier la légende en remplaçant « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire » ;

- Modifier le volet prescriptif en retirant des éléments normés figeant la trame viaire. Cela permettra d'accueillir des opérations avec des densités différentes de celles imposées par la structure de la trame viaire des OAP existantes.

Ces modifications n'altèrent pas les principes paysagers régulant la trame viaire et les principes structurant la qualité paysagère n'en seront pas affectés.

b) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (14)

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Structure de la trame viaire</p>	 <p>Structure de la trame viaire Principe indicatif de trame viaire</p>

c) Proposition de modification de la partie 2, III Principes de liaisons (27)

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Structure de la trame viaire</p> <p>Pour le secteur 1AUGd1, le plan d'aménagement du quartier d'affaires s'appuie sur une grille orthogonale. Elle est le point de départ du plan masse. Le boulevard du Parisis donne l'axe 1er de la trame urbaine. Les trois axes majeurs nord-sud sont accessibles par les carrefours à niveau du boulevard urbain.</p> <p>La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettant de s'affranchir des contraintes physiques tout en révélant la topographie ; - organisant l'espace urbanisé d'une manière rationnelle et facilement compréhensible, et en restant adaptable (souplesse d'organisation spatiale) ; - intégrant les besoins en termes de qualité d'accessibilité grâce à la facilité à se repérer ; - permettant un grand nombre de possibilités combinatoires, grâce à son homogénéité ; - conciliant la densité du bâti avec un ensoleillement des façades et l'intimité des usages ; <p>La distance maximale entre les axes est-ouest (rues) de la grille est déterminée par la profondeur maximale d'un îlot sans avoir besoin d'introduire une voie d'accès additionnelle interne. Cette distance est de +/- 100-150 mètres.</p>	 <p>Structure de la trame viaire Principe indicatif de trame viaire</p> <p>Pour le secteur 1AUGd1, le plan d'aménagement du quartier d'affaires s'appuie sur une grille orthogonale. Elle est le point de départ du plan masse. Le boulevard du Parisis donne l'axe 1er de la trame urbaine. Les trois axes majeurs nord-sud sont accessibles par les carrefours à niveau du boulevard urbain.</p> <p>La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettant de s'affranchir des contraintes physiques tout en révélant la topographie ; - organisant l'espace urbanisé d'une manière rationnelle et facilement compréhensible, et en restant adaptable (souplesse d'organisation spatiale) ; - intégrant les besoins en termes de qualité d'accessibilité grâce à la facilité à se repérer ; - permettant un grand nombre de possibilités combinatoires, grâce à son homogénéité ; - conciliant la densité du bâti avec un ensoleillement des façades et l'intimité des usages. <p>La distance maximale entre les axes est-ouest (rues) de la grille est déterminée par la profondeur maximale d'un îlot sans avoir besoin d'introduire une voie d'accès additionnelle interne. Cette distance est de +/- 100-150 mètres.</p> <p>Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes</p>

<p>Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment l'espace urbain de ces rues.</p> <p>Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud.</p>	<p>est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment l'espace urbain de ces rues.</p> <p>Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud.</p>
<p>La distorsion des axes est-ouest contraste avec l'effet d'ouverture des axes (voies, traversées piétonnes, servitudes) nord-sud. Ces derniers garantissent des lignes de vue vers le Carré Agricole et Paris, et assurent une excellente desserte aux îlots.</p>	<p>La distorsion des axes est-ouest contraste avec l'effet d'ouverture des axes (voies, traversées piétonnes, servitudes) nord-sud. Ces derniers garantissent des lignes de vue vers le Carré Agricole et Paris, et assurent une excellente desserte aux îlots.</p>
<p>Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.</p>	<p>Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.</p>

D. Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord

a) Justification de la modification

Les OAP en vigueur déclinent de manière trop précise le principe de maillage fin, laissant trop peu de marge de manœuvre à la conception urbaine de ces espaces. En outre, ce carcan normé ne favorise pas la densité aux abords de la gare et l'implantation éventuelle de constructions plus denses. Il est donc proposé de supprimer le maillage fin du schéma en partie nord.

b) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (15)



E. Suppression de La notion de rue courbe du pôle gare

a) Justification de la modification

La représentation de la rue courbe du pôle gare est trop précise et restrictive pour concevoir les aménagements des abords de la gare qui doivent être calibrés en fonction de l'évolution des flux prévus. En outre, cet aménagement est très ouvert et consommateur d'espace.

Afin de permettre la densification des abords proches de la gare, il est donc proposé de supprimer le principe de rue courbe du schéma et des prescriptions afférentes de la partie 2.

b) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (19)

Rédaction avant	Rédaction après
 Rue courbe du pôle gare	 Rue courbe du pôle gare

c) Proposition de modification de la partie 2, VI Principes de qualité architecturales et des formes urbaines (32)

Rédaction avant	Rédaction après
 Rue courbe du pôle gare Une rue courbe, délimitant le pôle gare, permet d'identifier celui-ci et de le mettre en scène : le quartier de la gare est un espace dynamique, apaisé du trafic motorisé et dédié prioritairement aux piétons, aux transports en commun et aux modes doux. Cet élément de transition courbe crée aussi un effet de confinement et offre une excellente visibilité des façades construites du pôle gare.	 Rue courbe du pôle gare Une rue courbe, délimitant le pôle gare, permet d'identifier celui-ci et de le mettre en scène : le quartier de la gare est un espace dynamique, apaisé du trafic motorisé et dédié prioritairement aux piétons, aux transports en commun et aux modes doux. Cet élément de transition courbe crée aussi un effet de confinement et offre une excellente visibilité des façades construites du pôle gare.

F. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Puisque ces amendements visent à densifier les abords de la gare et plus généralement du site à urbaniser, ils sont compatibles avec les orientations du PAAD (VIII) visant à limiter l'étalement urbain.

4. Précisions sur les caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère

CONTEXTE ET ENJEU IDENTIFIE

Même si la qualité des constructions et la qualité architecturale sont un axe fort des OAP, celles-ci ne précisent, ni les gabarits des constructions au sein de la continuité paysagère, ni la contribution de ces bâtiments à sa valorisation. Elles ne précisent pas non plus la manière dont la continuité paysagère structurera les espaces publics et privés.

La présente procédure précise les caractéristiques de la continuité paysagère et ses conséquences sur :

- L'intégration paysagère des constructions et leur végétalisation ;
- L'articulation entre espaces bâtis et non bâtis.

Par ailleurs, la représentation graphique actuelle de la continuité paysagère n'est pas adaptée au contenu des OAP, du fait de son degré de précision qui ne facilite pas une instruction tenant compte du rapport de compatibilité, et non de conformité, induit par les OAP. Une représentation schématique par des flèches en pointillé est plus cohérente et permet de laisser apparaître en transparence la vocation programmatique des constructions projetées en son sein.

Ces modifications tendent à favoriser l'émergence d'un espace urbain bâti unique baigné de végétation dont la perception sera rendue possible à toutes les échelles.

Ces précisions sur la constructibilité dans la continuité paysagère seront complétées par :

- La modification du plan des hauteurs ;
- Le renforcement des ambitions en matière de végétalisation.

A. Précisions sur Les conditions de constructibilité et d'utilisation de La continuité paysagère

a) Justification de la modification

Les OAP indiquent que la continuité paysagère s'adresse à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie). La rédaction actuelle pouvait sembler exclure de la contribution à la continuité paysagère certains espaces privés non accessibles à un public extérieur. Pour assurer la valorisation de tous les éléments compris en son sein, il convient d'étoffer les prescriptions et de réaffirmer que tant les espaces publics que les espaces ouverts privés devront contribuer à la continuité paysagère notamment en leur donnant une dimension sociale.

En outre, les OAP en vigueur ne prévoient aucun principe à respecter pour les constructions implantées dans la partie nord de la continuité paysagère, alors que cela est précisé pour la partie sud et pour la lisière agricole. La partie déclinant les prescriptions d'aménagement sera amendée : Il s'agit de s'assurer de l'inscription de la partie nord de la continuité paysagère dans une stratégie contributive valorisante en terme paysager et écologique.

Le préambule sera aussi modifié pour mieux traduire l'équilibre entre espaces construits et espaces publics/verts.

b) Proposition de modification du préambule (3)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce.</p> <p>L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain.</p> <p>La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une</p>	<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant dont le dimensionnement permettra de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la</p>

dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.	continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

c) Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur (5)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>La continuité paysagère nord-sud</p> <p>La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle constitue une véritable centralité accessible au public, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier sur le paysage et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud s'adresse à tous les usagers du quartier, qu'ils soient touristes, salariés ou visiteurs, riverains du bassin de vie. Elle est envisagée à la fois comme un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et comme un lieu de rencontres et de sociabilités.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle de Gonesse et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluies.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud, dans sa partie sud, pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité).</p>	<p>La continuité paysagère nord-sud</p> <p>La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle constitue une véritable centralité pouvant être accessible au public, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier sur le paysage et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud s'adresse à tous les usagers du quartier, qu'ils soient touristes, salariés ou visiteurs, riverains du bassin de vie.</p> <p>La continuité paysagère repose aussi bien sur les espaces publics que sur les espaces privés. Le traitement de ces espaces doit permettre une ambition commune. La continuité paysagère profitera aux usagers du quartier, que ce soit par l'accès à certains espaces verts et de nature ou le traitement paysager qualitatif de certains espaces privés. Elle est envisagée à la fois comme un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et comme un lieu de rencontres et de sociabilités.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle de Gonesse et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluies.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud, dans sa partie sud, pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité).</p> <p>Les constructions sont autorisées au sein de cette continuité paysagère à condition qu'elles contribuent, via l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures, à la trame verte constitutive de la continuité paysagère. Afin de valoriser la biodiversité et de favoriser le traitement qualitatif des espaces, les projets de construction pourront utilement s'appuyer sur des labels et certifications valorisant et intégrant la biodiversité (label Biodiversity, démarche Effinature etc...).</p> <p>D'une manière générale, le traitement des espaces libres et/ou des toitures doit témoigner d'un réel</p>

effort paysager et écologique en favorisant : la diversité végétale (essences, strates), la diversité des milieux, la création d'espaces refuges pour la biodiversité, la valorisation des sols en place et de la pleine terre.

d) Proposition de modification de la partie 2, I les Invariants (21)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Continuité paysagère structurante nord-sud</p> <p>Il s'agit de la colonne vertébrale végétale du projet, assurant une continuité entre le nord et le sud, reliant le Carré Agricole au nord au parc sud et aux buttes des Tulipes.</p> <p>La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur. Elle intègre une dimension agricole dans la continuité de la lisière et permet très ponctuellement la réalisation de constructions. Dans la partie située au sud du BIP, il pourra s'agir de constructions éphémères et/ou de type kiosques et/ou de structure de loisirs (rollercoaster, etc.) et/ou culturels (type « Folie » du Parc de la Villette, constructions ludiques, etc.).</p> <p>Le parc créatif, situé au nord du BIP, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces.</p> <p>Dans sa partie sud, la continuité paysagère pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité). Un parc au sud assurera notamment la gestion des eaux pluviales et des déblais-remblais.</p> <p>Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle de Gonesse. Il permettra - à l'échelle territoriale - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins ainsi que la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal et régional.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud sera d'une largeur suffisante et majoritairement en pleine terre pour assurer une continuité structurante à son échelle (physique, topographique et visuelle). Les différents secteurs de la continuité paysagère permettront d'assurer une partie de la gestion des eaux pluviales.</p>	<p>Continuité paysagère structurante nord-sud</p> <p>Il s'agit de la colonne vertébrale végétale du projet, assurant une continuité entre le nord et le sud, reliant le Carré Agricole au nord au parc sud et aux buttes des Tulipes.</p> <p>La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur :</p> <ul style="list-style-type: none">- Elle intègre une dimension agricole dans la continuité de la lisière et permet très ponctuellement la réalisation de constructions en lien avec l'agriculture ;- Dans la partie Nord du Triangle située entre le BIP et la bande agricole, les constructions sont permises sous réserve qu'elles contribuent par l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures à la trame verte ;- Dans la partie située au sud du BIP, il pourra s'agir de constructions éphémères et/ou de type kiosques et/ou de structure de loisirs (rollercoaster, etc.) et/ou culturels (type « Folie » du Parc de la Villette, constructions ludiques, etc.). <p>Le Un parc créatif, situé au nord du BIP, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces. Dans sa partie sud, La continuité paysagère pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité) et/ou par l'aménagement des espaces libres. Un parc au sud assurera notamment la gestion des eaux pluviales et des déblais-remblais.</p> <p>Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle de Gonesse. Il permettra - à l'échelle territoriale - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins ainsi que la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal et régional.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud sera conçue d'une largeur suffisante et majoritairement en pleine terre pour assurer une continuité de manière à assurer une trame structurante à son l'échelle (physique, topographique et visuelle). Les différents secteurs de la continuité paysagère permettront d'assurer une</p>

~~partie de la gestion des eaux pluviales~~ du site, tant en terme de paysage que par sa contribution aux enjeux environnementaux (biodiversité, gestion des eaux pluviales, etc.).

B. Modification de La représentation de La continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein

a) Justification de la modification

La représentation de la continuité paysagère sous une forme fermée, laisse penser à un zonage spécifique du règlement graphique. Cependant, hormis la gare qui a été classée en zone 1 AUgp, tout le reste de la continuité paysagère est bien classé dans la même zone que la partie nord du Triangle de Gonesse.

La continuité paysagère n'est effectivement pas une zone spécifique, mais une bande dans laquelle la prise en compte du paysage et du végétal est renforcée par des prescriptions pour contribuer à la trame verte.

La limite de cette bande n'est pas fixe. Il peut y avoir une porosité du végétal vers l'extérieur de la continuité paysagère. Cette porosité peut également se décliner entre les espaces libres et les espaces bâtis.

En outre, dans cette continuité paysagère, les vocations ne sont pas identifiées. Cela émanait des choix graphiques qui avaient été adoptés. Il y a un aplat de couleur pour les vocations et un autre aplat pour matérialiser la continuité paysagère. L'aplat matérialisant les vocations (ou implantations préférentielles) ne couvre pas la continuité paysagère. Pourtant, dans la continuité paysagère, la programmation envisagée est la même que celle du reste de la partie Nord de l'opération.

La continuité paysagère se trouve ainsi au centre de plusieurs objectifs qu'il faut concilier par des choix de représentation graphique cohérents.

Par conséquent, il est proposé de modifier la représentation de la continuité paysagère dans le schéma des OAP.

b) Proposition de modification de la Partie 2, le schéma d'aménagement (8)



C. Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions

a) Justification de la modification

Le plan des hauteurs ne spatialise pas les hauteurs dans la continuité paysagère. Dans cette bande, les hauteurs sont définies par des prescriptions figurant aux termes de la partie 3 :

"La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres."

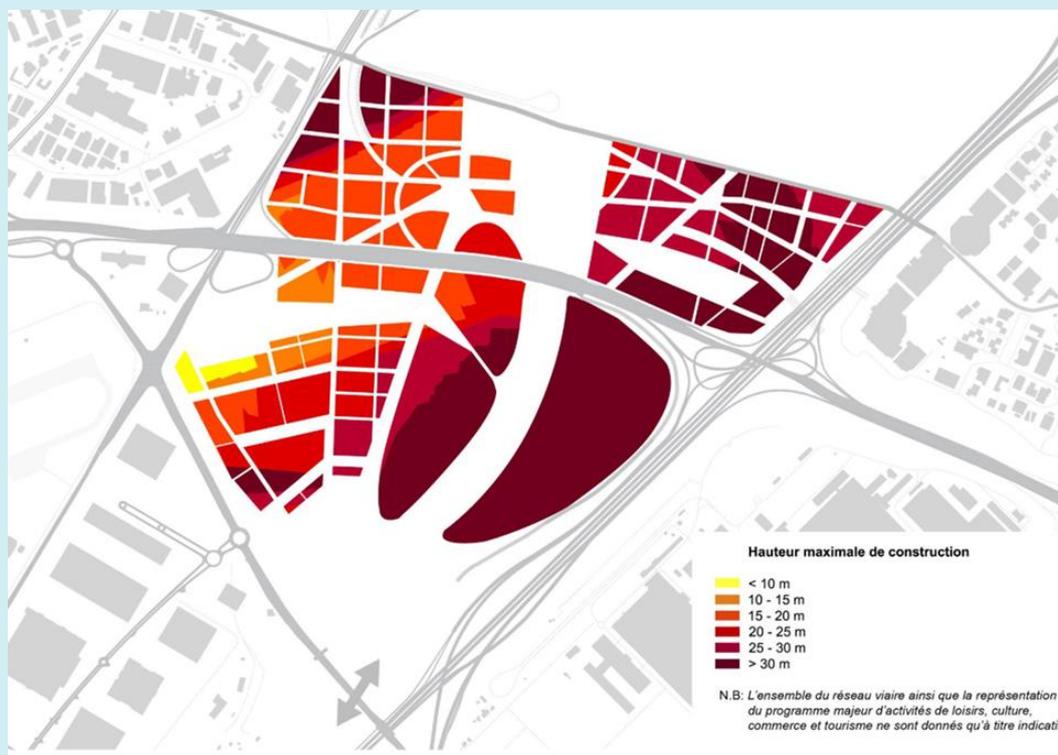
Il sera délicat de vérifier la compatibilité des projets avec ces principes, dans la mesure où il y aura une porosité importante entre la continuité paysagère et le reste de l'opération. Ainsi des projets à cheval seront à la fois limités par un plan des hauteurs, et par des prescriptions figurant en annexe du plan.

En outre, les OAP identifient un caractère ponctuel des constructions dans la continuité paysagère. Cependant, ce caractère ponctuel n'est pas justifié, difficilement applicable et très consommateur d'espace. Puisque l'ADN de cette procédure est principalement de permettre de densifier les abords de la gare, la suppression de cet article, qui est principalement motivée par une volonté de clarification des règles applicables, s'en trouve confortée.

Il est ainsi proposé d'unifier les modalités de limitation des hauteurs en supprimant les prescriptions et en complétant le plan dans la partie nord de la continuité paysagère.

b) Proposition de modification de la partie 3, le plan des hauteurs maximales (33)

Plan des hauteurs avant



Rappel : le plan des hauteurs présenté précédemment est applicable sous réserve de l'approbation du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget qui encadrent les hauteurs maximales des constructions.

L'ensemble du réseau viaire ainsi que la représentation du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme ne sont donnés qu'à titre indicatif.

La hauteur maximale des constructions est fixée graphiquement (cf. plan ci-dessus).

Principes généraux

La ZAC du Triangle de Gonesse, par sa situation géographique et la topographie du site, bénéficie de vues vers la métropole parisienne et la plaine agricole qui l'inscrivent dans le territoire et lui confèrent une identité propre. Le projet d'aménagement tient compte de la topographie naturelle du site qui montre un dénivellement important entre les limites nord et sud de la ZAC. Cette disposition naturelle permet la création de vues remarquables vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole par un principe de « ville terrasse » proposant l'aménagement d'espaces de détente, de rencontre et de loisirs sur les toitures et par l'épannelage des bâtiments.

Le plan des hauteurs maximales des constructions du projet est la résultante du plan topographique (le socle) et du plan de dégagement aéroportuaire du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget (le plafond).

Hauteurs maximales des constructions pour les secteurs renseignés graphiquement

 **< 10 m**

Hauteur des constructions inférieure à 10 mètres

La hauteur maximale des constructions est inférieure à 10 mètres.

 **10 - 15 m**

Hauteur des constructions comprise entre 10 et 15 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 10 et 15 mètres.

 **15 - 20 m**

Hauteur des constructions comprise entre 15 et 20 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 15 et 20 mètres.

 **20 - 25 m**

Hauteur des constructions comprise entre 20 et 25 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 20 et 25 mètres.

 **25 - 30 m**

Hauteur des constructions comprise entre 25 et 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 25 et 30 mètres.

> 30 m

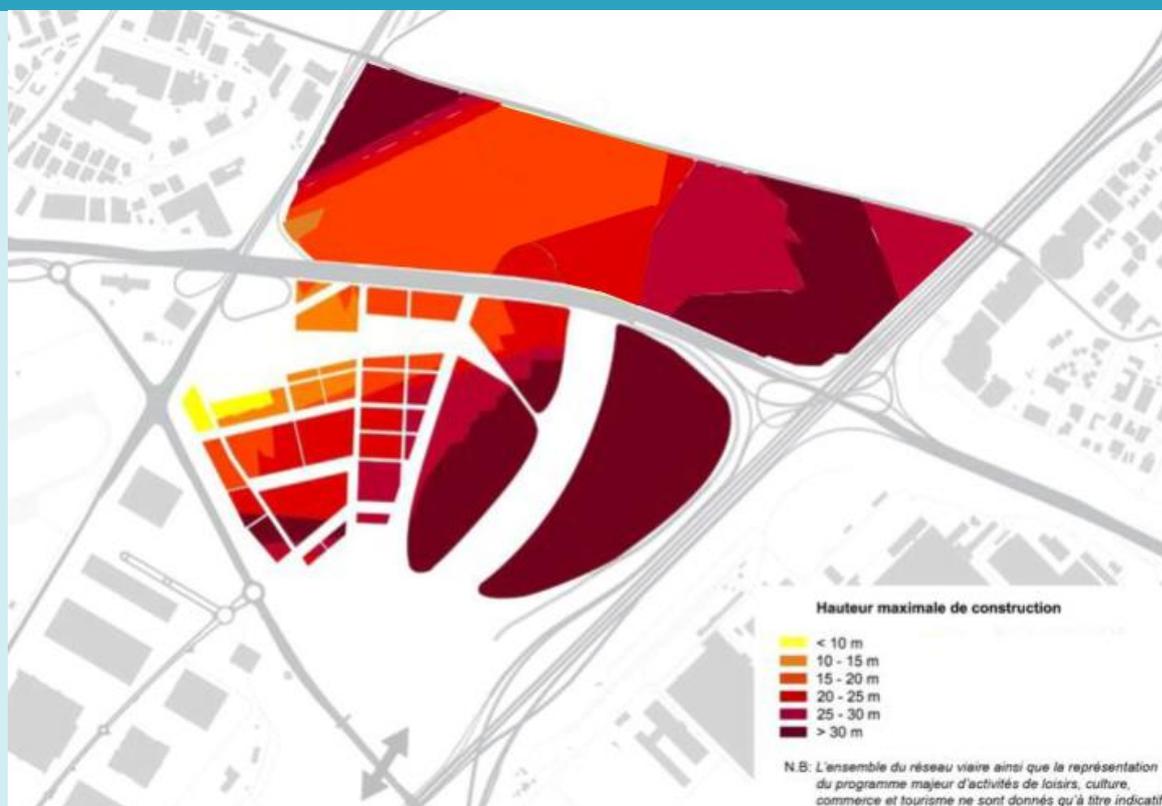
Hauteur des constructions supérieure à 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est supérieure à 30 mètres, dans la limite des hauteurs maximales des constructions encadrées par le nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget et sous réserve de son approbation.

Hauteurs maximales des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère nord-sud

La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres.

Plan des hauteurs après



Rappel : le plan des hauteurs présenté précédemment est applicable sous réserve de l'approbation du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget qui encadrent les hauteurs maximales des constructions.

L'ensemble du réseau viaire ainsi que la représentation du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme ne sont donnés qu'à titre indicatif.

La hauteur maximale des constructions est fixée graphiquement (cf. plan ci-dessus).

Principes généraux

La ZAC du Triangle de Gonesse, par sa situation géographique et la topographie du site, bénéficie de vues vers la métropole parisienne et la plaine agricole qui l'inscrivent dans le territoire et lui confèrent une identité propre. Le projet d'aménagement tient compte de la topographie naturelle du site qui montre un dénivellement important entre les limites nord et sud de la ZAC. Cette disposition naturelle permet la création de vues remarquables vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole par un principe de « ville

terrasse » proposant l'aménagement d'espaces de détente, de rencontre et de loisirs sur les toitures et par l'épannelage des bâtiments.

Le plan des hauteurs maximales des constructions du projet est la résultante du plan topographique (le socle) et du plan de dégagement aéroportuaire du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget (le plafond).

Hauteurs maximales des constructions pour les secteurs renseignés graphiquement

 **< 10 m**

Hauteur des constructions inférieure à 10 mètres

La hauteur maximale des constructions est inférieure à 10 mètres.

 **10 - 15 m**

Hauteur des constructions comprise entre 10 et 15 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 10 et 15 mètres.

 **15 - 20 m**

Hauteur des constructions comprise entre 15 et 20 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 15 et 20 mètres.

 **20 - 25 m**

Hauteur des constructions comprise entre 20 et 25 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 20 et 25 mètres.

 **25 - 30 m**

Hauteur des constructions comprise entre 25 et 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 25 et 30 mètres.

 **> 30 m**

Hauteur des constructions supérieure à 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est supérieure à 30 mètres, dans la limite des hauteurs maximales des constructions encadrées par le nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget et sous réserve de son approbation.

~~Hauteurs maximales des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère nord-sud~~

~~La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres.~~

D. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Puisque ces amendements visent à améliorer le niveau prescriptif et la qualité des aménagements dans la continuité paysagère, ils sont compatibles avec les orientations (I.3) du PADD visant à renforcer l'inscription des projets dans la trame verte francilienne.

5. Renforcement des ambitions environnementales

CONTEXTE ET ENJEU IDENTIFIE

Dans le cadre de la mission d'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse, des propositions ont été faites afin de favoriser une évolution de la modification vers plus d'intégration des enjeux environnementaux. Ces propositions s'inscrivent dans les ambitions environnementales de cette opération d'aménagement et sont donc insérées dans les OAP.

A. Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti

a) Justification de la modification

Afin de conforter et limiter les émissions de GES liées au bâti et de garantir un moindre impact des nouvelles réalisations sur la qualité de l'air, il semble nécessaire de renforcer, dans le cadre des OAP, la prise en compte de la performance énergétique du bâtiment. Ces mesures ont pour objectif de :

- Limiter les émissions liées au bâti ;
- Limiter la consommation énergétique liée au bâti.

b) Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur (6)

Proposition d'ajout

Principes généraux :

Performance énergétique du bâti

Dans le cadre des différentes opérations, la réalisation des bâtiments doit favoriser une consommation d'énergie primaire la plus faible possible. Pour ce faire, différents leviers peuvent être envisagés :

- Les bâtiments seront préférentiellement conçus et orientés de façon à profiter au maximum des apports solaires passifs en hiver. Les espaces libres seront, en priorité, orientés au sud et/ou à l'ouest ;
- La conception des bâtiments doit chercher à éviter le recours à un refroidissement actif (limitation des apports solaires en été) ;
- Le recours aux énergies renouvelables sera recherché afin d'alimenter en partie le bâtiment. Des solutions de mutualisation pourront être envisagées.
 - o Les solutions développées peuvent être de type solaire, géothermique...

Par ailleurs, le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit poursuivre

l'objectif de limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et une densité faible.

Par ailleurs, afin de réduire l'empreinte carbone liée à la construction de nouveaux bâtiments (75% de l'empreinte carbone du bâtiment), il doit être recherché une économie de ressource globale à l'échelle du périmètre opérationnel en valorisant des matériaux issus du réemploi et/ou recyclés dans les projets.

B. Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur

a) Justification de la modification

Le traitement et la végétalisation des espaces libres et de l'espace public est un élément important pour assurer l'intégration paysagère du projet mais également pour renforcer la qualité acoustique, absorber les polluants émis par les véhicules et d'une manière générale renforcer la qualité du site pour les usagers.

L'organisation et la végétalisation des espaces extérieurs privés ou publics contribue également à la lutte contre le phénomène des îlots de chaleurs. Il est ainsi proposé d'ajouter un paragraphe dans le chapitre traitant des espaces ouverts afin d'étendre ces principes valorisants à tous les espaces ouverts.

b) Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts (29)

Proposition d'ajout

Afin de renforcer la qualité paysagère et l'intégration des enjeux environnementaux, il devra être recherché un travail fin de traitement des espaces qui favorise une végétalisation qualitative, source d'aménités environnementales et sociales (infiltration et gestion des eaux pluviales, absorption des polluants, réduction des nuisances sonores, réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain). Aussi, les éléments suivants seront à considérer :

- **La végétalisation des espaces doit s'appuyer sur une palette d'essences végétales diversifiées, résilientes face au dérèglement climatique (sécheresse, précipitations hétérogènes) ;**
- **Une recherche de diversification des strates doit être mise en œuvre afin de favoriser un traitement des espaces libres et des espaces verts qualitatif : supports de biodiversité, sources de fraîcheur et de bien-être ;**
- **La végétalisation doit être réfléchi en cohérence avec le bâti de manière à favoriser l'ombrage des bâtiments en période estivale et l'apport solaire en hiver.**

Le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit chercher à limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et une densité faible.

C. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Puisque ces amendements visent à améliorer la qualité environnementale des aménagements, ils sont compatibles avec les orientations (I.3) du PADD visant à renforcer l'inscription des projets dans la trame verte francilienne.

6. Permettre expressément l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse

CONTEXTE ET ENJEU IDENTIFIE

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports le long des autoroutes A1 et A3, de la ligne 17 du Grand Paris Express et notamment par rapport au transport aérien, avec la proximité dans sa partie nord de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et dans sa partie sud-ouest de l'aéroport du Bourget.

A l'échelle métropolitaine, le Triangle de Gonesse est le lieu approprié pour la réalisation d'un projet économique et urbain innovant qui confère au corridor aéroportuaire un rôle structurant sur le plan économique et une attractivité renforcée. En effet, le développement du Triangle de Gonesse permettra au Grand Roissy de résoudre le handicap de sa position géographique et économique satellitaire en rupture avec son environnement en assurant un ancrage territorial dans la région parisienne.

La programmation tertiaire prévisionnelle de la ZAC reposait sur plusieurs études réalisées par des experts de l'immobilier d'entreprises.

Aujourd'hui, il s'avère nécessaire d'élargir le champ des destinations possibles afin de permettre l'implantation de nouvelles forces motrices pour le développement de ce site stratégique.

A. Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse

a) Justification

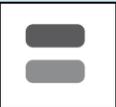
Les administrations de l'Etat et les collectivités locales sont susceptibles de porter des projets ambitieux sur ce site stratégique. Il convient ainsi de permettre l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il convient également de favoriser le principe d'implantation de ces équipements en cœur de quartier. A la fois d'un point de vue urbain pour assurer la qualité architecturale et paysagère à proximité de la gare, mais aussi pour préserver les utilisateurs de ces équipements, pouvant être une population sensible, des nuisances routières en périphérie du site. Par ailleurs, les bureaux, locaux d'activité et équipements d'intérêt collectif ou de service public ne seront plus représentés que par un seul symbole.

b) Proposition de modification du préambule (4)

Rédaction avant	Rédaction après
Le parti d'aménagement mise sur une qualité urbaine et architecturale innovante , à travers notamment : la création de façades urbaines hautement qualitatives (rez-de-chaussée animés en lien avec les espaces publics, différenciation des séquences horizontales des constructions, intégration dans le paysage des pieds d'immeubles composés de parking, etc.) ; la valorisation des toitures terrasses des projets comme « 5ème façade » (accessibles et offrant des vues vers Paris, répondant aux enjeux de développement durable	Le parti d'aménagement mise sur une qualité urbaine et architecturale innovante , à travers notamment: la création de façades urbaines hautement qualitatives pour les constructions destinées à accueillir des bureaux et locaux d'activité (rez-de-chaussée animés en lien avec les espaces publics, différenciation des séquences horizontales des constructions, intégration dans le paysage des pieds d'immeubles composés de parking, etc.); la valorisation des toitures terrasses des projets comme «5ème façade» (accessibles et offrant le cas échéant des vues vers Paris, répondant aux enjeux

<p>tels que la gestion des eaux pluviales, la production d'énergie, le confort acoustique, prolongeant les espaces publics, etc.).</p> <p>La compacité de l'aménagement urbain et la densité des constructions, permettent la création d'espaces verts généreux.</p> <p>Le dimensionnement des macro-îlots permet de minimiser l'emprise au sol des bâtiments, d'optimiser la desserte par les différents réseaux et de réduire les déplacements.</p>	<p>de développement durable tels que la gestion des eaux pluviales, la production d'énergie, le confort acoustique, ou prolongeant les espaces publics, etc.).</p> <p>La compacité de l'aménagement urbain et la densité des constructions, permettent la création d'espaces verts généreux.</p> <p>Le dimensionnement des macro-îlots permet de minimiser l'emprise au sol des bâtiments, d'optimiser la desserte par les différents réseaux et de réduire les déplacements.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

c) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (10)

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques</p>	 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques Implantation préférentielle de bureaux, de locaux d'activité et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public</p>

d) Proposition de modification de la partie 2, II les vocations (24)

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques</p>	 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques Implantation préférentielle de bureaux, de locaux d'activité et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public</p> <p>Les équipements d'intérêt collectif ou de service public devront privilégier une implantation en cœur de quartier, à distance des axes les plus bruyants. Le traitement des axes situés à proximité doit permettre de limiter les nuisances sonores locales.</p>

B. Ajout d'une précision sur La composition des macro-îlots

a) Justification

Dans les grands principes d'aménagement du secteur, il est prévu de proscrire les rues intérieures. Ce parti pris d'aménagement a une logique de compacité des îlots. Toutefois l'environnement urbain résultant est très peu malléable et surtout peu en phase avec certains projets. Notamment pour les équipements d'intérêt collectif ou de service public rendus possibles par cette procédure qui peuvent être des équipements d'envergure avec des circulations intérieures induites par leur objet.

Il est ainsi proposé d'amender cet article en ajoutant les conditions dans lesquelles des dérogations s'appliquent. L'amendement de cet article contribue aussi à l'objectif de cette procédure qui est d'adapter les OAP à la temporalité d'un projet urbain.

b) Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur (7)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés</p> <p>Orienté sur la rue et directement accessible</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg1, l'implantation des nouveaux bâtiments devra présenter un alignement de façade sur rue, sans rue intérieure dans les îlots ni espaces semi privés clôturés. L'accès direct aux bâtiments se fera depuis les espaces publics extérieurs.</p> <p>L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. Ces espaces devront être concentrés et partagés à l'échelle du quartier urbain, offrant une véritable porosité grâce à de multiples cheminements traversants en évitant des bâtiments démesurés.</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg2, le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.</p>	<p>Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés</p> <p>Orienté sur la rue et directement accessible</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg1, l'implantation des nouveaux bâtiments devra présenter un alignement de façade sur rue, sans rue intérieure dans les îlots ni espaces semi privés clôturés, sauf considérations techniques ou d'usage spécifiques aux projets d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. L'accès direct aux bâtiments se fera depuis les espaces publics extérieurs.</p> <p>L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. Ces espaces devront être concentrés et partagés à l'échelle du quartier urbain, offrant une véritable porosité grâce à de multiples cheminements traversants en évitant des bâtiments démesurés, sauf considérations techniques ou d'usage spécifiques aux projets d'équipements d'intérêt collectif ou de service public.</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg2, le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.</p>

C. Suppression de La représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de Loisirs, culture, commerce et tourisme entre La gare et Le BIP

a) Justification de la modification

Le projet initial avait programmé l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP pour créer un lien urbain entre les activités au sud du BIP à dominante de loisirs et celles présentes au nord à dominante tertiaires. Néanmoins, la gare ferroviaire suppose la mise en place d'un parcours intermodal à proximité (parking relais, dépose minute, éco-station bus, etc.), particulièrement entre la gare et le BIP, de sorte que l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, cultures, commerce et tourisme à cet endroit n'apparaît pas adaptée. Aussi, est-il proposé de favoriser l'implantation de bureaux, de locaux

d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public comme sur le reste de la partie nord des OAP du Triangle de Gonesse.

b) Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement (11)



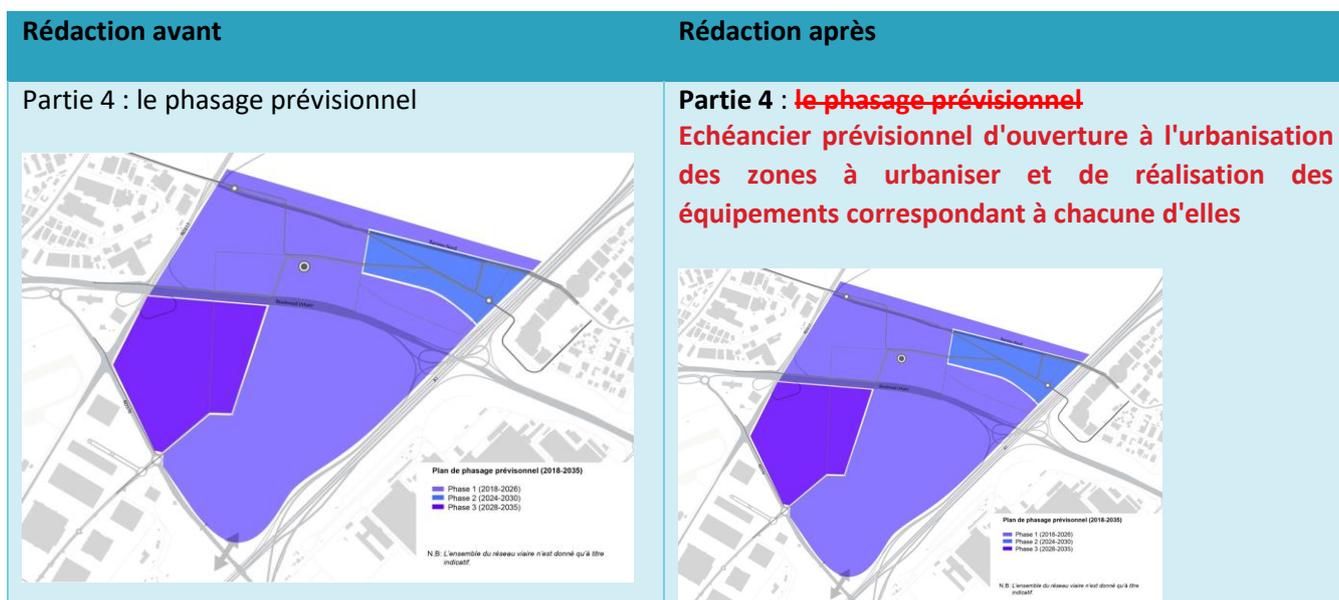
D. Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte

a) Justification

Pour s'inscrire dans la logique d'ouverture et de mixité prévue par la présente procédure, il est prévu d'élargir le principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.

Ce principe sera intégré dans la partie 4 consacrée à l'échéancier prévisionnel qui vient remplacer le plan de phasage prévisionnel.

b) Proposition de modification de la partie 4 (35)



Rappel : l'ensemble du réseau viaire est donné à titre indicatif.

Phase 1 (2018-2026)

Adossée aux infrastructures de transport existantes (BIP, RD317, BHNS), la première phase d'aménagement se déploie autour de la gare multimodale et assoit son développement sur la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Elle comprend une programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements) et le développement du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme au sud du Boulevard Interurbain du Parisis (BIP). Elle intègre également l'aménagement d'espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique majeurs (parc central, parc sportif, parc des tulipes au sud), ainsi que l'intégralité de la lisière agricole (environ 23 ha), interface agricole entre le quartier d'affaires et le Carré agricole de 400 ha. Le BIP sera également requalifié en boulevard urbain.

Phase 2 (2024-2030)

L'aménagement se poursuit au nord-est, à proximité de la gare et dans la continuité du développement de la phase 1. L'attractivité nouvelle générée par l'arrivée du métro et le développement du quartier, permettra l'implantation de programmes tertiaires dans cette seconde phase (bureaux, services et équipements), qui pourront tirer profit de la vitrine le long de l'autoroute A1 et de la qualité de vie et d'usage de la lisière agricole au nord.

Phase 3 (2028-2035)

La dernière phase d'aménagement se développe dans le prolongement ouest du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme et en vitrine du BIP requalifié. La programmation mixte (activités et bureaux) se développera en lien avec les zones d'activités existantes au sud, le long de la RD 370, et permettra de traiter l'entrée de ville sud de Gonesse.

Rappel : l'ensemble du réseau viaire est donné à titre indicatif.

Phase 1 (2018-2026)

Adossée aux infrastructures de transport existantes (BIP, RD317, BHNS), la première phase d'aménagement se déploie autour de la gare multimodale et assoit son développement sur la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Elle comprend une programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements) et le développement du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme au sud du Boulevard Interurbain du Parisis (BIP). Elle intègre également l'aménagement d'espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique majeurs (parc central, parc sportif, parc des tulipes au sud), ainsi que l'intégralité de la lisière agricole (environ 23 ha), interface agricole entre le quartier d'affaires et le Carré agricole de 400 ha. Le BIP sera également requalifié en boulevard urbain. **Les équipements d'intérêt collectif ou de service public pourront être réalisés dès la première phase indépendamment des autres aménagements programmés, sous la seule réserve des aménagements nécessaires à leur desserte.**

Phase 2 (2024-2030)

L'aménagement se poursuit au nord-est, à proximité de la gare et dans la continuité du développement de la phase 1. L'attractivité nouvelle générée par l'arrivée du métro et le développement du quartier, permettra l'implantation de programmes tertiaires dans cette seconde phase (bureaux, services et équipements), qui pourront tirer profit de la vitrine le long de l'autoroute A1 et de la qualité de vie et d'usage de la lisière agricole au nord.

Phase 3 (2028-2035)

La dernière phase d'aménagement se développe dans le prolongement ouest du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme et en vitrine du BIP requalifié. La programmation mixte (activités et bureaux) se développera en lien avec les zones d'activités existantes au sud, le long de la RD 370, et permettra de traiter l'entrée de ville sud de Gonesse.

E. Compatibilité avec Les orientations du PADD

Puisque ces amendements visent à permettre l'implantation d'équipements publics structurants et polarisants, ils sont compatibles avec les orientations (I.1) du PADD visant à affirmer le positionnement de Gonesse dans le Grand Paris.

III. Ajout d'une annexe informative

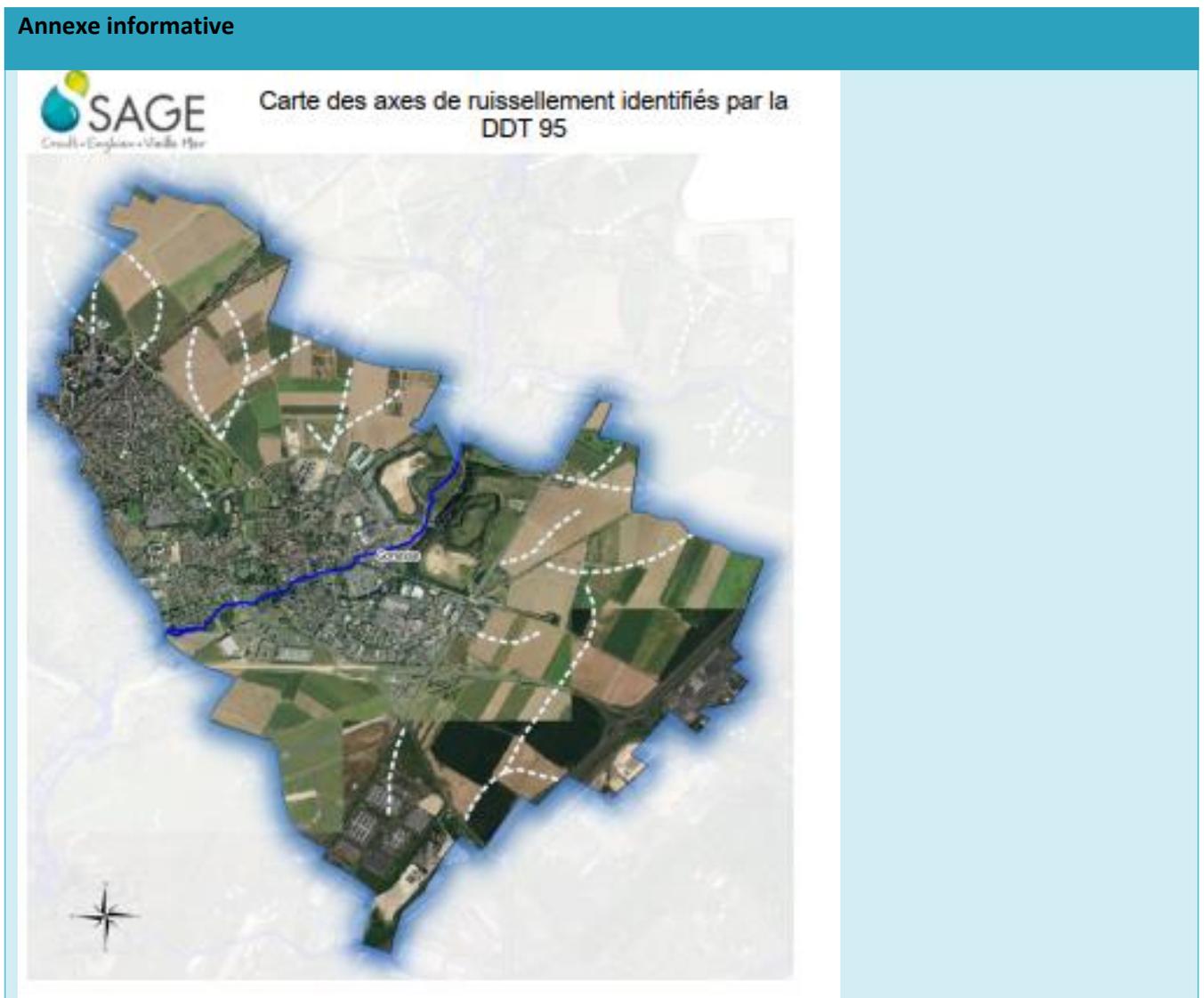
a) Contexte et enjeu

Lors de la procédure de modification n° 3 du PLU, le SAGE Croult Enghien Vieille Mer a demandé de reporter les axes de ruissellement annexés au Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SAGE) sur le plan de zonage du PLU. Cela n'a pas pu être réalisé car cela constituait alors une modification trop importante. Il a également été indiqué dans l'annexe à la délibération que cela serait fait à l'occasion d'une procédure ultérieure.

Toutefois, la présente procédure n'a pour objet de modifier ni le règlement graphique, ni le règlement écrit. Puisque le SAGE offre également la possibilité d'annexer cette carte au PLU, il semble alors opportun d'opter pour cette solution.

b) Proposition d'ajout (36)

Annexe informative



c) Compatibilité avec les objectifs du PADD

Cet ajout a une portée strictement informative et ne saurait contrevenir aux orientations du PADD.



IV. Tableau synthétique des modifications

Présentation de toutes les modifications dans l'ordre du document

Numéro de la modification	Référence dans la notice	Partie concernée	Modification	Justification
1	II.1.A	Paragraphe liminaire sur le rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation	<i>Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023</i>	<p>La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et dans une moindre mesure, la loi relative à l'industrie verte du 23 octobre 2023, sont venues enrichir le régime des OAP. A titre d'exemple, les articles L. 156-6-1 et L. 151-6-2 du Code de l'Urbanisme contraignent dorénavant les OAP à définir en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables :</p> <ul style="list-style-type: none">- Un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant ;- Les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. <p>Il est ainsi proposé de mettre à jour le paragraphe liminaire présentant le cadre réglementaire des OAP.</p>
34	II.1.B	Partie 4, le phasage prévisionnel	<i>Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel</i>	<p>Au regard des obligations de l'article L. 151-6-1 du code l'urbanisme, il est proposé de modifier le titre de la partie 4 et de le remplacer par « échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles ».</p>
9	II.1.C	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique</i>	<p>L'article L.151-6-2 du code de l'urbanisme dispose dorénavant que « les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques ».</p> <p>Le rapport de présentation de la révision identifie déjà une continuité écologique au nord du Triangle de Gonesse et la décline dans les OAP du Triangle de Gonesse par la</p>

				<p>création d'une lisière agricole, et des prescriptions liées à l'aménagement de celle-ci.</p> <p>Les informations présentes dans les OAP concernant la lisière agricole et sa préservation sont déjà amplement suffisantes et il n'apparaît pas utile d'ajouter des éléments supplémentaires sur ce volet qui est déjà correctement traité par les OAP du Triangle de Gonesse. Il est en effet indiqué que :</p> <p><i>« L'objectif de la lisière agricole est d'assurer la diversification de la fonction agricole : elle doit assurer un rôle productif par l'exploitation des terres agricoles proches. L'installation d'une ferme, accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier, est prévue. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.</i></p> <p><i>La lisière agricole doit ainsi assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Léopard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements.</i></p> <p><i>Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.</i></p> <p><i>La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est-ouest. »</i></p> <p>La lisière agricole a été imaginée pour sanctuariser la continuité écologique repérée dans le cadre du rapport de présentation. A ce titre, une précision sera</p>
--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				ajoutée indiquant que la lisière agricole constitue la continuité écologique est/ouest repérée et prévue à l'article L. 151-6-2 du code de l'urbanisme.
22	II.1.C	Partie 2, I les Invariants	<i>Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique</i>	<p>L'article L.151-6-2 du code de l'urbanisme dispose dorénavant que « les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques ».</p> <p>Le rapport de présentation de la révision identifie déjà une continuité écologique au nord du Triangle de Gonesse et la décline dans les OAP du Triangle de Gonesse par la création d'une lisière agricole, et des prescriptions liées à l'aménagement de celle-ci.</p> <p>Les informations présentes dans les OAP concernant la lisière agricole et sa préservation sont déjà amplement suffisantes et il n'apparaît pas utile d'ajouter des éléments supplémentaires sur ce volet qui est déjà correctement traité par les OAP du Triangle de Gonesse. Il est en effet indiqué que :</p> <p><i>« L'objectif de la lisière agricole est d'assurer la diversification de la fonction agricole : elle doit assurer un rôle productif par l'exploitation des terres agricoles proches. L'installation d'une ferme, accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier, est prévue. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.</i></p> <p><i>La lisière agricole doit ainsi assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au</i></p>

				<p><i>Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Lézard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements.</i></p> <p><i>Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.</i></p> <p><i>La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est-ouest. »</i></p> <p>La lisière agricole a été imaginée pour sanctuariser la continuité écologique repérée dans le cadre du rapport de présentation. A ce titre, une précision sera ajoutée indiquant que la lisière agricole constitue la continuité écologique est/ouest repérée et prévue à l'article L. 151-6-2 du code de l'urbanisme.</p>
16	II.2.A	Partie 2, le schéma d'aménagement	<p><i>Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne</i></p>	<p>La présente procédure part du principe que les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive des orientations dont la conception doit pouvoir évoluer.</p> <p>Il en est ainsi pour la représentation schématique des espaces à vocation piétonne. Il n'en reste pas moins que la place du piéton et des modes doux reste un axe majeur des orientations d'aménagement du Triangle de Gonesse. Il est ainsi proposé de supprimer la représentation graphique des espaces à vocation piétonne.</p> <p>En contrepartie, et afin d'optimiser le maillage pour l'intégration de ces espaces, il est proposé de décliner les principes d'aménagement pour les modes doux à tous les espaces ouverts en les mettant en chapeau du chapitre IV sur les Principes des espaces ouverts de la partie 2. Les principes existants seront renforcés et précisés.</p> <p>Il apparaît aussi opportun d'apporter une modification à la notion de porosité pour les îlots du pôle gare en supprimant la notion d'îlots traversables et/ou comportant des RDC semi publics</p>

				<p>traversables au profit d'une formulation plus générique indiquant que les îlots du pole gare devront assurer une forme de porosité visuelle et/ou physique.</p> <p>En effet, une approche plus englobante de la notion d'ouverture des îlots est préférable à la généralisation d'îlots traversables autour du pôle gare, qui pourrait exclure l'implantation de certains programmes tels que des équipements publics (II.2.D.a) potentiellement non traversables par le public.</p>
28	II.2.A	Partie 2, IV Principes des espaces ouverts	<p><i>Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne</i></p>	<p>La présente procédure part du principe que les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive des orientations dont la conception doit pouvoir évoluer.</p> <p>Il en est ainsi pour la représentation schématique des espaces à vocation piétonne. Il n'en reste pas moins que la place du piéton et des modes doux reste un axe majeur des orientations d'aménagement du Triangle de Gonesse. Il est ainsi proposé de supprimer la représentation graphique des espaces à vocation piétonne.</p> <p>En contrepartie, et afin d'optimiser le maillage pour l'intégration de ces espaces, il est proposé de décliner les principes d'aménagement pour les modes doux à tous les espaces ouverts en les mettant en chapeau du chapitre IV sur les Principes des espaces ouverts de la partie 2. Les principes existants seront renforcés et précisés.</p> <p>Il apparait aussi opportun d'apporter une modification à la notion de porosité pour les îlots du pôle gare en supprimant la notion d'îlots traversables et/ou comportant des RDC semi publics traversables au profit d'une formulation plus générique indiquant que les îlots du pole gare devront assurer une forme de porosité visuelle et/ou physique.</p> <p>En effet, une approche plus englobante de la notion d'ouverture des îlots est</p>

				préférable à la généralisation d'îlots traversables autour du pôle gare, qui pourrait exclure l'implantation de certains programmes tels que des équipements publics (II.2.D.a) potentiellement non traversables par le public.
20	II.2.B	Partie 2, I les Invariants	<i>Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet</i>	<p>La requalification du BIP est un élément essentiel des OAP du Triangle de Gonesse. Cependant, l'évolution du phasage de l'opération et plus particulièrement la priorisation de la réalisation d'aménagements sur la partie nord du site, nécessite d'envisager une évolution des modalités de desserte des programmes qui seraient éventuellement livrés avant la requalification du Boulevard Interurbain du Parisis en boulevard urbain.</p> <p>Il est ainsi proposé d'ajouter un alinéa dans la partie 2 « les invariants », indiquant que la requalification du BIP ne s'oppose pas à la réalisation d'accès à toutes les constructions et aménagements qui seraient édifiées avant.</p>
18	II.2.C	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »</i>	<p>La gare du Triangle de Gonesse doit voir le jour en 2028. L'offre de transport de rabattement et de desserte fine est en train de s'organiser. Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire, support de l'offre en transports en commun, telle que représentée dans les OAP en vigueur, doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame figée.</p> <p>Il est proposé de modifier le schéma d'aménagement et les prescriptions des principes de transport en commun (partie 2, V) en ce sens.</p>
31	II.2.C	Partie 2, V. Principes de transports en commun	<i>Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir) »</i>	<p>La gare du Triangle de Gonesse doit voir le jour en 2028. L'offre de transport de rabattement et de desserte fine est en train de s'organiser. Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire, support de l'offre en transports en commun, telle que représentée dans les OAP en vigueur, doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame figée.</p>

				Il est proposé de modifier le schéma d'aménagement et les prescriptions des principes de transport en commun (partie 2, V) en ce sens.
13	II.2.D	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes</i>	<p>Les traversées piétonnes entre la partie Nord et Sud sont positionnées précisément et en phase avec la trame viaire. Pourtant, à ce stade de l'avancée du projet, le positionnement des carrefours et leur nombre exact ne sont pas définis.</p> <p>Deux modifications seront apportées au schéma d'aménagement et aux prescriptions sur les principes de liaison (partie 2, III Principes de liaisons) pour indiquer que leur nombre et leur positionnement reste à définir en accord avec la future trame viaire.</p>
26	II.2.D	Partie 2, III. Principes de liaisons	<i>Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes</i>	<p>Les traversées piétonnes entre la partie Nord et Sud sont positionnées précisément et en phase avec la trame viaire. Pourtant, à ce stade de l'avancée du projet, le positionnement des carrefours et leur nombre exact ne sont pas définis.</p> <p>Deux modifications seront apportées au schéma d'aménagement et aux prescriptions sur les principes de liaison (partie 2, III Principes de liaisons) pour indiquer que leur nombre et leur positionnement reste à définir en accord avec la future trame viaire.</p>
17	II.2.E	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Modification de la représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive)</i>	Les OAP donnent également une représentation trop précise et restrictive de la bande sportive dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet d'aménagement. Il est ainsi proposé d'en avoir une représentation plus schématique.

23	II.2.F	Partie 2, I les Invariants	<i>Suppression de la notion de diagonales</i>	<p>Le principe de diagonale est représenté sur le schéma pour valoriser une vue sur Paris (Sacré-Cœur et Tour Eiffel) alors que les possibilités de vues sont multiples, et qu'elles peuvent être déclinées sur plusieurs axes nord /sud qui irrigueront l'opération.</p> <p>Ainsi, les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive de ces espaces dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet.</p> <p>Il est ainsi proposé de supprimer la mention de diagonale des prescriptions de la partie 2.</p>
30	II.2.F	Partie 2, IV Principes des espaces ouverts	<i>Suppression de la notion de diagonales</i>	<p>Le principe de diagonale est représenté sur le schéma pour valoriser une vue sur Paris (Sacré-Cœur et Tour Eiffel) alors que les possibilités de vues sont multiples, et qu'elles peuvent être déclinées sur plusieurs axes nord /sud qui irrigueront l'opération.</p> <p>Ainsi, les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive de ces espaces dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet.</p> <p>Il est ainsi proposé de supprimer la mention de diagonale des prescriptions de la partie 2.</p>
12	II.3.A	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Suppression de la légende « centralité principale de services partagés / services phares / de proximité »</i>	<p>La représentation d'un cercle à l'ouest de la gare exprimant la notion de centralité est trop restrictive. D'une part, ce cercle est extrêmement fin et suggère une centralité uniquement à l'ouest de la gare. D'autre part, même si la centralité se situera principalement autour de la gare, les prescriptions suggèrent d'autres centralités qui ne sont pas représentées et difficilement représentables à ce stade de l'avancée de l'opération.</p> <p>Par conséquent, il y a lieu de supprimer la représentation de la centralité sur le schéma d'aménagement et de généraliser les prescriptions de centralité et de densification à tous les abords de la gare. Les prescriptions existantes seront</p>

				<p>conservées et annexées aux prescriptions sur les implantations préférentielles, tout en précisant que dans les abords de la gare, pour favoriser une qualité architecturale et paysagère, les équipements publics seront privilégiés.</p> <p>Certaines prescriptions, notamment celles sur les heures d'ouvertures, vont au-delà des orientations possibles dans une OAP et doivent être supprimées.</p>
25	II.3.A	Partie 2, II Les vocations	<p><i>Suppression de la légende « centralité principale de services partagés / services phares / de proximité »</i></p>	<p>La représentation d'un cercle à l'ouest de la gare exprimant la notion de centralité est trop restrictive. D'une part, ce cercle est extrêmement fin et suggère une centralité uniquement à l'ouest de la gare. D'autre part, même si la centralité se situera principalement autour de la gare, les prescriptions suggèrent d'autres centralités qui ne sont pas représentées et difficilement représentables à ce stade de l'avancée de l'opération.</p> <p>Par conséquent, il y a lieu de supprimer la représentation de la centralité sur le schéma d'aménagement et de généraliser les prescriptions de centralité et de densification à tous les abords de la gare. Les prescriptions existantes seront conservées et annexées aux prescriptions sur les implantations préférentielles, tout en précisant que dans les abords de la gare, pour favoriser une qualité architecturale et paysagère, les équipements publics seront privilégiés.</p> <p>Certaines prescriptions, notamment celles sur les heures d'ouvertures, vont au-delà des orientations possibles dans une OAP et doivent être supprimées.</p>
2	II.3.B	Préambule	<p><i>Ajout d'une précision sur la densité du développement urbain</i></p>	<p>Dans le préambule, il est indiqué que « La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée. Le parti urbain propose un système d'espaces publics</p>

				<p><i>et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable ».</i></p> <p>La mention de parcs généreusement dimensionnés va à l'encontre même du principe de compacité exprimé dans le même paragraphe. La part du végétal est pourtant essentielle dans la conception du projet, à la fois dans le traitement des espaces libres comme dans celui des espaces bâtis. Elle doit ainsi être proportionnée et ne doit pas altérer l'objectif majeur de compacité et de densité aux abords de la nouvelle gare. Il est ainsi proposé d'ajouter une mention dans le préambule en ce sens.</p>
14	II.3.C	Partie 2, le schéma d'aménagement	<p><i>Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire »</i></p>	<p>Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire représentée dans les OAP en vigueur doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame dont les caractéristiques précises seraient figées.</p> <p>Il est ainsi proposé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modifier la légende en remplaçant « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire » ; - Modifier le volet prescriptif en retirant des éléments normés figeant la trame viaire. Cela permettra d'accueillir des opérations avec des densités différentes de celles imposées par la structure de la trame viaire des OAP existantes. <p>Ces modifications n'altèrent pas les principes paysagers régulant la trame</p>

				viaire et les principes structurant la qualité paysagère n'en seront pas affectés.
27	II.3.C	Partie 2, III. Principes de liaisons	<i>Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire »</i>	<p>Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire représentée dans les OAP en vigueur doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame dont les caractéristiques précises seraient figées.</p> <p>Il est ainsi proposé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modifier la légende en remplaçant « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire » ; - Modifier le volet prescriptif en retirant des éléments normés figeant la trame viaire. Cela permettra d'accueillir des opérations avec des densités différentes de celles imposées par la structure de la trame viaire des OAP existantes. <p>Ces modifications n'altèrent pas les principes paysagers régulant la trame viaire et les principes structurant la qualité paysagère n'en seront pas affectés.</p>

15	II.3.D	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord</i>	Les OAP en vigueur déclinent de manière trop précise le principe de maillage fin, laissant trop peu de marge de manœuvre à la conception urbaine de ces espaces. En outre, ce carcan normé ne favorise pas la densité aux abords de la gare et l'implantation éventuelle de constructions plus denses. Il est donc proposé de supprimer le maillage fin du schéma en partie nord.
19	II.3.E	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare</i>	La représentation de la rue courbe du pôle gare est trop précise et restrictive pour concevoir les aménagements des abords de la gare qui doivent être calibrés en fonction de l'évolution des flux prévus. En outre, cet aménagement est très ouvert et consommateur d'espace. Afin de permettre la densification des abords proches de la gare, il est donc proposé de supprimer le principe de rue courbe du schéma et des prescriptions afférentes de la partie 2.
32	II.3.E	Partie 2, VI. Principes de qualité architecturales et des formes urbaines	<i>Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare</i>	La représentation de la rue courbe du pôle gare est trop précise et restrictive pour concevoir les aménagements des abords de la gare qui doivent être calibrés en fonction de l'évolution des flux prévus. En outre, cet aménagement est très ouvert et consommateur d'espace. Afin de permettre la densification des abords proches de la gare, il est donc proposé de supprimer le principe de rue courbe du schéma et des prescriptions afférentes de la partie 2.

3	II.4.A	Préambule	<p><i>Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère</i></p>	<p>Les OAP indiquent que la continuité paysagère s'adresse à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie). La rédaction actuelle pouvait sembler exclure de la contribution à la continuité paysagère certains espaces privés non accessibles à un public extérieur. Pour assurer la valorisation de tous les éléments compris en son sein, il convient d'étoffer les prescriptions et de réaffirmer que tant les espaces publics que les espaces ouverts privés devront contribuer à la continuité paysagère notamment en leur donnant une dimension sociale.</p> <p>En outre, les OAP en vigueur ne prévoient aucun principe à respecter pour les constructions implantées dans la partie nord de la continuité paysagère, alors que cela est précisé pour la partie sud et pour la lisière agricole. La partie déclinant les prescriptions d'aménagement sera amendée : Il s'agit de s'assurer de l'inscription de la partie nord de la continuité paysagère dans une stratégie contributive valorisante en terme paysager et écologique.</p> <p>Le préambule sera aussi modifié pour mieux traduire l'équilibre entre espaces construits et espaces publics/verts.</p>
---	--------	-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5	II.4.A	Partie 1, Les grands principes d'aménagement du secteur, la continuité paysagère nord-sud	<i>Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère</i>	<p>Les OAP indiquent que la continuité paysagère s'adresse à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie). La rédaction actuelle pouvait sembler exclure de la contribution à la continuité paysagère certains espaces privés non accessibles à un public extérieur. Pour assurer la valorisation de tous les éléments compris en son sein, il convient d'étoffer les prescriptions et de réaffirmer que tant les espaces publics que les espaces ouverts privés devront contribuer à la continuité paysagère notamment en leur donnant une dimension sociale.</p> <p>En outre, les OAP en vigueur ne prévoient aucun principe à respecter pour les constructions implantées dans la partie nord de la continuité paysagère, alors que cela est précisé pour la partie sud et pour la lisière agricole. La partie déclinant les prescriptions d'aménagement sera amendée : Il s'agit de s'assurer de l'inscription de la partie nord de la continuité paysagère dans une stratégie contributive valorisante en terme paysager et écologique.</p> <p>Le préambule sera aussi modifié pour mieux traduire l'équilibre entre espaces construits et espaces publics/verts.</p>
---	--------	-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

21	II.4.A	Partie 2, I les Invariants	<p><i>Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère</i></p>	<p>Les OAP indiquent que la continuité paysagère s'adresse à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie). La rédaction actuelle pouvait sembler exclure de la contribution à la continuité paysagère certains espaces privés non accessibles à un public extérieur. Pour assurer la valorisation de tous les éléments compris en son sein, il convient d'étoffer les prescriptions et de réaffirmer que tant les espaces publics que les espaces ouverts privés devront contribuer à la continuité paysagère notamment en leur donnant une dimension sociale.</p> <p>En outre, les OAP en vigueur ne prévoient aucun principe à respecter pour les constructions implantées dans la partie nord de la continuité paysagère, alors que cela est précisé pour la partie sud et pour la lisière agricole. La partie déclinant les prescriptions d'aménagement sera amendée : Il s'agit de s'assurer de l'inscription de la partie nord de la continuité paysagère dans une stratégie contributive valorisante en terme paysager et écologique.</p> <p>Le préambule sera aussi modifié pour mieux traduire l'équilibre entre espaces construits et espaces publics/verts.</p>
----	--------	----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

8	II.4.B	Partie 2, le schéma d'aménagement	<p><i>Modification de la représentation de la continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein</i></p>	<p>La représentation de la continuité paysagère sous une forme fermée, laisse penser à un zonage spécifique du règlement graphique. Cependant, hormis la gare qui a été classée en zone 1 AUgp, tout le reste de la continuité paysagère est bien classé dans la même zone que la partie nord du Triangle de Gonesse.</p> <p>La continuité paysagère n'est effectivement pas une zone spécifique, mais une bande dans laquelle la prise en compte du paysage et du végétal est renforcée par des prescriptions pour contribuer à la trame verte.</p> <p>La limite de cette bande n'est pas fixe. Il peut y avoir une porosité du végétal vers l'extérieur de la continuité paysagère. Cette porosité peut également se décliner entre les espaces libres et les espaces bâtis.</p> <p>En outre, dans cette continuité paysagère, les vocations ne sont pas identifiées. Cela émanait des choix graphiques qui avaient été adoptés. Il y a un aplat de couleur pour les vocations et un autre aplat pour matérialiser la continuité paysagère. L'aplat matérialisant les vocations (ou implantations préférentielles) ne couvre pas la continuité paysagère. Pourtant, dans la continuité paysagère, la programmation envisagée est la même que celle du reste de la partie Nord de l'opération.</p> <p>La continuité paysagère se trouve ainsi au centre de plusieurs objectifs qu'il faut concilier par des choix de représentation graphique cohérents.</p> <p>Par conséquent, il est proposé de modifier la représentation de la continuité paysagère dans le schéma des OAP.</p>
---	--------	-----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

33	II.4.C	Partie 3, le plan des hauteurs maximales	<i>Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions</i>	<p>Le plan des hauteurs ne spatiale pas les hauteurs dans la continuité paysagère. Dans cette bande, les hauteurs sont définies par des prescriptions figurant aux termes de la partie 3 :</p> <p><i>"La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres."</i></p> <p>Il sera délicat de vérifier la compatibilité des projets avec ces principes, dans la mesure où il y aura une porosité importante entre la continuité paysagère et le reste de l'opération. Ainsi des projets à cheval seront à la fois limités par un plan des hauteurs, et par des prescriptions figurant en annexe du plan.</p> <p>En outre, les OAP identifient un caractère ponctuel des constructions dans la continuité paysagère. Cependant, ce caractère ponctuel n'est pas justifié, difficilement applicable et très consommateur d'espace. Puisque l'ADN de cette procédure est principalement de permettre de densifier les abords de la gare, la suppression de cet article, qui est principalement motivée par une volonté de clarification des règles applicables, s'en trouve confortée.</p> <p>Il est ainsi proposé d'unifier les modalités de limitation des hauteurs en supprimant les prescriptions et en complétant le plan dans la partie nord de la continuité paysagère.</p>
6	II.5.A	Partie 1, Les grands principes d'aménagement du secteur	<i>Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti</i>	<p>Afin de conforter et limiter les émissions de GES liées au bâti et de garantir un moindre impact des nouvelles réalisations sur la qualité de l'air, il semble nécessaire de renforcer, dans le cadre des OAP, la prise en compte de la performance énergétique du bâtiment. Ces mesures ont pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les émissions liées au bâti ;

				<ul style="list-style-type: none"> - Limiter la consommation énergétique liée au bâti.
29	II.5.B	Partie 2, IV Principes des espaces ouverts	<i>Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur</i>	<p>Le traitement et la végétalisation des espaces libres et de l'espace public est un élément important pour assurer l'intégration paysagère du projet mais également pour renforcer la qualité acoustique, absorber les polluants émis par les véhicules et d'une manière générale renforcer la qualité du site pour les usagers.</p> <p>L'organisation et la végétalisation des espaces extérieurs privés ou publics contribue également à la lutte contre le phénomène des îlots de chaleurs. Il est ainsi proposé d'ajouter un paragraphe dans le chapitre traitant des espaces ouverts afin d'étendre ces principes valorisants à tous les espaces ouverts.</p>
4	II.6.A	Préambule	<i>Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse</i>	<p>Les administrations de l'Etat et les collectivités locales sont susceptibles de porter des projets ambitieux sur ce site stratégique. Il convient ainsi de permettre l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il convient également de favoriser le principe d'implantation de ces équipements en cœur de quartier. A la fois d'un point de vue urbain pour assurer la qualité architecturale et paysagère à proximité de la gare, mais aussi pour préserver les utilisateurs de ces équipements, pouvant être une population sensible, des nuisances routières en périphérie du site. Par ailleurs, les bureaux, locaux d'activité et équipements d'intérêt collectif ou de service public ne seront plus représentés que par un seul symbole.</p>

10	II.6.A	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse</i>	Les administrations de l'Etat et les collectivités locales sont susceptibles de porter des projets ambitieux sur ce site stratégique. Il convient ainsi de permettre l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il convient également de favoriser le principe d'implantation de ces équipements en cœur de quartier. A la fois d'un point de vue urbain pour assurer la qualité architecturale et paysagère à proximité de la gare, mais aussi pour préserver les utilisateurs de ces équipements, pouvant être une population sensible, des nuisances routières en périphérie du site. Par ailleurs, les bureaux, locaux d'activité et équipements d'intérêt collectif ou de service public ne seront plus représentés que par un seul symbole.
24	II.6.A	Partie 2, II les vocations	<i>Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse</i>	Les administrations de l'Etat et les collectivités locales sont susceptibles de porter des projets ambitieux sur ce site stratégique. Il convient ainsi de permettre l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il convient également de favoriser le principe d'implantation de ces équipements en cœur de quartier. A la fois d'un point de vue urbain pour assurer la qualité architecturale et paysagère à proximité de la gare, mais aussi pour préserver les utilisateurs de ces équipements, pouvant être une population sensible, des nuisances routières en périphérie du site. Par ailleurs, les bureaux, locaux d'activité et équipements d'intérêt collectif ou de service public ne seront plus représentés que par un seul symbole.

6	II.6.B	Partie 1, Les grands principes d'aménagement du secteur	<i>Ajout d'une précision sur la composition des macro-îlots</i>	<p>Dans les grands principes d'aménagement du secteur, il est prévu de proscrire les rues intérieures. Ce parti pris d'aménagement a une logique de compacité des îlots. Toutefois l'environnement urbain résultant est très peu malléable et surtout peu en phase avec certains projets. Notamment pour les équipements d'intérêt collectif ou de service public rendus possibles par cette procédure qui peuvent être des équipements d'envergure avec des circulations intérieures induites par leur objet.</p> <p>Il est ainsi proposé d'amender cet article en ajoutant les conditions dans lesquelles des dérogations s'appliquent. L'amendement de cet article contribue aussi à l'objectif de cette procédure qui est d'adapter les OAP à la temporalité d'un projet urbain.</p>
11	II.6.C	Partie 2, le schéma d'aménagement	<i>Suppression de la représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP</i>	<p>Le projet initial avait programmé l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP pour créer un lien urbain entre les activités au sud du BIP à dominante de loisirs et celles présentes au nord à dominante tertiaires. Néanmoins, la gare ferroviaire suppose la mise en place d'un parcours intermodal à proximité (parking relais, dépose minute, éco-station bus, etc.), particulièrement entre la gare et le BIP, de sorte que l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, cultures, commerce et tourisme à cet endroit n'apparaît pas adaptée. Aussi, est-il proposé de favoriser l'implantation de bureaux, de locaux d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public comme sur le reste de la partie nord des OAP du Triangle de Gonesse.</p>

35	II.6.D	Partie 4	<p><i>Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte</i></p>	<p>Pour s'inscrire dans la logique d'ouverture et de mixité prévue par la présente procédure, il est prévu d'élargir le principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.</p> <p>Ce principe sera intégré dans la partie 4 consacrée à l'échéancier prévisionnel qui vient remplacer le plan de phasage prévisionnel.</p>
36	III.	Annexion de la carte des axes de ruissellement au PLU	<p><i>Ajout de la carte des axes de ruissellement</i></p>	<p>Lors de la procédure de modification n° 3 du PLU, le SAGE Croult Enghien Vieille Mer a demandé de reporter les axes de ruissellement annexés au Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SAGE) sur le plan de zonage du PLU. Cela n'a pas pu être réalisé car cela constituait alors une modification trop importante. Il a également été indiqué dans l'annexe à la délibération que cela serait fait à l'occasion d'une procédure ultérieure.</p> <p>Toutefois, la présente procédure n'a pour objet de modifier ni le règlement graphique, ni le règlement écrit.</p> <p>Puisque le SAGE offre également la possibilité d'annexer cette carte au PLU, il semble alors opportun d'opter pour cette solution.</p>