



Plan Local d'Urbanisme

Révision allégée n°1 « Entrée de ville Sud » : Dossier de présentation

Approuvé le 25 septembre 2017

Modification simplifiée du 10 septembre 2018

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

Sommaire

Partie 1 : Présentation des éléments de la révision allégée du PLU	3
1. Préambule.....	3
2. Le choix de la procédure de révision allégée du PLU.....	4
Partie 2 : Présentation des éléments modifiés dans le règlement graphique (plan de zonage)	6
1. Intégration de marges de recul autour de la parcelle AO-0161.....	6
2. Modification des marges de recul autour du site triangle formé entre les RD 170, 317 et 370.....	9
3. Intégration de périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	10
Partie 3 : Présentation des éléments modifiés dans le règlement écrit	11
1. Justifications générales.....	11
2. Modification du règlement de la zone UI	11
Partie 4 : Création d'Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP).....	15
1. Secteur « Entrée Sud, ouest RD370 ».....	15
2. Secteur « Entrée de Ville au Sud BIP »	16
Partie 5 : Présentation des éléments mis à jour dans le rapport de présentation	18
Partie 6 : Evaluation des incidences sur l'environnement	18



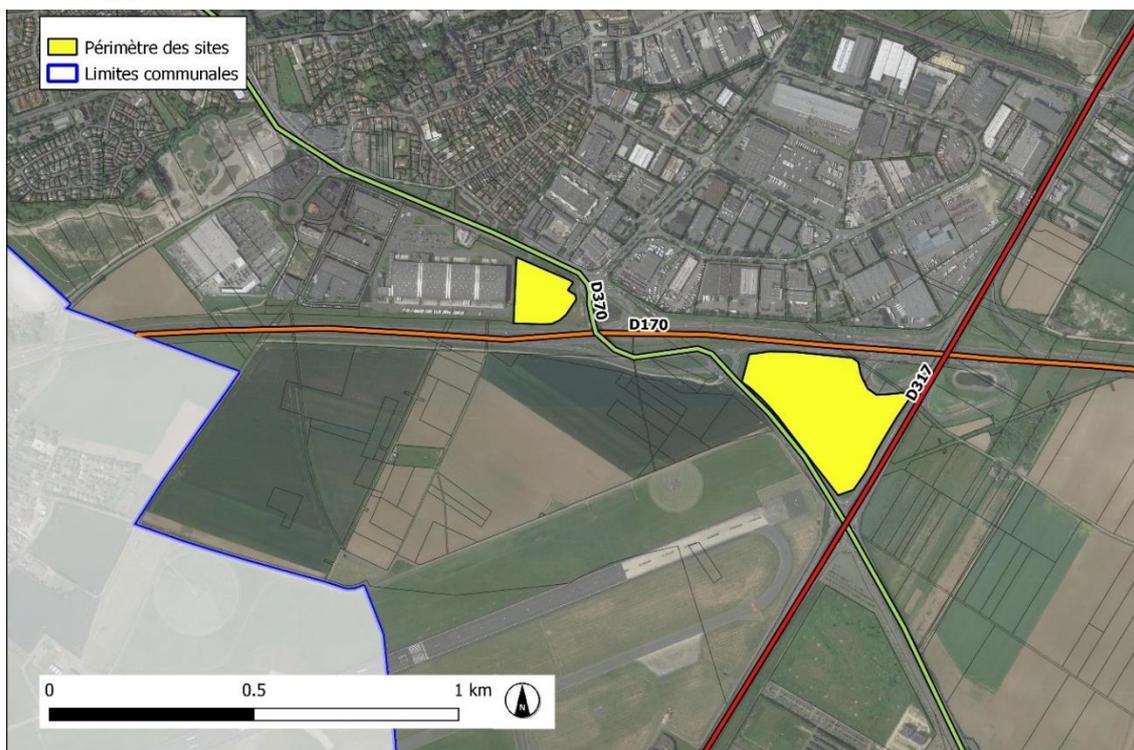
Partie 1 : Présentation des éléments de la révision allégée du PLU

1. PREAMBULE

Le Plan Local d'Urbanisme de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017. Il a, par la suite, fait l'objet d'une modification approuvée le 10 septembre 2018. Celle-ci permet de prendre en compte des projets de renouvellement urbain, y compris en intégrant des secteurs d'îlot opérationnels au titre du Contrat de Développement Territorial (CDT) et en modifiant quelques règles (zones UC, UG, UA, UI, UF). Elle permet également la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 17 du métro du Grand Paris Express et des corrections d'erreurs matérielles. Par délibération du 7 juin 2021, le Conseil Municipal a approuvé la modification simplifiée n° 2 portant sur la rectification d'erreurs matérielles et sur un amendement du règlement de la zone UC pour les seuls équipements d'intérêt collectif.

Le PLU de Gonesse en vigueur prévoit des zones d'urbanisation le long d'axes routiers qui sont classés à grande circulation par le décret N°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret N°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation. Aujourd'hui, la Ville souhaite procéder à des adaptations du PLU pour permettre la réalisation de projets sur deux sites situés en entrée de ville Sud. Il s'agit de valoriser des espaces actuellement inexploités et délaissés, possédant peu d'atouts environnementaux ou paysagers. Dans la continuité de tissus urbanisés, ils peuvent donc être optimisés en termes de vocation (usage/fonction à apporter) et d'image d'entrée de ville. Ces sites sont classés en zones urbaines et concernés partiellement par des périmètres non aedificandi issus de l'application des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'urbanisme relatif à la qualité des entrées de ville (loi Barnier) :

- **Site 1** : parcelle cadastrée AO-0161, reliquat de la ZAC entrée Sud, à l'est de celle-ci ;
- **Site 2** : triangle formé entre les RD 170, 317 et 370, sur les parcelles cadastrées ZR-373, ZR-352, ZR-354, ZR-375, ZR-181, actuellement occupées par le site logistique de l'entreprise MAZET.



Source : IGN scan 25 ; Géoportail

Il s'agit donc de lever ponctuellement ou de réduire certains des périmètres non aedificandi ou marges de recul sur les deux sites concernés inscrits en zone UI et en sous-secteur UIc. En contrepartie des prescriptions concernant l'implantation, la hauteur des constructions, la qualité urbaine/architecturale/paysagère, et le traitement paysager et environnemental sont définies.

Dès lors, la révision allégée n°1 du PLU de Gonesse concerne les pièces réglementaires suivantes du dossier approuvé en le 25 septembre 2017 : règlement écrit, plan de zonage, Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

En complément du rapport de présentation approuvé le 25 septembre 2017, le présent dossier vaut justification des modifications apportées par cette révision allégée n°1 du PLU.

2. LE CHOIX DE LA PROCEDURE DE REVISION ALLEGEE DU PLU

La procédure de révision du plan local d'urbanisme est encadrée par les articles L.153-31 à L.153-35 du code de l'urbanisme.

Article L153-31

Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

- 1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;*
- 2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;*
- 3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques 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.*
- 4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans 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.*
- 5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.*



C'est le cas des évolutions envisagées qui correspondent à l'alinéa 3 de l'article L.153-31 du Code de l'urbanisme

Article L153-34

Dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 lorsque, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables :

- 1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;*
- 2° La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;*
- 3° La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;*
- 4° La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.*

Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint.

 C'est le cas des évolutions envisagées qui correspondent à l'alinéa 2 de l'article L.153-34 du Code de l'urbanisme

Au regard des modifications envisagées, la procédure retenue est donc la révision dite « allégée » du PLU.



Partie 2 : Présentation des éléments modifiés dans le règlement graphique (plan de zonage)

1. INTEGRATION DE MARGES DE REcul AUTOUR DE LA PARCELLE AO-0161

Extrait du plan de zonage 2018

Le document graphique du PLU n'indique aucune marge de recul sur ce site.

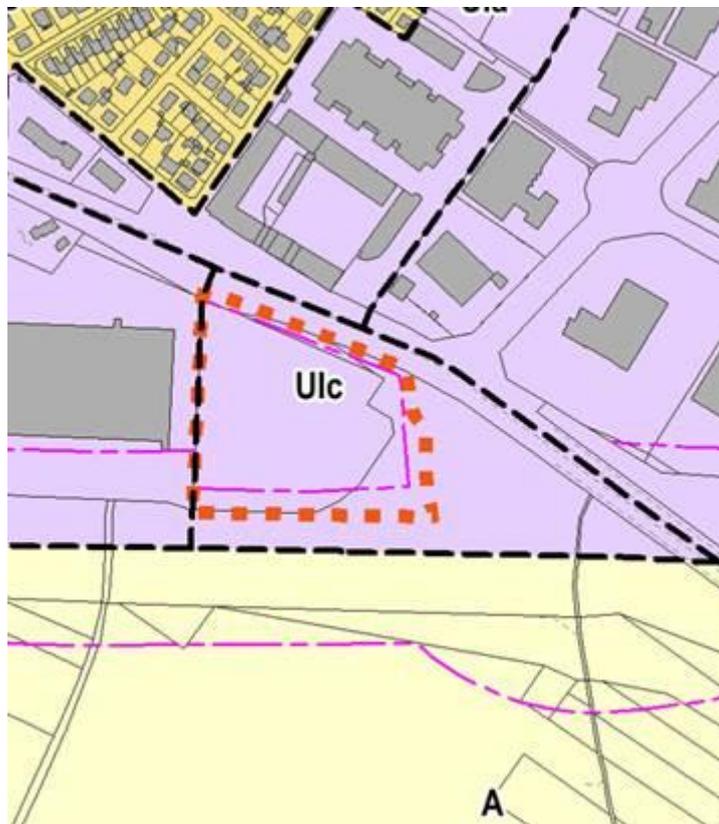
NB : Selon la législation, le site n°1 est donc concerné par un recul de 75 m, vis-à-vis de l'axe de la voie, engendré par la RD 370 et ses bretelles.

Par ailleurs, bien que le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, ne mentionne pas cette partie de la RD 170 (non réalisée à l'époque), par analogie et dans l'éventualité d'une mise à jour du décret, il peut être considéré que la RD 170 engendre également un recul de 75 m vis-à-vis de l'axe de la voie.

Projet de modification du plan de zonage

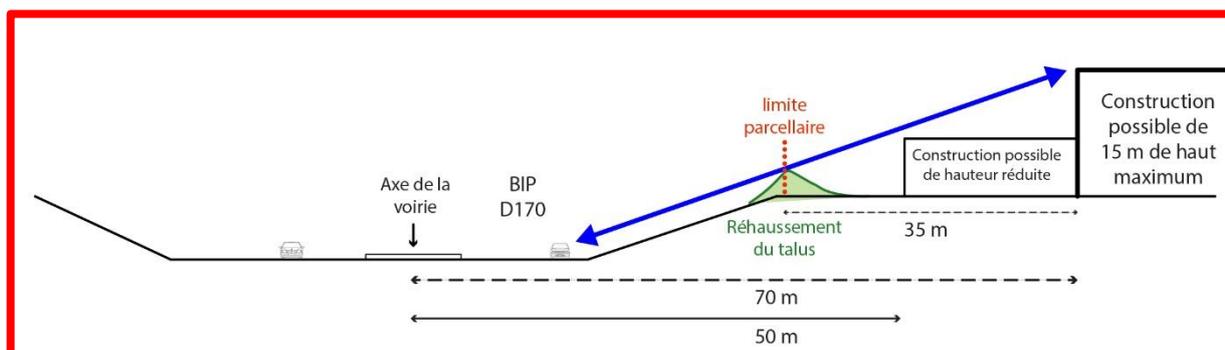
Nouvelles marges de recul : 50 m vis-à-vis de l'axe de la RD 170 en limite parcellaire ouest ; 6 m vis-à-vis de l'alignement de la RD 370 et du rond-point de la Paix poursuivi le long de la bretelle franchissant le BIP.

Marges de recul réduites des constructions



Justification : Ces nouvelles dispositions tiennent compte de la configuration des lieux, du contexte bâti existant et des aménagements urbains à venir, tout en permettant de constituer une entrée de ville à l'image plus urbaine.

Le long de la RD 170, la limite parcellaire étant à 35m de l'axe de la voie, les futures constructions sont de fait implantées au moins à cette distance. De plus, au regard de la situation de la RD 170 en décaissé d'environ 8 m, combiné à un rehaussement du talus (cf OAP), bien qu'implantées en surplomb les constructions de faible hauteur seront non visibles depuis le BIP. Le recul exigé d'au moins 70 m (marge de recul à l'OAP) des constructions plus importantes permet également d'éviter toute émergence qui générerait une anomalie depuis le BIP.



Coupe AA' (ajustement sur profil)



Perception depuis le BIP

Néanmoins, la parcelle à l'Ouest présente un bâtiment de grande envergure, implantée à 75 m vis-à-vis de l'axe de la voie, ainsi que des installations à l'avant. Ces constructions sont légèrement perceptibles depuis la RD 170, et visibles depuis la RD 370 franchissant le Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP). Aussi, il paraît opportun de permettre une légère avancée des futures constructions, dont la qualité architecturale sera recherchée, afin de masquer les constructions existantes en arrière-plan.



Bâtiment voisin visible depuis la bretelle de la RD 370.

Un recul de 50 m vis-à-vis de l'axe de la voie (mesuré en limite Ouest), soit 15 m vis-à-vis du haut du talus, pour les futures constructions de faible hauteur, porté à 70 m pour les constructions plus élevées, permettra donc d'éviter tout impact visuel depuis la RD 170. Dans le même temps, il permettra de mettre en avant un bâtiment d'entrée de ville accueillant en lieu et place du pignon existant sur le site Segro.

Au Nord, le long de la RD 370, les futures constructions s'implanteront dans un contexte de tissu urbain déjà constitué. Par ailleurs, la requalification de la voirie est projetée prochainement par le Conseil Départemental, qui lui donnera un caractère plus urbain : aménagement des abords des voies avec intégration d'espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes et bandes plantées, renforcement de la végétalisation y compris avec un alignement d'arbres en partie centrale, accompagnée par une baisse du trafic qui devrait se poursuivre.

Il est à noter que le PLU en vigueur exige un recul minimal de 10 m dans la zone UI concernée, réduit à 5 m pour les constructions annexes donc moins imposantes.

Dans ce contexte et dans la logique de former un premier plan dans la perception de l'entrée de ville, il semble nécessaire que les futures constructions viennent souligner le boulevard urbain en devenant en s'approchant de celui-ci. De plus, l'avancée d'une future construction qualitative permettra d'atténuer, depuis l'entrée de ville, la perception de la station-service voisine, aujourd'hui isolée, et premier élément bâti visible en rive Sud. L'implantation du bâti en premier rang permettra également de masquer, à l'arrière, les espaces de stationnement, donnant à voir une polarité loisirs/commerces en entrée de ville plutôt qu'un parking disqualifiant.

Ainsi, une marge de recul de 6 m, inscrite sur le plan de zonage, semble suffisante et les constructions ne pourront s'implanter à plus de 10 m (cf. projet d'OAP). Une façade travaillée faisant office de vitrine en entrée de ville et une bande paysagère prendront alors place.



Justification : Ces nouvelles dispositions tiennent compte des zones non aedificandi édictées par la préfecture dans son courrier du 25 septembre 1997 sur l'implantation de l'entreprise Mazet (celles-ci ayant été portées sur le zonage du PLU précédent). Toutefois, les RD 317 et RD 370 présentent des caractéristiques similaires et la RD 370 a un classement sonore de catégorie 3 inférieur à celui de la RD 317 de catégorie 2. Il semble donc approprié de faire porter la même marge de recul vis-à-vis de ces 2 voies, soit 20 m depuis la limite parcellaire. Par ailleurs, ces dispositions sont en adéquation avec l'implantation du bâti existant sur la parcelle, de son intégration et des caractéristiques du contexte environnant. Elles permettent donc d'assurer une continuité avec la situation actuelle.

NB : De manière générale, pour les 2 sites, la RD 370 induit aujourd'hui des marges de recul aussi importantes que les autres voies alors qu'elle est la moins impactante dans le secteur en termes de nuisances sonores. Il s'agit donc de tenir compte de son caractère.

3. INTEGRATION DE PERIMETRES D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Le projet de révision prévoyant la création de deux secteurs d'OAP, conformément à l'article R.151-6 du code de l'urbanisme, leurs périmètres sont reportés sur le plan de zonage.



Partie 3 : Présentation des éléments modifiés dans le règlement écrit

1. JUSTIFICATIONS GENERALES

D'une manière générale, les deux sites, bien que localisés en entrée de ville ne constituent pas aujourd'hui des espaces naturels ou agricoles :

- Le premier apparaît plutôt comme un délaissé et revêt un caractère de friche non bâtie. Il constitue la pointe de la ZAC « Entrée sud de Gonesse » et est à ce titre destiné à être construit,
- Le second est d'ores et déjà bâti et occupé par des installations.

Dans ce contexte, diminuer les zones non aedificandi qui les concernent doit permettre d'optimiser le foncier en entrée de ville par une densification adéquate. Préférer l'urbanisation et la localisation d'activités sur ces parcelles permet de protéger ailleurs des sites aux caractères naturels avérés ou exploités pour l'agriculture et de limiter la consommation d'espace.

Toutefois, l'aménagement et la densification de ces sites ne doivent pas se faire au détriment de la qualité de cette entrée de ville Sud. Au contraire, il s'agit de tenir compte des impératifs de sécurité et des nuisances existantes, notamment liées au bruit induit par les voies de circulation qui ont chacune des caractéristiques et impacts différents. Il faut néanmoins souligner que le secteur est également soumis aux nuisances sonores liées aux aéroports, ce qui relativise l'impact sonore des voies de circulation.

Par ailleurs, les implantations accordées à chaque site sont associées à une qualité visuelle renforcée de l'entrée de ville. Celle-ci se traduit par des prescriptions en termes de traitement architectural et paysager renforcées pour embellir le cadre urbain de l'entrée de ville.

2. MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA ZONE UI

A. Article UI 4, implantation des constructions par rapport aux voies

Justification : Le règlement indique déjà que les distances d'implantations portées au plan de zonage se substituent à la règle écrite. Il permet donc de prendre en compte les nouvelles dispositions indiquées sur le règlement graphique. Néanmoins, les deux OAP créées pour chaque site apportent également des précisions et des compléments quant aux principes d'implantation que les constructions doivent respecter (cf. chapitre dédié). L'article 4 est donc ajusté pour pouvoir en tenir compte.

Projet de modification, article UI 4 (ajouts en rouge)

4.1. Dispositions générales

4.1.1. Sauf mention différente portée sur le document graphique, les constructions doivent s'implanter en recul des emprises publiques ainsi que des voies publiques ou privées. Le recul doit être au moins égal à :

- 10,00 mètres pour les constructions principales ;
- 5,00 mètres pour les constructions annexes.

4.1.2. Les distances **minimales** d'implantation reportées directement sur le document graphique se substituent à la règle ci-dessus. **Des dispositions complémentaires spécifiques au secteur « Entrée de ville Sud, ouest RD370 » sont inscrites au sein des OAP.**

B. Article UI 8, Hauteurs des constructions

Justification : Au abords du site n°1, en rive Nord de la RD 370, les constructions existantes ne dépassent pas 9,5 m de hauteur. Afin d'assurer une transition et d'éviter une rupture d'échelle entre celles-ci et les futures constructions, l'ajout d'une disposition spécifique dans l'OAP correspondante doit permettre de mettre en place un épannelage dégressif depuis le centre de la parcelle AO-0161 vers sa frange Nord et sa pointe Est. Les constructions en premier rang de la RD 370 auront ainsi une hauteur réduite cohérente avec le front bâti opposé et permettront de créer un paysage urbain à l'échelle du piéton/cycliste et du projet de requalification de la RD370 en boulevard. La perception visuelle sera progressive depuis le rond-point de la Paix. Ce principe est en effet traduit uniquement dans l'OAP pour mieux prendre en compte la progressivité de l'épannelage.

En outre des constructions de faible hauteur, sont rendues possibles par l'OAP dans une bande de 50 à 70 m vis-à-vis de l'axe de la RD170. Néanmoins pour assurer qu'elles ne soient pas visibles depuis les voies de circulation un rehaussement du talus est intégré au traitement paysager prévu dans l'OAP-les servitudes de dégagement aéronautiques de l'aéroport Paris-Le Bourget ainsi que du Plan de servitudes radioélectriques, peuvent être atteinte. Dans ce contexte, elles ne pourront dépasser 15m. Cet épannelage maximal est cohérent avec le reste du secteur.

Afin d'assurer une continuité avec les constructions existantes sur le site n°2 et faiblement visibles depuis l'espace public, la hauteur des futures constructions doit s'inscrire dans le même gabarit, soit une émergence maximale à 72,20 m par rapport à la côte NGF.

Projet de modification, article UI 8 (*ajouts en rouge*)

8.1. Dispositions générales

8.1.1. La hauteur maximale hors-tout des constructions est fixée à 15 mètres.

8.1.2. En secteur **UIa**, la hauteur maximale hors-tout des constructions est fixée à 10 mètres.

8.1.3. En secteur **UIc**, la hauteur maximale hors-tout des constructions est fixée à 12 mètres. *Sur la pointe de l'îlot circonscrite par la rue Nungesser et Coli, le rondpoint de la paix, et le boulevard intercommunal du Parisis, cette hauteur peut être portée à 15m, sous réserve du respect des servitudes de dégagement aéronautiques de l'aéroport Paris-Le Bourget ainsi que du Plan de servitudes radioélectriques et d'être compatible avec l'OAP du secteur « Entrée de ville Sud, ouest RD370 ».*

8.1.4. *Dans le secteur circonscrit par la RD 170, la RD 317 et la RD3 70, les constructions ne doivent pas émerger à plus de 72,20 mètres par rapport à la côte NGF, sous réserve du respect des servitudes aéronautiques.*

~~8.1.4.~~ 8.1.5. La hauteur maximale hors-tout des constructions annexes est fixée à 3,50 mètres.

C. Article UI 9, Aspect extérieur des constructions et clôtures

Justification :

Afin d'offrir une façade et un traitement d'entrée de ville accueillant, il est essentiel que les bâtiments et les marges de recul le long de la RD370, aux abords du site n°1 soient particulièrement qualitatives. Il est donc imposé un soin spécifique et un traitement paysager végétal de la marge de recul. Ce dernier facilitera l'insertion paysagère des constructions et améliorera le cadre d'entrée de ville. Les plantations pourront être de diverses natures afin de créer une harmonie avec la composition des futures façades, en venant par exemple souligner le rythme des pleins et des vides ou marquer les soubassements.

Il est recherché un traitement simple et discret des clôtures si celles-ci s'avèrent nécessaires, notamment pour assurer la sécurité des sites. Elles doivent avoir un impact visuel limité en évitant l'effet d'écran que pourraient constituer des murs pleins ou murets. Au contraire les transparences sont recherchées pour créer des paysages

ouverts dans lesquels les futurs traitements paysagers et architecturaux qualitatifs seront visibles depuis l'espace public.

Projet de modification, article UI 9 (ajouts en rouge)

9.1.3. Façades :

- Toutes les façades des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles en présentant une suffisante parenté d'aspect et de couleur.
- Les murs pignons aveugles doivent être traités avec le même soin que les façades principales.
- **En secteur UIc, la façade sur la RD 370 sera particulièrement soignée et un traitement végétal sera créé entre les bâtiments et la RD 370 (arbustes, buissons, plantations semi-basses, arbres ...).**

9.1.7. Les clôtures :

- Les clôtures seront composées :
 - soit d'un muret (1/3 de la hauteur totale) surmonté d'un barreaudage vertical en fer peint en ton foncé, ou de lisses en bois, d'un modèle simple (2/3 de la hauteur totale).
 - soit d'un barreaudage ou grillages à treillis soudés plastifiés de tonalité sombre supportés par des poteaux métalliques verticaux.
- **Dans le secteur circonscrit par la RD 170, la RD 317 et la RD 370, et le long de la RD 370 en secteur UIc, les clôtures éventuelles seront composées d'un barreaudage ou grillages à treillis soudés plastifiés de tonalité sombre supportés par des poteaux métalliques verticaux. Les murs pleins et simples murets sont interdits.**
- Les portails sur rue seront traités en barreaudage métallique vertical.
- En secteur UIs :
 - la maille des clôtures sera de forme rectangulaire verticale et de dimension 5 x 20 cm.
 - les portails sur rue seront supportés par des massifs en béton brut, à la finition soignée.
- La hauteur totale des clôtures n'excédera pas 2,00 mètres.

D. Article UI 12, Espaces libres et plantations

Justification : D'un point de vue quantitatif l'article 12 impose des espaces verts et espaces verts de pleine terre avec a minima :

- 15% de l'unité foncière en espaces verts et 10% en espace vert de pleine terre en UI,
- 15% d'espaces verts de pleine terre en UIc.

Les aires de stationnement comportant plus de 4 emplacements doivent aussi être plantées à raison d'au moins un arbre pour 50 m² de parking.

Il s'agit donc ici de renforcer les exigences qualitatives en termes de traitement des espaces libres, en particulier dans les marges de recul, pour permettre une bonne intégration paysagère et un impact visuel limité des futures constructions et installations. Ces bandes paysagères permettent d'améliorer le cadre paysager et environnemental d'entrée de ville et d'abords des voies à grande circulation, vers les sites.

Il s'agit en particulier d'éviter l'impact visuel déqualifiant des espaces de stockage à l'aire libre.

Sur le site n°1 particulièrement stratégique, les véhicules en stationnement ne sont pas admis à l'avant des constructions le long de la RD310. Les bâtiments et la composition des façades doivent être valorisées, et une harmonie d'ensemble avec le traitement des espaces libres est recherchée (plantations en cohérence avec le rythme, les pleins/vides, ...).

12.2. Plantations et aménagements paysagers

Secteurs UI, Ula et Ulc :

[...]

12.2.8. Dans le secteur circonscrit par la RD 170, la RD 317 et la RD 370, les marges de recul vis-à-vis de ces voies ne devront comprendre ni construction, ni stockage de matériaux. Elles feront l'objet d'un traitement paysager renforcé et pourront intégrer des espaces de circulation et de stationnement.

12.2.9. En secteur Ulc

- Le long de la RD370, les marges de recul ne pourront comporter ni construction, ni stockage, ni stationnement. Seules les voies de desserte internes au site y sont autorisées. Les espaces libres de constructions des unités foncières concernées devront faire l'objet de compositions paysagères soignées prenant en compte la gestion des eaux pluviales et intégrant des plantations multi-strates de différents types,
- Le long de la RD170, les marges de recul doivent faire l'objet d'un traitement paysager renforcé intégrant des arbres de haute tige.



Partie 4 : Création d'Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP)

Afin d'encadrer et de garantir une intégration des futurs projets dans leur environnement en entrée de ville, des OAP sont créées. Elles permettent de compléter les prescriptions du règlement écrit et graphique en termes de composition et de qualité architecturales, de traitement paysager et environnemental, d'accès et de maillage. De manière générale, les dispositions ainsi ajoutées visent une bonne intégration paysagère et un impact visuel limité des futures constructions. Elles doivent améliorer le cadre paysager et environnemental d'entrée de ville et d'abords des voies à grande circulation.

1. SECTEUR « ENTREE SUD, OUEST RD370 »

Justification :

Afin d'articuler au mieux l'aménagement du périmètre d'étude avec la requalification de la RD 370 en boulevard urbain, le périmètre de l'OAP intègre la rétrocession à venir du délaissé de voirie départementale.

Concernant la composition des constructions, les dispositions ont vocation à instaurer une qualité architecturale et une animation urbaine avec une diversité de programmes (commerces, loisirs...). Elles doivent permettre d'éviter l'effet monolithique et linéaire de constructions de grande envergure. Les façades Nord et Est qui serviront de vitrine à l'entrée de ville doivent faire l'objet d'une attention particulière avec des angles soignés.

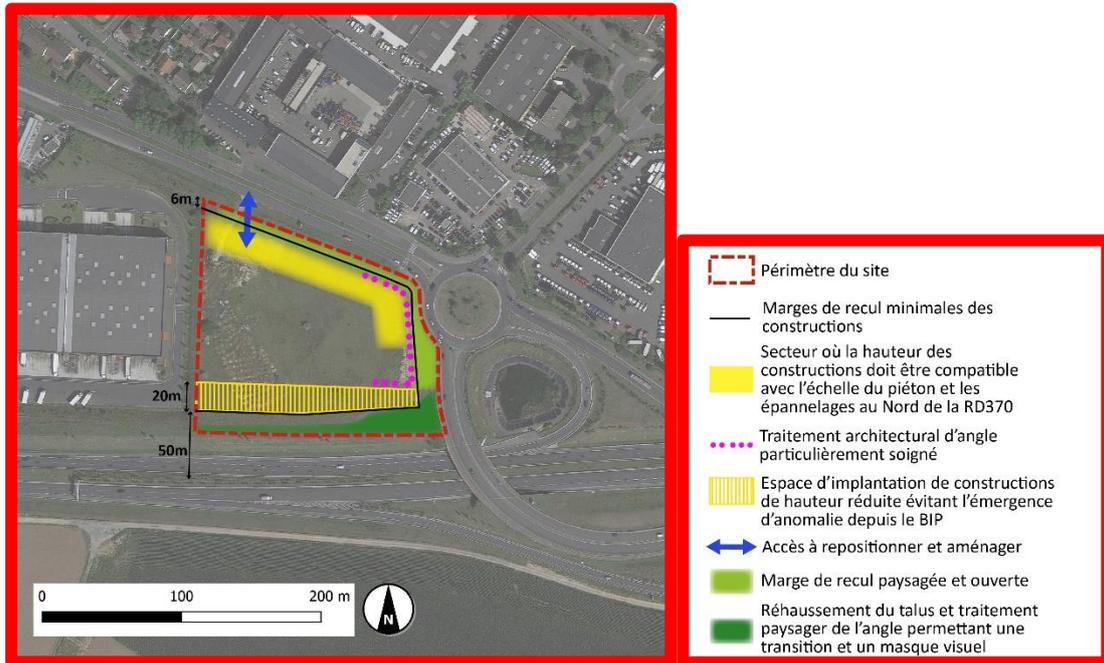
De plus, l'épannelage avec des hauteurs maximales réduites le long de la RD340 permet d'assurer une transition entre les futures constructions et celles existantes sur les parcelles voisines en évitant toute rupture d'échelle et en s'accordant avec la requalification du boulevard. Au Sud, l'implantation possible de constructions d'une hauteur plus faible, dans une bande circonscrite, évitera leur visibilité depuis les voies à grande circulation.

Concernant les dispositions relatives au traitement des espaces libres :

- La mise en place d'une bande paysagère le long de la RD340, associée à des clôtures transparentes (cf règlement), permet de créer un paysage vert et ouvert, pour instaurer une première vision d'entrée de ville accueillante,
- Au Nord et à l'Est, le stationnement est camouflé afin d'éviter son impact visuel négatif par la vision de parkings en entrée de ville. Les aménagements paysagers et architecturaux peuvent ainsi être mis en avant.
- Au Sud, le rehaussement du talus le long du boulevard intercommunal du Parisis permet de masquer les constructions, y compris en premier rang.
- En pointe Sud-Est un traitement paysager de l'angle avec une pente permettant une transition entre le site et la voie, ainsi que des plantations diversifiées, facilite l'intégration visuelle de l'arrière des constructions et installations depuis la bretelle de la RD 370.
- La composition des espaces verts permet de renforcer la qualité à la fois paysagère et environnementale du secteur contribuant à la biodiversité et limitant les espèces invasives. La composition d'ensemble des espaces libres, des marges de recul et des constructions permet une cohérence et une harmonie dans la valorisation paysagère de l'entrée de ville. La conception et le traitement des espaces libres et des toitures permet l'optimisation de la gestion de l'eau, y compris en limitant l'imperméabilisation des espaces de stationnement.

L'aménagement des accès et cheminements doit permettre d'assurer le confort et la sécurité des usagers. Il est à noter que la requalification de la RD 370 doit lui donner un caractère plus urbain et facilitera son franchissement. Ainsi, les aménagements pour les modes actifs sur le site permettront d'inscrire le projet dans la continuité du nouveau traitement de cette rue Nungesser et Coli (RD 370). Afin de limiter les perturbations sur cet axe de circulation et sur son intersection avec la RD 970, un seul accès au site est autorisé. Il est le plus éloigné possible du rond-point de la Paix.

Projet d'OAP, schéma de principe



2. SECTEUR « ENTREE DE VILLE AU SUD BIP »

Justification :

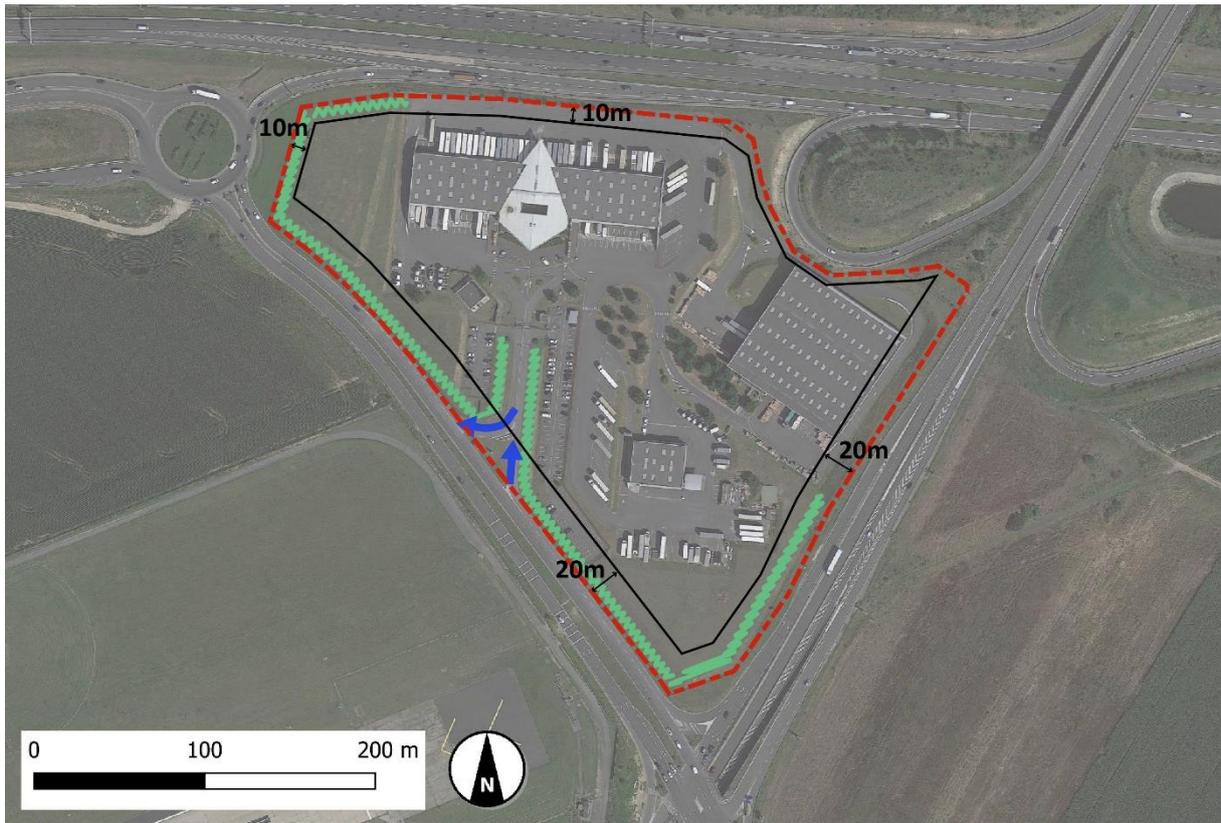
Concernant la composition des constructions, il s'agit de tenir compte et de poursuivre la qualité architecturale existante sur le site en utilisant des dispositifs similaires. Des volumes simples et un langage architectural sobre, avec des traitements d'angle soignés, limitent l'effet monolithique et assurent la discrétion des futures constructions. Les constructions existantes et futures doivent ainsi constituer un ensemble harmonieux.

Concernant les dispositions relatives au traitement des espaces libres :

- L'implantation de talus en limite du site doit permettre de masquer partiellement les constructions et ainsi limiter leur impact visuel. Leurs localisations visent plus spécifiquement les façades les plus urbaines et les plus visibles du site, en particulier les angles, notamment au Nord-Ouest. En revanche, les talus ne sont pas nécessaires le long des voies de circulations encaissées vis-à-vis du site, ni depuis les bretelles des voies, en contre-plongée. Par ailleurs, l'utilisation de déblais et remblais permet de faciliter l'intégration paysagère des constructions, dans une logique de réemploi, tout en tenant compte des émergences limitées par les servitudes aéronautiques,
- Les déblais/remblais, les talus et leur végétalisation doivent permettre de renforcer/poursuivre les masques visuels pour les constructions existantes et leurs extensions. Il s'agit d'assurer la continuité avec les aménagements existants et de maintenir visuellement des espaces ouverts enherbés depuis l'extérieur,
- Le renforcement des plantations en cœur du site et sur les faces internes des talus permet de renforcer la qualité à la fois paysagère et environnementale du site contribuant à la biodiversité et limitant les espèces invasives. La conception et le traitement des espaces libres permet l'optimisation de la gestion de l'eau, y compris en limitant l'imperméabilisation des espaces de stationnement et en prêtant attention à la réorientation des eaux pluviales dans le dessin des talus.

Le maintien d'un seul accès, tel qu'il existe aujourd'hui, permet de limiter les perturbations sur les axes de circulation à grande vitesse.

Projet d'OAP, schéma de principe



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



Partie 5 : Présentation des éléments mis à jour dans le rapport de présentation

Le rapport de présentation est complété par un chapitre particulier « entrée de ville » au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme. Celui-ci comprend :

- Un préambule rappelant le cadre de l'étude d'entrée de ville, la procédure de révision allégée, et les contraintes de constructibilité/marges de recul relatives aux entrées de ville et au document en vigueur qui s'appliquaient jusqu'alors ;
- L'état initial des sites : analyse des deux sites concernés au regard de la qualité de l'urbanisme et des paysages, de la qualité architecturale, des risques et de la sécurité liée aux axes de circulations, des nuisances sonores auxquelles ils sont soumis ;
- Les prescriptions prises pour déroger à la marge de recul imposée par l'article L.111-6 du code de l'urbanisme et leurs justifications ;
- Les effets attendus des nouvelles prescriptions sur l'environnement.

Le présent dossier vaut également justification des modifications apportées par cette révision allégée n°1 du PLU, en complément du rapport de présentation approuvé le 25 septembre 2017.



Partie 6 : Evaluation des incidences sur l'environnement

Le présent dossier de modification a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Celle-ci a dispensé la Commune de réaliser une évaluation environnementale dans son avis IDF 2021-6315 en date du 11 juin 2021.

A. Milieu naturel et biodiversité

Réservoirs et continuités écologiques

Le SRCE n'identifie pas de réservoirs de biodiversité sur le territoire de Gonesse. En revanche la commune est concernée par différents corridors écologiques de la sous-trame herbacée et de la sous-trame bleue. Le SCoT Roissy-Pays-de-France, qui décline le SRCE à une échelle plus locale, identifie 3 types de sous-trame sur la communauté d'agglomération.

La commune de Gonesse comporte notamment une sous-trame herbacée qui passe à proximité du site triangulaire cerné par les RD170, 317 et 370.

Néanmoins la révision allégée ne remet pas en cause cette trame, ni les principes règlementaires concernant les continuités écologiques.

Au contraire, les prescriptions paysagères de l'étude entrée de ville imposent un engazonnement des espaces libres et des plantations, qui s'ajoute à un taux d'espaces verts de pleine terre d'au moins 10% de l'unité foncière, ce qui garantit le maintien d'éléments favorables à la sous-trame herbacée.

Zones humides et forêts

La DRIEE Ile-de-France identifie plusieurs zones humides potentielles à Gonesse dans sa cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides potentielle en Ile-de-France. Néanmoins le site concerné

par la révision allégée le plus proche se situe à environ 870 m.
De même les deux sites faisant l'objet de l'étude loi Barnier sont éloignés (environ 800m au moins) du secteur de forte densité de mares, repéré par le SAGE au nord-est de la commune.
Ils sont également hors des espaces boisés classés.
La révision allégée n'a donc pas d'effet sur ces espaces naturels ou sensibles.

B. Paysages et patrimoines

Patrimoine protégé

Gonesse compte 4 édifices protégés au titre des monuments historiques :

- L'ancien prieuré (arcades de l'Hôtel Dieu 23/07/1937) situé à 1,10 km du premier site,
- L'église Saint-Paul (31/12/1862) située à 650 m du premier site,
- Le pigeonnier d'Orgemont (22/03/1973) à 735 m du premier site,
- Le pigeonnier de Garlande (15/07/1971) à 460 m du premier site,

Ces éléments patrimoniaux sont donc éloignés des sites faisant l'objet de la révision allégée.
De même ils sont éloignés des sites archéologiques repérés sur la commune.

Site Patrimoine remarquable (SPR)

Gonesse comporte un Site de Protection Remarquable (SPR) qui s'étend du centre-bourg aux faubourgs de la commune. L'entrée de ville Sud, objet de la révision allégée en est exclue.

C. Sol, sous-sols et déchet

Sites et sols pollués ou potentiellement pollués

La commune de Gonesse comportent deux sites pollués dans la base de données BASOL :

- Le point Noir de Gonesse
- L'OPAC de l'Oise.

Les sites concernés par la révision allégée sont à au moins 1 km de ces derniers.

Anciens sites industriels

111 sites ont été déterminés potentiellement pollués par la base de données BASIAS dont une partie est toujours en activité et 2 sites avérés (SIS). Le plus se situe à environ 100 m de la parcelle AO-0161.
La révision allégée n'a donc pas d'influence.

D. Ressource en eau

Périmètre de protection d'un captage d'eau

Les sites concernés par la révision allégée sont éloignés de l'aire d'alimentation de captage (AAC) d'Arnouville qui s'étend en partie à l'ouest de la commune de Gonesse.

Qualité des cours d'eau et nappes phréatiques

Les cours d'eau sont éloignés des 2 sites de la révision allégée (plus de 650 m).

Un taux minimum de 10% et 15% d'espaces verts de pleine terre est exigé pour ces sites, garantissant une infiltration minimale des eaux pluviales à la parcelle.

Ressources en eau

Les ressources et l'alimentation en eau sont suffisantes pour le territoire.

Capacité d'assainissement

La station de dépollution des eaux usées du SIAH, basée à Bonneuil-en-France est dimensionnée pour traiter 55 500 m³ d'eaux usées par jour. Le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique (SIAH) en charge du réseau d'assainissement pour la commune de Gonesse, a par ailleurs prévu d'augmenter la capacité de traitement de la station d'ici 2022 pour pallier aux éventuels besoins.

E. Risques divers

Gonesse est concernée par

- Une sensibilité très faible à moyenne aux inondations par remontée de nappe ;
- Un aléa faible à moyen au retrait gonflement d'argiles ;
- Un aléa faible à moyen au mouvement de terrain ;
- Un risque technologie lié à l'ICPE exploitée par SEDIFRAIS limitrophe de la parcelle AO-0161 sans que celle-ci ne soit concernée en cas d'incident.

La révision allégée n'a pas d'effet sur ces différents risques et n'ouvre pas de site à l'urbanisation. Par ailleurs, des prescriptions spécifiques liées aux argiles et mouvements de terrain s'appliquent aux constructions, ainsi que le Plan de prévention des risques naturels mouvement de terrain annexé au PLU.

Le Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrains PPRMT est annexé au PLU : les sites faisant l'objet de l'étude entrée de ville sont situés dans une zone faiblement exposée. Les futurs aménagements devront donc le respecter.

F. Nuisances

Le projet de révision allégée prend en compte les nuisances sonores liées à certaines infrastructures routières et aux aéroports. Le règlement rappelle l'obligation de respecter les articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement qui oblige les constructions situées dans les zones affectées, à faire l'objet d'une isolation acoustique.

Un cahier de recommandations acoustiques de juin 2015 figure en annexe du règlement du PLU.

Par ailleurs les sites concernés par la révision sont dédiés aux activités, limitant l'exposition de futures populations.

La révision allégée a pour objectif d'encadrer les constructions et aménagements situés à proximité de la RD 317, la RD 170 et la RD 370, concernées par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui prescrit l'isolation acoustique des bâtiments.

Le projet vise à réduire les incidences relatives aux nuisances sonores pour les sites en entrée de ville. Des obligations de recul des constructions principales, de végétalisation ou encore le maintien, la création voire le remodelage de talus en bordure des sites permettra également d'atténuer ces nuisances. Ces prescriptions bénéficieront directement aux sites concernés.

Le PLU est par ailleurs compatible avec les Plans d'exposition au bruit qui s'appliquent sur la commune, soit ceux des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle.

En revanche en l'absence d'ouverture à l'urbanisation et de réalisation de logements, il n'est pas prévu d'augmentation notable de la population exposée à ces nuisances.

G. Air, énergie, climat

Les évolutions prévues par la modification n'ont aucune interaction négative directe avec les orientations déclinées par le SRCAE.

H. Gestion économe de l'espace et maîtrise de l'étalement urbain

La présente procédure de révision allégée n'ouvre pas de nouvelle zone à l'urbanisation. Elle a pour but de lever certaines contraintes liées à des axes à grande circulation permettant la réalisation de projets sur des sites à optimiser. Ces secteurs sont en effet déjà classés comme urbanisables, l'un correspondant à une friche urbaine et l'autre est déjà urbanisé.

Valoriser ces sites permettra d'éviter la consommation de foncier agricole ou naturel ailleurs sur la commune. Il n'y a pas d'impact induit par la révision allégée sur les espaces agricoles, naturels ou forestiers de la commune de Gonesse.

I. Conclusion

Le dispositif réglementaire d'entrée de ville prévoit des dispositions au sein de secteurs déjà urbanisables situés en entrée de ville, dans le but de favoriser la qualité des entrées de ville et de réduire des contraintes qui s'appliquent à ces secteurs. Le dispositif vise donc également à permettre une optimisation de foncier sur des sites circonscrits entre des axes de circulation importants et sans fonction agricole ou écologique. Il ne serait pas envisageable d'y construire des logements étant donné les contraintes existantes (bruit, trafic routier).

Le dispositif n'induit pas non plus d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs et apparaît compatible avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Roissy-Pays-de-France visant notamment à privilégier l'intensification et le renouvellement urbain.

Enfin, les règles mises en place permettent également d'améliorer le cadre architectural et paysager de ces sites en entrée de ville et aux abords de voies à grande circulation.

Les effets attendus sont donc positifs pour l'environnement et le cadre de vie.