



*Plan Local d'Urbanisme
d'Aulnay-sous-Bois*

RAPPORT DE PRESENTATION

NOTICE EXPOSANT LES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

MAI 2010

DIRECTION DES ETUDES URBAINES
3, rue CHARLES DORDAIN
93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Tél.: 01.48.79.63.66
Fax: 01.48.79.65.61
Email: sketab@aulnay-sous-bois.com

PLAN DU DOCUMENT

VOLET ECONOMIE

- RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD & CARTE DES ORIENTATIONS GENERALES

I ACCOMPAGNEMENT DE LA REQUALIFICATION ET DE LA VALORISATION DES ZAE VIEILLISSANTES.

A] LE SECTEUR DE GARONOR

1) Modification du règlement de la zone Uib

1-1 Augmentation de la hauteur maximale autorisée en zone Uib

1-2 Modification des règles de stationnement applicables à la zone Uib

1-3 Diminution de la marge de recul par rapport à l'autoroute A1

B] LE SECTEUR DE LA FOSSE A LA BARBIERE

1) Modification de la zone Uif

1-1 Suppression de la servitude de constructibilité limitée « B » de la fosse à la Barbrière

1-2 Proposition de modification de zonage pour le périmètre de la Fosse à la Barbrière.

VOLET HABITAT

- RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD & CARTE DES ORIENTATIONS GENERALES

II RECONSTRUIRE ET AFFIRMER LA CENTRALITE DES QUARTIERS NORD

A] MODIFICATION DE LA ZONE UC A L'EST DE LA CENTRALITE

1) Création d'une sous-zone UCc

2) Création de règles spécifiques à la sous-zone UCc

1-1 Modification de l'article UC 8 relatif aux distances entre deux constructions sur un même terrain.

1-2 Modification de l'article 10 relatif aux hauteurs maximales autorisées.

B] MODIFICATION DES REGLES APPLICABLES AU POLE DE CENTRALITE DES QUARTIERS NORD.

1) Modification du règlement de la sous-zone UCa

1-1 Augmentation de la hauteur maximale autorisée en UCa.

1-2 Modification de l'article UC 12/1.1 sur la réalisation des places de stationnement en sous-sol

2) Extension de la sous-zone UCa

CJ RENFORCER LE CŒUR DE VILLE EN FAVORISANT LA CONSTRUCTION DE LOGMENTS

1) Création d'une sous-zone UAb

2) Création de règles spécifiques à la sous-zone UAb

2-1 Modification de l'article 6 : Règles d'implantation des constructions

2-2 Modification de l'article 7 : implantations des constructions par rapport aux limites séparatives.

2-3 Modifications relatives au stationnement des véhicules.

3) Modifications liées au périmètre d'études et à un emplacement réservé.

3-1 Suppression de l'emplacement réservé C8

3-2 Modification du périmètre du projet d'aménagement global « A »

DJ POINTS PARTICULIERS

1) Modification de définitions des annexes du règlement

2) augmentation de la taille minimum des locaux deux roues

3) Suppression d'une erreur dans l'article UC12/1.6

- TABLEAU DES SURFACES DES DIFFERENTES ZONES

- TABLEAU RECAPITULATIF DES EMBLEMES RESERVES

-TABLEAU DES MODIFICATIONS APORTEES AUX PIECES GRAPHIQUES

VILLE D'AULNAY-SOUS-BOIS

Propositions de modifications à apporter au Plan Local d'Urbanisme.

Le plan local d'urbanisme (PLU) a été approuvé le 24 janvier 2008 et, suite à une période d'observations et de bilan d'une année et demie, il a été décidé de procéder à une modification de celui-ci autour de trois objectifs majeurs à savoir :

1. favoriser la construction de logements et encourager la mixité sociale
2. faciliter l'implantation d'équipements et de services d'intérêts collectifs
3. adapter le règlement au nouveau contexte économique.

Ils ont donné lieu à l'approbation d'une modification le 24 septembre 2009.

L'évolution de la Ville en matière économique et sur les secteurs soumis aux servitudes liées au L.123-2 a) du code de l'urbanisme ainsi que le développement de projets s'inscrivant dans les objectifs du PADD et des orientations d'aménagement, obligent désormais à envisager une nouvelle modification du PLU à savoir concernant trois thèmes :

1- Accompagner le développement économique de la ville en permettant la requalification et la valorisation des zones d'activités économiques (ZAE) vieillissantes.

2- Permettre d'insuffler une dynamique dans le programme de renouvellement urbain dans sa centralité tout en satisfaisant à l'amélioration de la mixité dans ce secteur.

3- Favoriser la construction de logements dans le centre-ville à proximité immédiate des transports en commun et des commerces.

Ainsi les pièces suivantes sont modifiées :

- règlement graphique

Evolution des zonages UI (UId et UIf), UA (création d'un UAb), UC (extension du UCa) et US

Evolution de la marge de recul par rapport à l'autoroute A3

Evolution des emplacements réservés au bénéfice de la commune

Evolution des servitudes au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme

- règlement littéral

Modification d'articles des zones UIb, UC, UCa, UA.

Suppression des articles relatifs à la servitude de constructibilité limitée liée au projet global d'aménagement « B ».

Modification des annexes au règlement

Dans toutes les zones : modification de la taille minimum des locaux deux-roues (de 5m² à 8m²).

- le rapport de présentation : les dispositions du PLU

Il prend en compte ces modifications et les explicite si nécessaire.

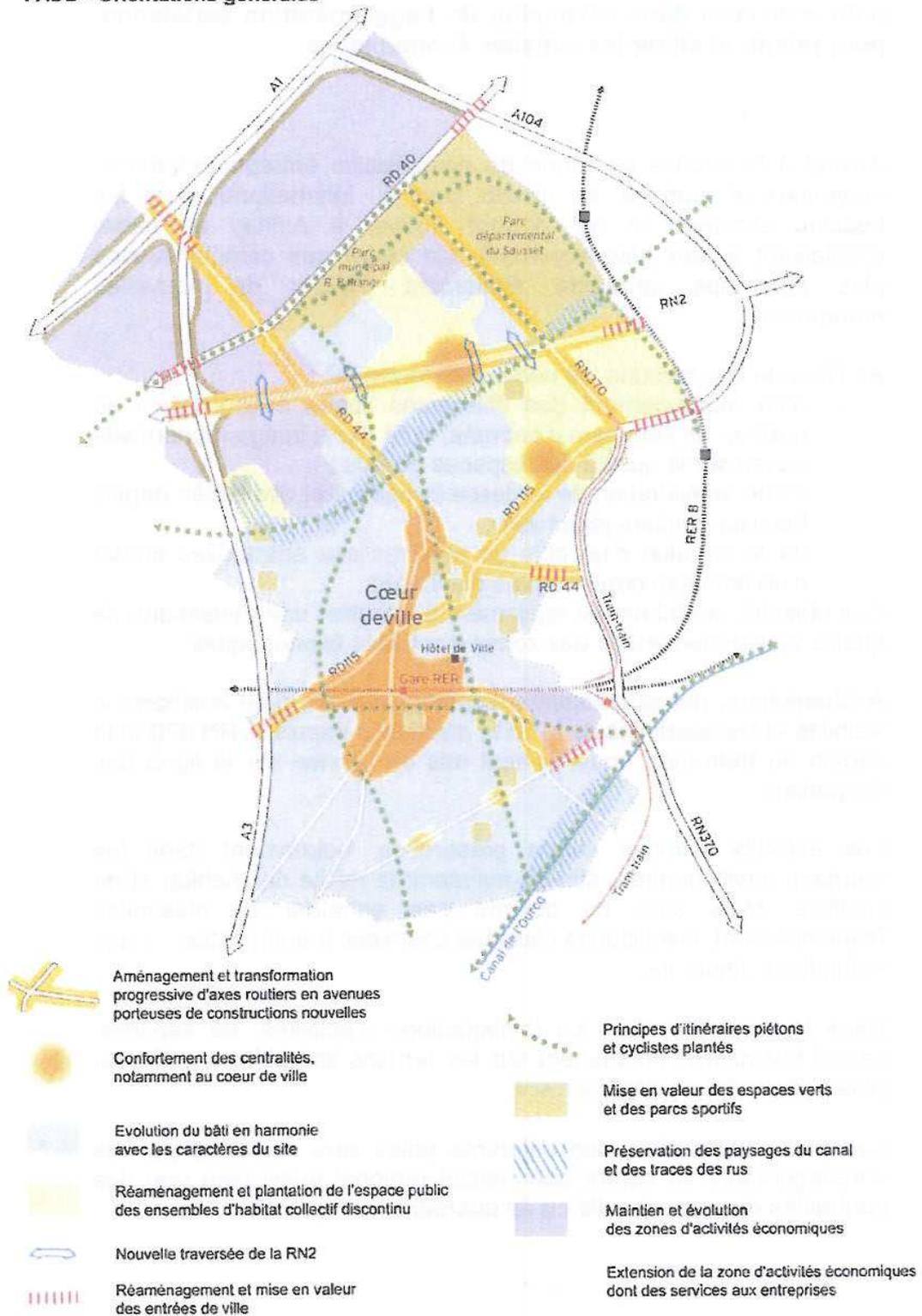
- le rapport de présentation : résumé non-technique.
- Carte des zonages modifiée.



VOLET ECONOMIQUE

- GARONOR
- FOSSE A LA BARBIERE

PLU d'Aulnay-sous-Bois
 PADD - Orientations générales



4. ENRICHIR LA DYNAMIQUE ECONOMIQUE

pour s'inscrire dans l'évolution de l'agglomération parisienne, pour retenir et attirer les activités économiques.

Aulnay a la chance de réunir de nombreuses entreprises petites, moyennes et grandes, de niveau local ou international, dont les besoins évoluent, et qui doivent trouver à Aulnay un cadre satisfaisant à leur développement. Ce cadre aux caractéristiques plus modernes permettra également d'attirer de nouvelles entreprises.

Au Nord de la commune, ce cadre sera le produit :

- d'un regroupement des différentes zones économiques du nord en un seul parc d'activités, doté d'une image modernisée basée sur la qualité des espaces publics ;
- d'une amélioration de la desserte interne et des accès depuis les axes routiers régionaux ;
- de la création d'un pôle de services aux entreprises autour d'un nouveau cœur du parc d'activités.

Ces objectifs contribueront également à impulser une dynamique de qualité environnementale des zones d'activités économiques.

A Chanteloup, des aménagements seront réalisés pour améliorer la visibilité et l'accessibilité de la zone d'activités depuis la RN 370 et la station du tram-train nouvellement mis en service sur la ligne des Coquetiers.

Les activités diffuses seront préservées, notamment dans les quartiers pavillonnaires, afin de maintenir la mixité de l'habitat et de l'activité. Mais elles ne devront pas entraîner de nuisances (stationnement, installations classées soumises à autorisation...) aux habitations alentours.

Dans le cœur de ville, les implantations d'activités, de services, seront favorisées, notamment sur les terrains libérables et près du pôle multimodal de déplacement.

L'activité commerciale des différents pôles sera soutenue par les aménagements du centre commercial régional aussi bien que des centralités du cœur de ville ou de quartiers.

I ACCOMPAGNEMENT DE LA REQUALIFICATION ET DE LA VALORISATION DES ZAE VIEILLISSANTES.

Dans un contexte de crise économique et d'hyper concurrence, certaines ZAE de la ville pâtiennent de plus en plus d'une grande vétusté ou d'une inadaptation aux nouvelles exigences de leurs secteurs d'activités. Il s'agit en particulier du site de GARONOR et de celui de la Fosse à la Barbière.

A) Le secteur de GARONOR

Ce secteur est aujourd'hui constitué d'une monopropriété avec un entrepreneur qui entend réinvestir sur site afin de faire évoluer son offre locative en termes de produits, de types d'entreprise ou de réductions des charges relativement aux exigences du développement durable. Cela s'inscrit dans le cadre d'un projet global de renouvellement du site et la Ville souhaite accompagner cette demande qui s'inscrit dans les objectifs du PADD.

1) Modification du règlement de la zone UIb

Le site de Garonor est couvert par deux zones, la zone UIb et la zone UIc devant répondre à l'activité principale exercée sur place c'est-à-dire la logistique.

Le règlement afférent à ces zones permet de monter à 12m de hauteur et jusqu'à 20m sur 40% de la surface du bâtiment.

Il fixe également des normes de stationnement pour tout type de véhicules et variables en fonction de la destination des bâtiments :

- Poids-lourds :

1 place pour 2000m² de Surface hors œuvre nette (SHON).

- Véhicules légers :

pour la destination d'entrepôt : 1 place pour 100m² de SHON

pour la destination bureaux : 2 places pour 100m² de SHON

- Deux roues :

pour l'entrepôt : 1 place pour 300m² de SHON

pour les bureaux : 2 places pour 100m² de SHON

Du fait de sa situation géographique, à la confluence des autoroutes A1 et A3, Garonor subit en outre une marge de recul spécifique (50m) par rapport à ces infrastructures routières.

Or, divers éléments remettent en cause la pertinence des règles édictées :

- Garonor a ceci de spécifique qu'il se situe à cheval sur Blanc Mesnil et Aulnay-sous-Bois. Dans un souci de cohérence, il convient donc d'harmoniser le règlement sur de nombreux points afin d'obtenir une certaine unicité du site.

- Construite dans les années 60, cette ZAE n'est plus adaptée aux nouvelles exigences de l'activité de logistique notamment quant aux normes constructives applicables aux bâtiments neufs.

- Le site présente une composition bâtie obsolète qui nuit à sa présentation et in fine à son attractivité en particulier quant à son rapport à l'infrastructure autoroutière.

Ces éléments impliquent de modifier le PLU en adaptant le règlement qui lui est lié à savoir :

1-1 Augmentation de la hauteur maximale autorisée en zone UIb

Afin d'une part, de s'adapter aux nouvelles normes constructives des bâtiments de logistique en termes de hauteurs sous plafonds correspondant aux capacités de stockage de certains produits, et, concomitamment, de s'aligner sur la hauteur autorisée par le règlement de la zone UI du PLU de Blanc Mesnil, il est apparu nécessaire de porter la hauteur maximale à 16m.

Pour favoriser une animation de la façade et la création éventuelle de plots de bureaux liés à l'activité logistique, la règle de sur-hauteur de 20m sur 40% du bâtiment est maintenue.

MODIFICATION DE L'ARTICLE UI 10/2.2 DU REGLEMENT LITTERAL DU PLU.

1-2 Modification des règles de stationnement applicables à la zone UIb

L'évolution des métiers de la logistique montre que les normes de stationnement actuellement applicables aboutissent à une surcapacité globale. En effet, ce type d'activités nécessite des surfaces bâties de plus en plus importantes alors que les effectifs salariés tendent à diminuer.

Dans l'optique de proportionner ces ratios, de s'harmoniser avec le règlement de Blanc Mesnil et de respecter les préconisations du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, il est proposé de modifier les normes comme suit :

Véhicules légers :

Pour l'entrepôt : 1 place pour 200m² de SHON

Deux roues :

Pour l'entrepôt : 1 place pour 350m² de SHON

Pour les bureaux : 1 place pour 100m² de SHON

La surface minimum du local deux-roues est portée à 8m².

MODIFICATION DES ARTICLES 12/1.2 et 12/1.3 DU REGLEMENT LITTERAL DU PLU.

1-3 Diminution de la marge de recul par rapport à l'autoroute A1

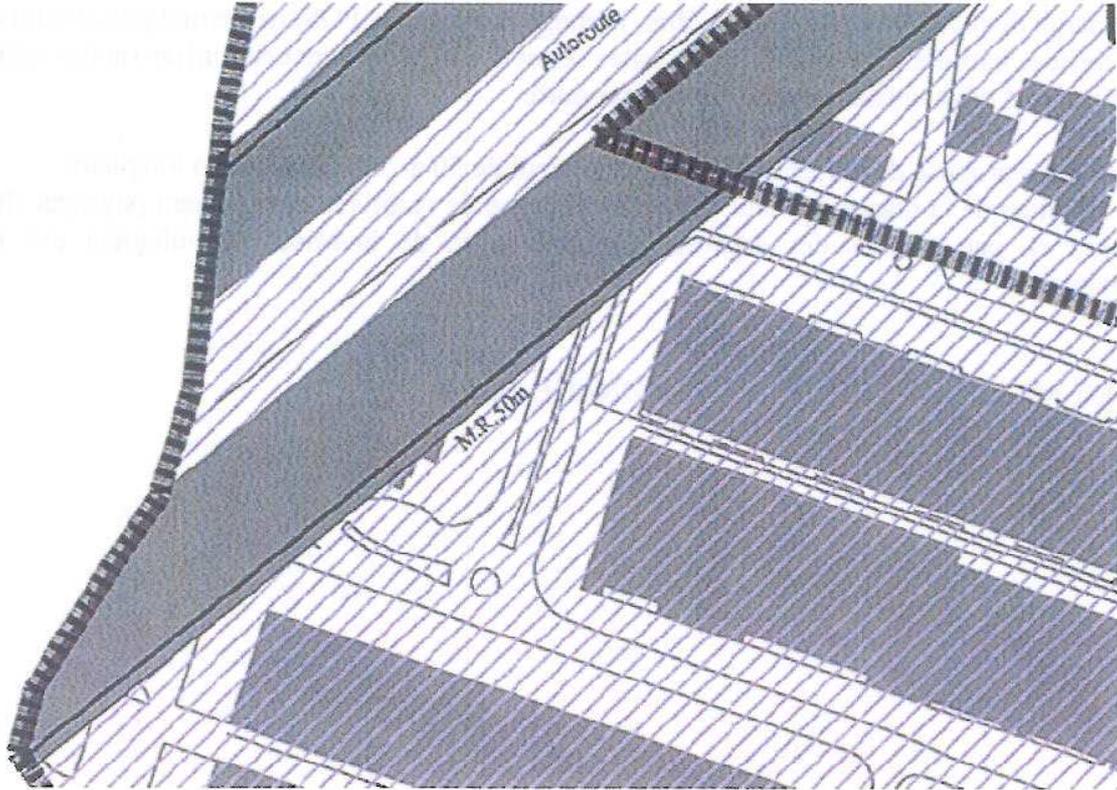
La marge de recul existante fixée à 50m, héritage des anciens POS, ne permet pas de proposer un linéaire bâti dont les façades principales seraient orientées vers cette infrastructure afin de profiter de l'effet vitrine qu'elle pourrait produire.

Il est donc proposé de réduire cette marge de recul de 50 à 20m sur toute sa longueur.

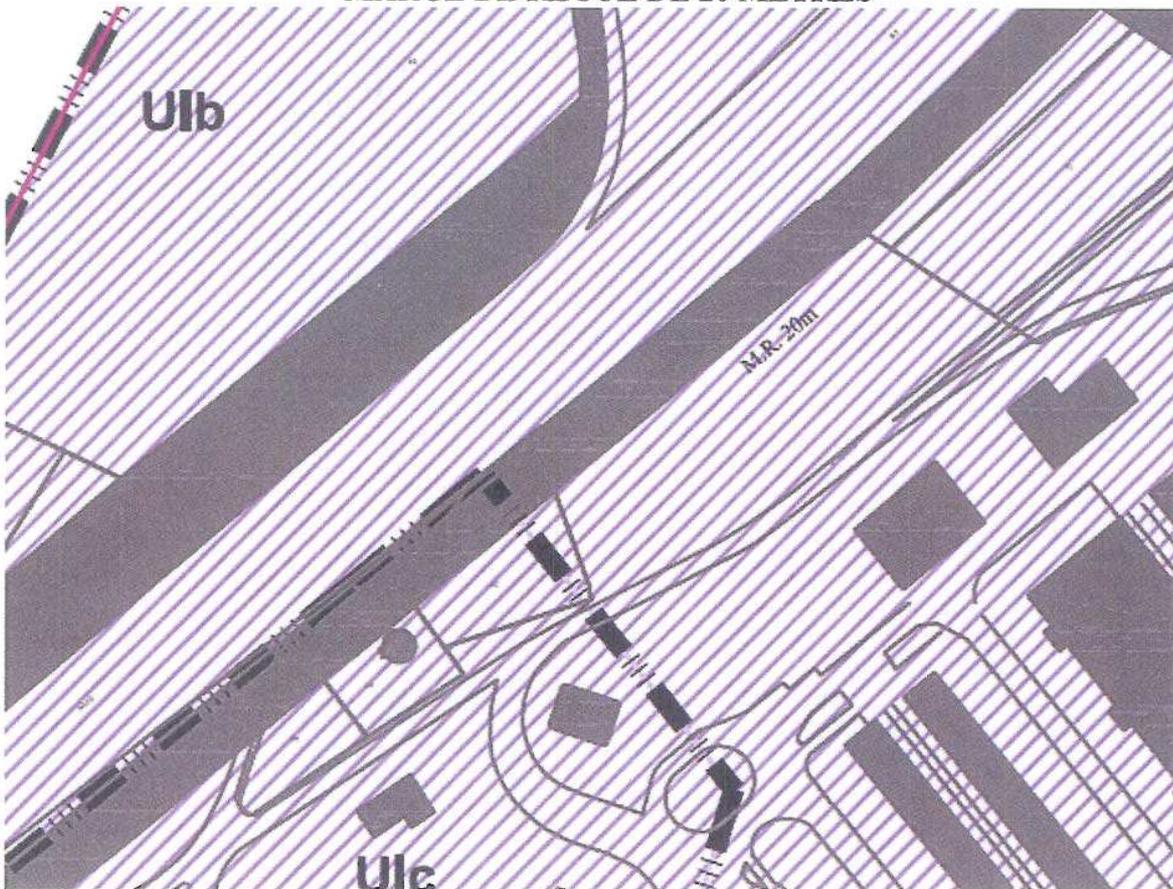
Le maintien de la marge de recul permettra en outre de valoriser le traitement paysager de cet espace et, par le biais des espaces en pleine terre, de favoriser l'écoulement des eaux pluviales.

DOCUMENT MODIFIE : PLAN DE ZONAGE NORD

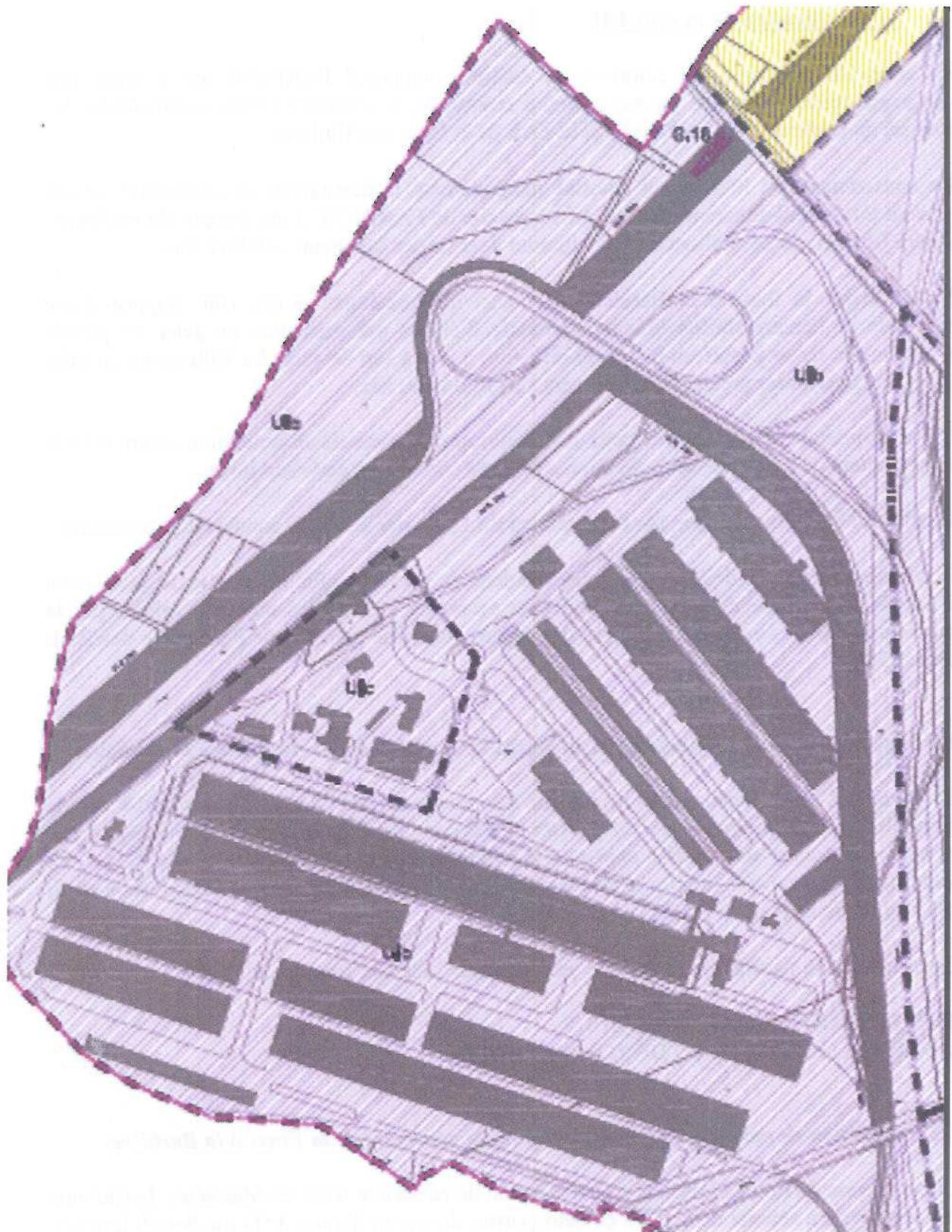
MARGE DE REcul DE 50 METRES



MARGE DE REcul DE 20 METRES



ENSEMBLE DU SECTEUR DE GARONOR



B] LE SECTEUR DE LA FOSSE A LA BARBIERE

1) Modification de la zone UIf

La zone UIf concerne les emprises du centre commercial PARINOR qui a mené une campagne toute récente de travaux visant à renouveler et conforter l'offre commerciale, les franges du boulevard André Citroën et la ZAE de la fosse à la Barbrière.

Ce sous-zonage est le seul qui autorise intégralement la destination de commerce, ce qui s'avère totalement cohérent pour ce qui est du site de PARINOR et des franges du boulevard André Citroën qui accueillent ou accueilleront à terme des bâtiments commerciaux.

En revanche, la fosse à la Barbrière avait ceci de spécifique qu'elle était frappée d'une servitude de constructibilité limitée (périmètre d'étude) qui permettait de geler les projets d'ampleur et de se laisser un temps de réflexion quant à son devenir. La Ville ayant en effet diligenter des études préalables concernant l'évolution du site.

Or, le propriétaire majoritaire de cette ZAE a introduit un recours en annulation contre le PLU en prétextant de l'absence de motivation suffisante concernant cette servitude.

Le tribunal lui a donné raison par un jugement du 11 février 2010 qui annule ladite servitude.

Il convient donc de délibérer le plus rapidement possible afin de mettre le plan local d'urbanisme en cohérence avec le jugement prononcé et avec les objectifs validés par la municipalité pour ce secteur à l'appui des études générales menées sur l'ensemble des ZAE depuis 2007.

1-1 Suppression de la servitude de constructibilité limitée « B » de la Fosse à la Barbrière.

Le jugement du tribunal administratif de Montreuil en date du 11 février 2010 décide d'annuler « *la délibération du 24 janvier 2008 par laquelle le conseil municipal de la commune d'Aulnay-sous-Bois a approuvé le plan local d'urbanisme de la commune (...) en tant qu'elle approuve la servitude d'inconstructibilité limitée instituée par le règlement de la zone UI sur la zone de la Fosse à la Barbrière* ».

Cette annulation partielle impose donc que cette servitude soit supprimée.

**SUPPRESSION DE L'ARTICLE UI 1/5
MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE NORD**

1-2 Proposition de modification de zonage pour le périmètre de la Fosse à la Barbrière.

La conclusion de l'étude menée sur l'articulation de ce secteur avec les Mardelles, la Garenne et Parinor vise à séparer cette ZAE en deux parties de part et d'autre de la rue Benoît Frachon et d'appliquer un zonage spécifique à chacune d'entre elles. La partie Ouest se verrait

appliquer la zone UId à l'identique des ZAE des Mardelles et de la Garenne alors que la partie Est conserverait la zone UIf.

Cette logique de séparation s'appuie sur la volonté de requalifier en profondeur, en cohérence avec l'orientation d'aménagement, les infrastructures routières de desserte afin d'améliorer la visibilité et l'attractivité du site en s'appuyant en particulier sur la requalification de la rue Benoît Frachon qui serait reliée à un nouveau rond-point sur la RN2 sur lequel serait également greffée une voie nouvelle irriguant les Mardelles et la Garenne.

Ce projet vise aussi à engager une modernisation différenciée du site aujourd'hui en copropriété horizontale.

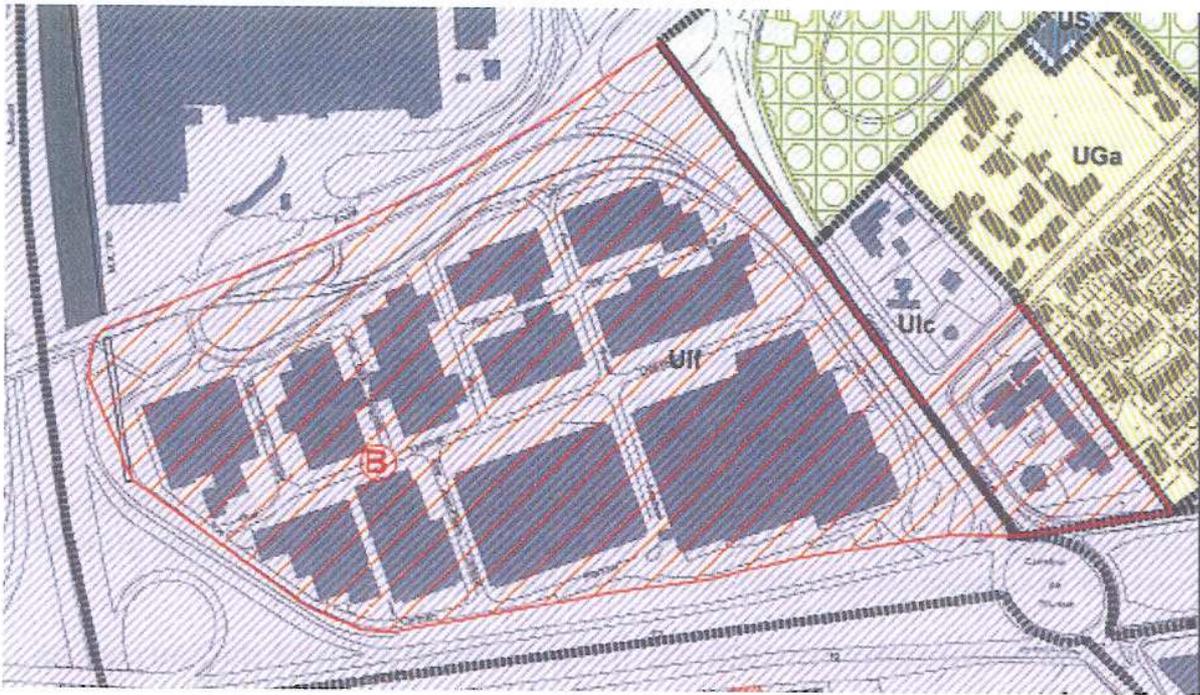
L'intégration de la partie Ouest en zone UId permet de facto de limiter le commerce à 30% de la destination principale et d'interdire les locaux commerciaux purs qui trouveront à s'installer à l'Est. Cette sous-zone trouvera sa cohérence en s'englobant dans un croissant d'activités partant de GARONOR pour aboutir à la ZAE de la Garenne plus au Sud.

A contrario, la zone à l'Est s'intégrera dans un croissant commercial partant de PARINOR qui aboutira au terrain RENAULT de la rue Jacques Duclos et permettra la valorisation générale de ce secteur en complément de l'appareil commercial actuel.

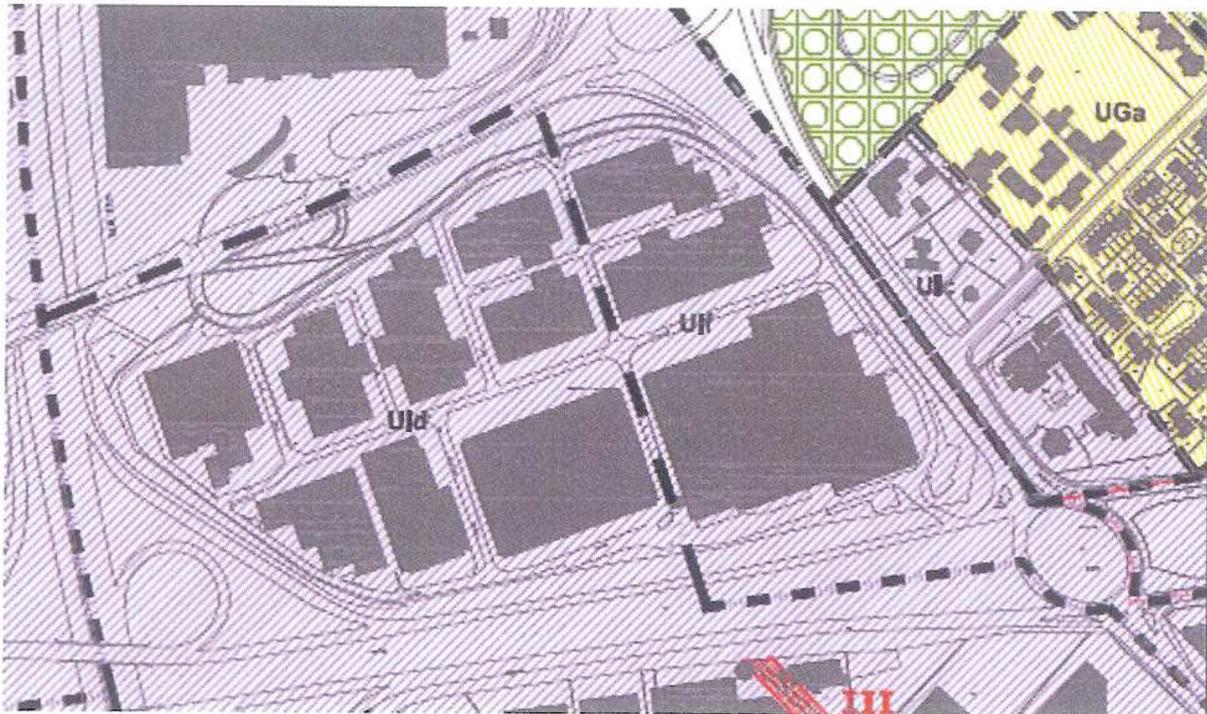
L'objectif étant de moderniser l'ensemble des ZAE pour trouver une unité plus vaste que les simples périmètres de chacune d'entre elles conformément aux objectifs du PADD.

DOCUMENT MODIFIE : PLAN DE ZONAGE NORD

ZONE UIf ET PROJET D'AMENAGEMENT GLOBAL « B »



2 ZONES : UId et UIf et suppression de la servitude



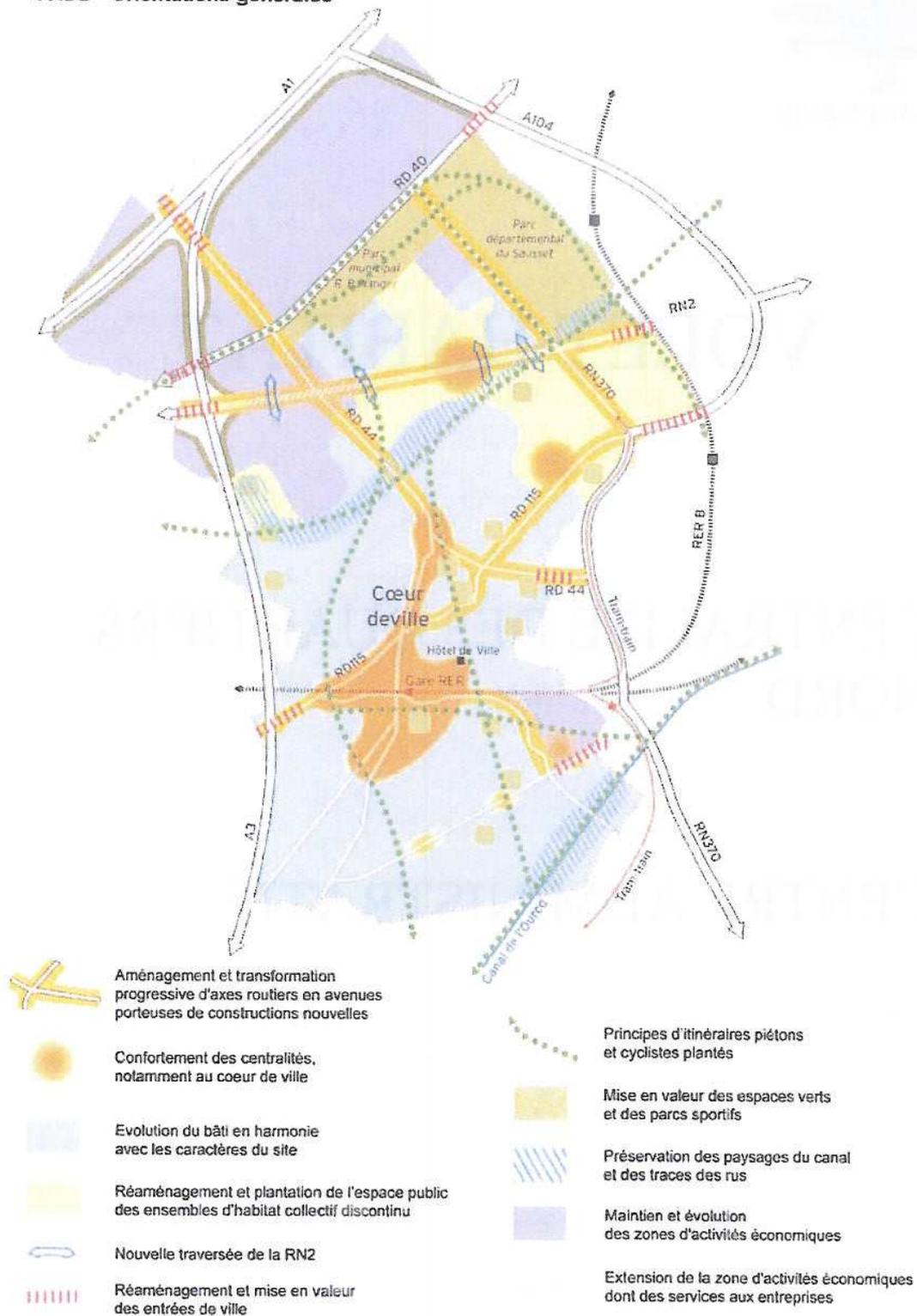


VOLET HABITAT

- CENTRALITE DES QUARTIERS
NORD

- CENTRE ADMINISTRATIF

PLU d'Aulnay-sous-Bois
PADD - Orientations générales



II RECONSTRUIRE ET AFFIRMER LA CENTRALITE DES QUARTIERS NORD

Du fait de la nécessité de compléter les actions entreprises sur les voies Nord-Sud (requalification des rues Paul Cézanne et Marc Chagall en boulevard urbain) et d'atténuer l'effet de coupure entre les rives de la RN2, il convient de recomposer la centralité des quartiers Nord et de proposer une présentation différente du front urbain de cette centralité. En effet, la RN2 ne doit plus constituer une frontière artificielle et la solution retenue est de bâtir les îlots issus des délaissés de voirie afin qu'ils constituent, visuellement et en pratique, un pont entre les deux rives.

De plus, le PLU est soumis, par convention, à l'objectif primordial de renforcement de la mixité sociale. Or, les études menées ont conduit à conclure qu'elle se trouvera réalisée par le biais des projets de l'AFL à l'est du quartier, sur le secteur d'Aquilon mais principalement dans la centralité.

Le traitement de cet espace impose donc de parvenir à concilier ces objectifs, le tout dans un contexte de crise économique qui rend plus ardue la sortie des opérations privées.

A] MODIFICATION DE LA ZONE UC A L'EST DE LA CENTRALITE.

Ce secteur, qui se distingue de celui du pôle de centralité, possède un rôle majeur dans la volonté de reconquérir les franges de la RN2 et également celles de varier les offres de produits immobilier dans des quartiers souvent considérés comme trop homogènes en termes de bâti.

Ce type d'opérations est donc parfaitement complémentaire de celles développées sur le pôle de centralité.

1) Création d'une sous-zone UCc

Le projet de l'Association foncière libre (AFL) se situe sur les délaissés de la rue Maurice Utrillo au sud de la zone pavillonnaire des Perrières.

Il est envisagé la construction de petits immeubles collectifs en bande ainsi que quelques pavillons groupés. Or, le périmètre du projet est contigu à une zone pavillonnaire peu dense et il n'est pas connecté aux grands îlots d'immeubles collectifs des quartiers nord.

Du fait de la spécificité du projet et de l'environnement, il est proposé de créer un sous-secteur UCc qui permet, sur deux points réglementaires particuliers (distance entre constructions et hauteurs maximales), de prendre en considération les enjeux du secteur.

DOCUMENT MODIFIE : PLAN DE ZONAGE NORD

2) Création de règles spécifiques à la sous-zone UCc

1-1 Modification de l'article UC 8 relatif aux distances entre deux constructions sur un même terrain.

Le projet étant constitué soit d'immeubles élevés sur deux niveaux au maximum (R+2), il n'apparaît pas pertinents d'appliquer les distances entre bâtiments applicables en zone UC.

En effet, les inter-distances existantes sont justifiées par les grandes hauteurs des immeubles existants.

Il est donc proposé d'autoriser en UCc la mitoyenneté entre deux bâtiments sur un même terrain.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL - ARTICLE UC 8/1

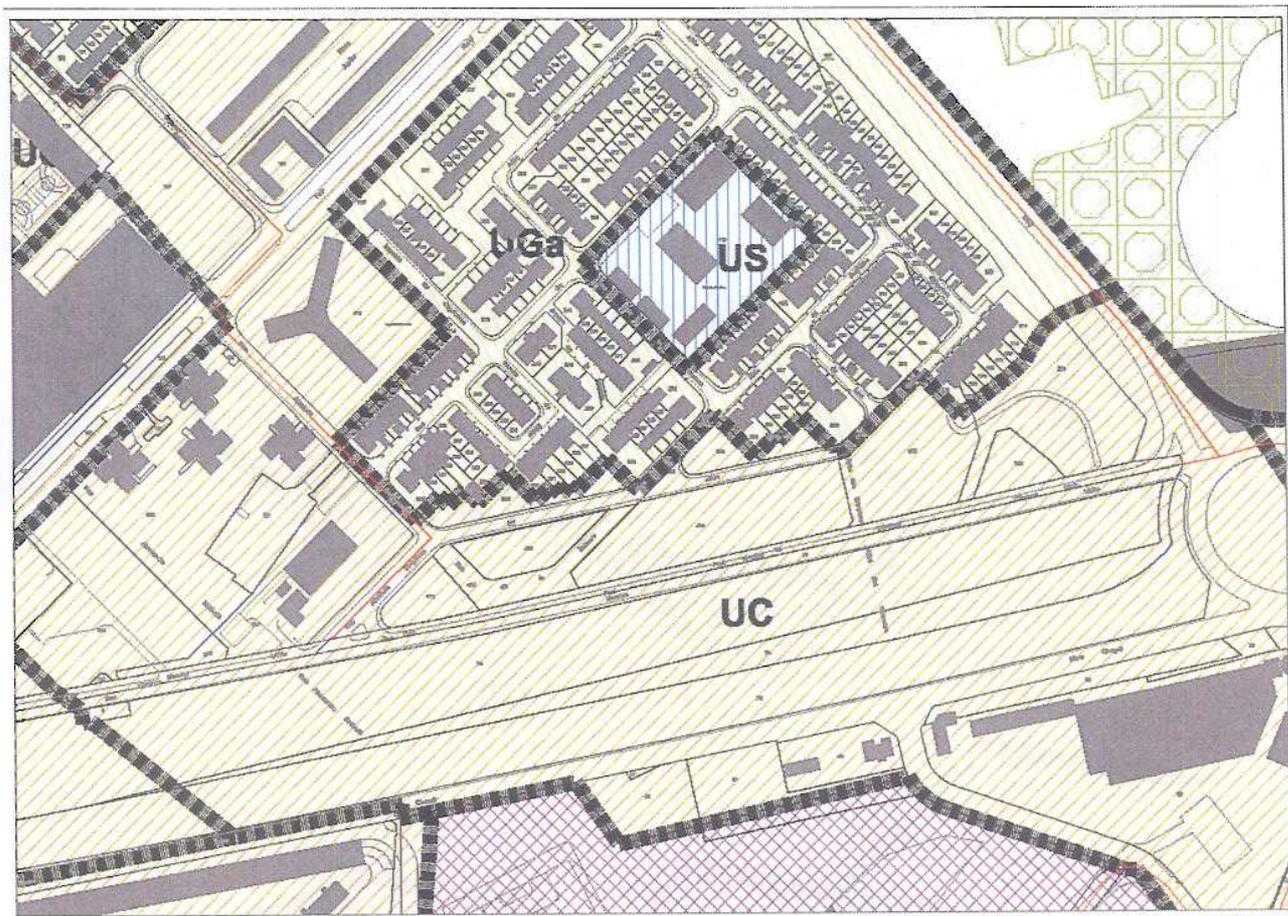
1-2 Modification de l'article 10 relatif aux hauteurs maximales autorisées.

En cohérence avec les principes énoncés auparavant, la hauteur des constructions doit être inférieures en UCc par rapport aux autres déclinaisons de la zone UC.

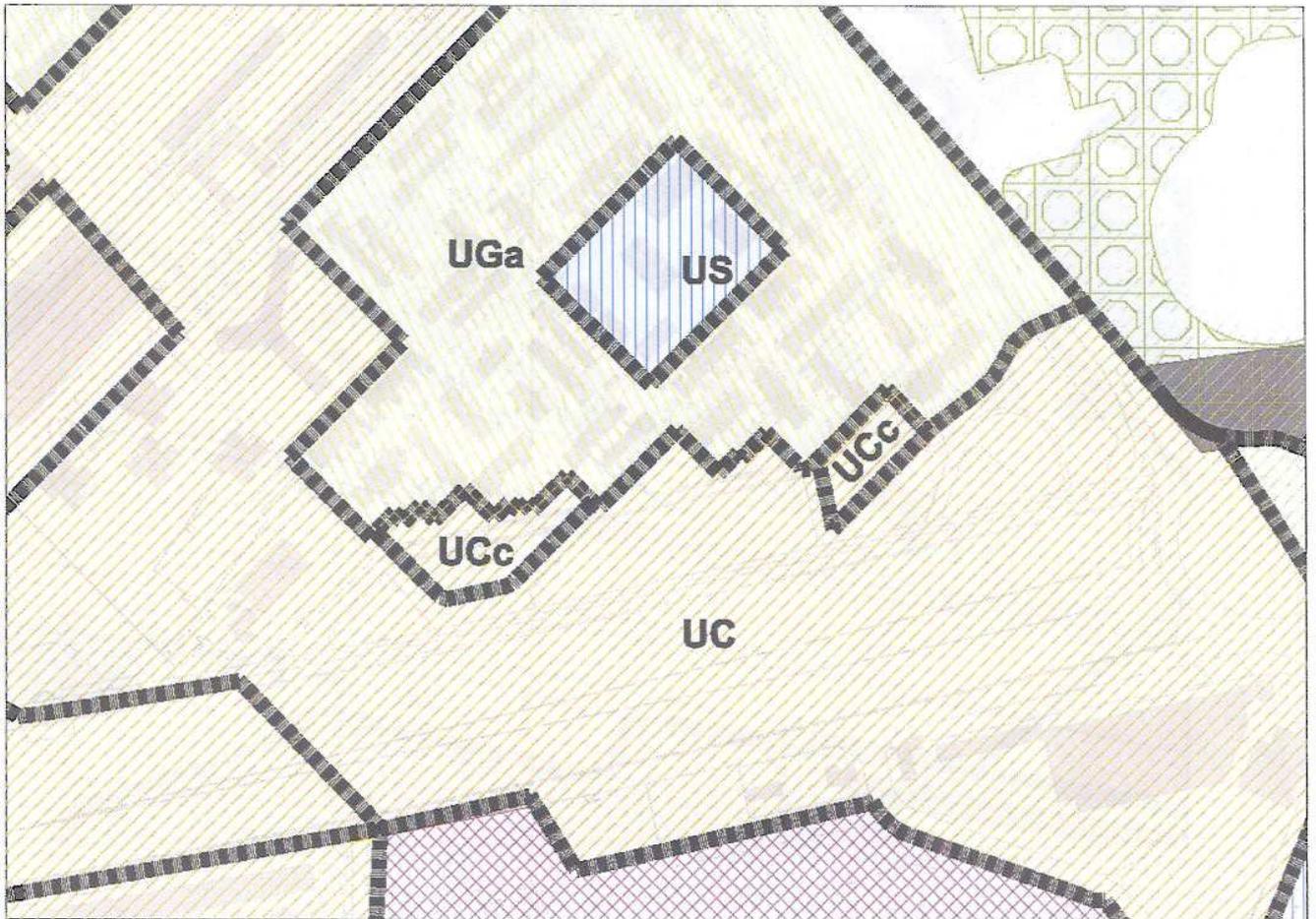
De ce fait, il est proposé de limiter la hauteur des constructions à 13 mètres en UCc.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL - ARTICLE 10/1

PLU EXISTANT



CREATION UCc



BJ MODIFICATION DES REGLES APPLICABLES AU POLE DE CENTRALITE DES QUARTIERS NORD.

A ce jour, deux opérateurs privés ont pris en charge les deux îlots concernés (chacun un) c'est-à-dire l'îlot Delacroix et l'îlot Sisley.

Cette centralité est actuellement placée en zone UCa et il est proposé d'une part, de modifier quelques éléments réglementaires de cette sous-zone dans l'optique de faciliter la réalisation des objectifs énoncés précédemment, d'autre part, de prolonger cette sous-zone à l'Est afin d'augmenter le périmètre de la centralité et favoriser à terme la création de nouveaux logements (reconstitution de l'offre locative et logements privés) sur un modèle urbain défini par le projet de ces deux îlots.

En effet, l'ambition est de reconstituer des fronts bâtis le long du boulevard urbain issu de la reconversion de la RN2 afin que celui-ci acquiert la qualité urbaine attendue sans craindre de vis-à-vis pour les constructeurs.

1) Modification du règlement de la sous-zone UCa

1-1 Augmentation de la hauteur maximale autorisée en UCa.

En vertu de l'article UC 10/1, la hauteur des constructions est limitée à 20 mètres sur l'ensemble de la zone UC.

Or, la centralité impose de se démarquer de façon assez franche du reste de la zone pour créer une visibilité et une articulation entre le Nord et le Sud de la RN2 afin que les constructions qui y prennent places jouent complètement le rôle de « pont urbain » qui leur est dévolu.

Cet objectif ne peut être atteint que si ces constructions atteignent un certain volume notamment à cause de la proximité visuelle du Galion.

A ce titre, il est proposé de porter la hauteur maximale de 20 à 23 mètres afin de créer des constructions un peu plus haute qui pourront renforcer le rôle du pôle central. Cette augmentation pourra également permettre de jouer sur des sur-hauteurs par plots et de casser par ce biais, l'aspect massif des constructions à réaliser. Cette hauteur est cohérente avec la sur-hauteur autorisée en zone UAa de la centralité aux abords directs de la gare qui permet d'atteindre 23 mètres également.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL ARTICLE UC 10/1

1-2 Modification de l'article UC 12/1.1 sur la réalisation des places de stationnement en sous-sol.

Cet article impose la réalisation de la moitié des places de stationnement en sous-sol pour les locaux d'habitation dès lors que la SHON excède 4800m².

Or, le cahier des prescriptions architecturales de la ZAC des Aulnes préconise, pour le pôle de centralité, que le stationnement devra être réalisé au premier étage. Cet objectif répond à une logique économique qui doit permettre d'atténuer le coût de la construction et par conséquent le prix de vente.

En effet, depuis 2004, le dossier du PRU tend vers une moindre participation des partenaires financiers couplée à une augmentation du coût de la construction et aux effets de la crise immobilière.

Pour autant, l'ANRU conditionne, à terme, la suite du programme à la sortie d'opérations en accession ou assimilé sur cette zone de centralité et, à ce titre, elle a refusé la réalisation de projets par des opérateurs sociaux.

Par conséquent, la ville s'est retrouvée dans l'obligation de trouver une solution économique devant permettre de répondre à des caractéristiques particulières telles que la production de biens privés ou encore l'émergence d'une offre satisfaisante en matière de commerces en pied d'immeubles à des loyers commerciaux proches de l'existant dans le Galion.

De ce fait, la mise en œuvre d'un programme de stationnement en sous-sol pour les commerces en plus des parkings liés à l'habitation s'avérait difficilement viable d'autant que la conciliation de ces contraintes tant techniques que financières était en outre conditionnée par le respect des délais contractuels de l'ANRU.

La solution réside donc dans la réalisation d'un niveau complet de parkings privatifs à l'étage qui rend possible d'une part, la végétalisation du cœur de la dalle par un espace paysager privatif au bénéfice des résidents, d'autre part de créer un contre point en volumétrie au soubassement commercial en favorisant une meilleure proportion des linéaires de façade. Les hauteurs sous plafonds des commerces et celles du niveau de parking se démarquant sensiblement de celles liées à l'habitation.

Enfin, le parking aérien correspond mieux aux exigences du développement durable (moindre manipulation du sous-sol, éclairage et ventilation naturels, etc.).

L'article 12/1.1 du règlement de la zone UCa sera modifié pour permettre le stationnement des véhicules en surface et dans le volume bâti quelle que soit la SHON créée à l'occasion du projet.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL ARTICLE UCa 12/1.1

2) Extension de la sous-zone UCa

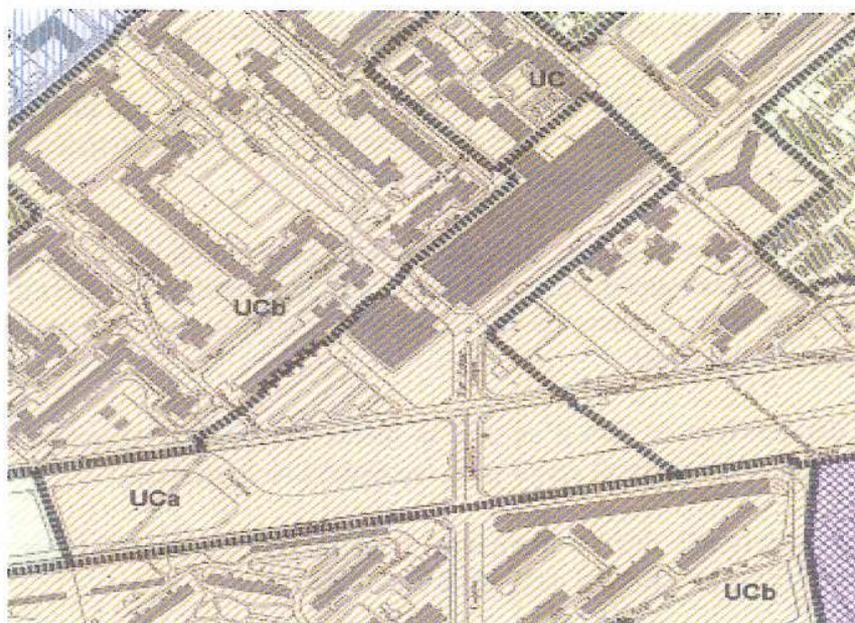
Le futur pôle de centralité est implanté sur les délaissés de voirie de la RN2 au carrefour de 3 axes de desserte principaux.

Ce périmètre fait l'objet d'études complémentaires qui montrent l'importance de cet emplacement pour la cohésion urbaine des quartiers situés au Nord et au Sud de la RN2.

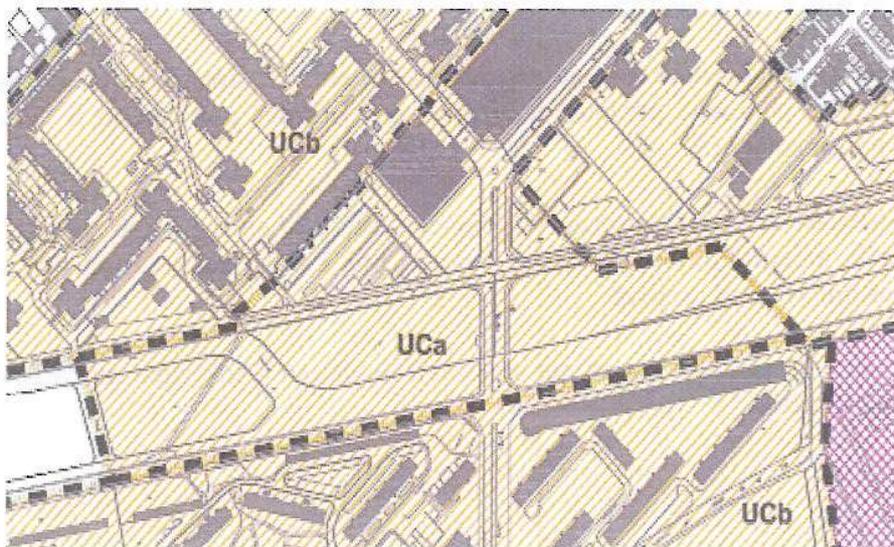
Dans cette optique, il apparaît pertinent d'agrandir la sous-zone UCa à l'Est afin d'étoffer la centralité et d'augmenter ainsi son rôle de pivot en cohérence avec l'orientation d'aménagement 2.2 prise sur ce secteur.

DOCUMENT MODIFIE : PLAN DE ZONAGE NORD

PERIMETRE UCa EXISTANT



EXTENSION DU PERIMETRE A L'EST



CJ RENFORCER LE CŒUR DE VILLE EN FAVORISANT LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Le projet d'aménagement et de développement durable du PLU énonce clairement l'objectif de développer les capacités résidentielles et, dans la mesure du possible, de procéder à une densification raisonnée à proximité de la gare RER.

Or, face à un foncier relativement peu mutable, cet objectif peine à voir le jour.

Dans cette optique, les terrains majoritairement publics jouxtant le centre administratif correspondent parfaitement à ce schéma et ils constituent à ce titre une opportunité à saisir.

Aussi, dès lors qu'il se dégage un endroit où un foncier suffisant est mobilisable pour développer une opération d'envergure dans le respect des objectifs énoncés, il convient d'adapter le règlement pour que cette opération voit le jour.

Au fil du temps, la Commune a, par le biais du droit de préemption ou la vente gré à gré, étoffé son patrimoine aux alentours du centre administratif. Une partie des acquisitions se sont transformées en aires de stationnement ou en locaux administratifs dans l'attente d'un projet d'extension du centre administratif.

Le regroupement des services au sein d'un seul et même équipement permettra de dégager une large assiette foncière qui pourrait servir pour la création de logements.

En effet, l'opération envisagée devrait permettre de créer environ 20 000m² de SHON de logements et environ 1500m² de SHON destinée à l'administration.

Cependant, l'emprise foncière mentionnée ci-dessus est actuellement classée en zone US qui est la zone dédiée aux équipements. Elle ne permet donc pas d'y développer d'autres destinations telles que la construction d'habitations à proximité de la gare en réponse aux besoins des habitants.

1 Création d'une sous-zone UAb

Il est donc proposé de modifier le zonage et, simultanément, de créer un sous-zonage de la zone UA car le terrain concerné présente quelques particularités par rapport à la centralité commune traitée par la zone UA.

De ce fait, si la sous-zone UAa concerne l'hyper centralité, la sous-zone à créer UAb vise plutôt à renforcer la « centralité secondaire », aujourd'hui à dominante administrative, avec les caractéristiques qui lui sont propres.

Elle se distingue dans un premier temps par son environnement d'insertion au caractère plus mixte dans ses volumétries.

En effet, si la zone UA est caractérisée par un environnement existant majoritairement dense et urbain, la zone UAb a vocation à être entourée d'un tissu hétérogène à majorité pavillonnaire à ce jour mais dont l'évolution est programmée dans le cadre de la zone UDa.

En effet, contrairement à la zone UA à l'intérieur de laquelle un front bâti continu est recherché, la Zone UAb, du fait de la proximité de pavillons et de l'existence d'axes routiers de gabarit inférieur, doit proposer un bâti pouvant ne pas s'implanter à l'alignement avec une discontinuité possible des constructions.

Il en résulte une nécessaire adaptation réglementaire qui permette de s'intégrer à l'environnement sans toutefois obérer les capacités de développement de cette opération exemplaire.

DOCUMENTS MODIFIES : RAPPORT DE PRESENTATION-LES DISPOSITIONS DU PLU P.41 ET SUIVANTES.

PLAN DE ZONAGE SUD

2)Création de règles spécifiques à la sous-zone UAb

2-1 Modification de l'article 6 : Règles d'implantation des constructions

Afin de s'adapter aux constructions avoisinantes quant à leur recul par rapport à la voie, il est proposé, compte tenu de l'hétérogénéité des implantations, d'appliquer une règle assez souple pour la sous-zone UAb.

Aussi, il est proposé d'introduire une bande de 0 à 8m calculée à partir de l'alignement de la voie dans laquelle la façade principale viendra s'insérer. Cette règle devant permettre de s'adapter aux diverses implantations des bâtiments riverains et d'obtenir une variété d'implantations pour les constructions à édifier.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL ARTICLE 6/1

2-2 Modification de l'article 7 : implantations des constructions par rapport aux limites séparatives.

Afin de tenir compte des spécificités propres au périmètre de la zone UAb, il est proposé de rédiger une règle particulière au sein de l'article 7.

Ainsi, plutôt que d'obliger la construction de limite à limite, il est proposé de ne contraindre l'implantation que sur une seule limite. La pertinence de s'implanter sur les deux limites séparatives latérales ne s'appréciant ensuite qu'eu égard à la configuration du terrain et à la situation des bâtiments riverains.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL ARTICLE UA 7/1

2-3 Modifications relatives au stationnement des véhicules.

Pour tenir compte de l'hyper proximité de la gare (routière et ferroviaire) et de l'offre en parkings publics existante pour partie sous-utilisée et ainsi favoriser par ce biais l'usage des transports en commun, il est proposé de limiter les exigences minimum de stationnement pour l'habitation à 1 place par logement sans condition de surfaces.

Dans la même optique et en particulier dans le but d'accroître l'utilisation des parcs déjà existants, il est proposé de ne pas imposer de normes pour les équipements d'intérêt collectif.

DOCUMENT MODIFIE : REGLEMENT LITTERAL ARTICLES UA 12/1.1 et 12/1.6

3) Modifications liées au périmètre d'études et à un emplacement réservé.

La survenance d'un projet global sur le périmètre de la future zone UAb rend caduques un certain nombre de servitudes qui avaient été instituées avec le même objet que la future opération. Cette réduction du périmètre envisagé s'appuie sur l'étude menée depuis 2009 sur l'ensemble du secteur.

3-1 Suppression de l'emplacement réservé C8.

Celui-ci a pour objet l'extension du centre administratif. Or, cette extension fait partie intégrante du programme de la future opération et elle est localisée à un autre endroit. L'emplacement réservé n'a donc plus de raisons d'être.

DOCUMENTS MODIFIES : PLAN DE ZONAGE SUD - TABLEAU DES EMPLACEMENTS RESERVES- RAPPORT DE PRESENTATION DU PLU : LES DISPOSITIONS DU PLU P.84

3-2 Modification du périmètre du projet d'aménagement global « A »

Ce périmètre qui court le long de la voie ferrée puis plonge au sud en longeant la rue Arthur Chevalier a été défini pour réfléchir au devenir de cet espace hétéroclite bénéficiant d'un foncier relativement mutable (délaissés de voies ferroviaires) dont le traitement global justifiait d'instituer une servitude de constructibilité limitée.

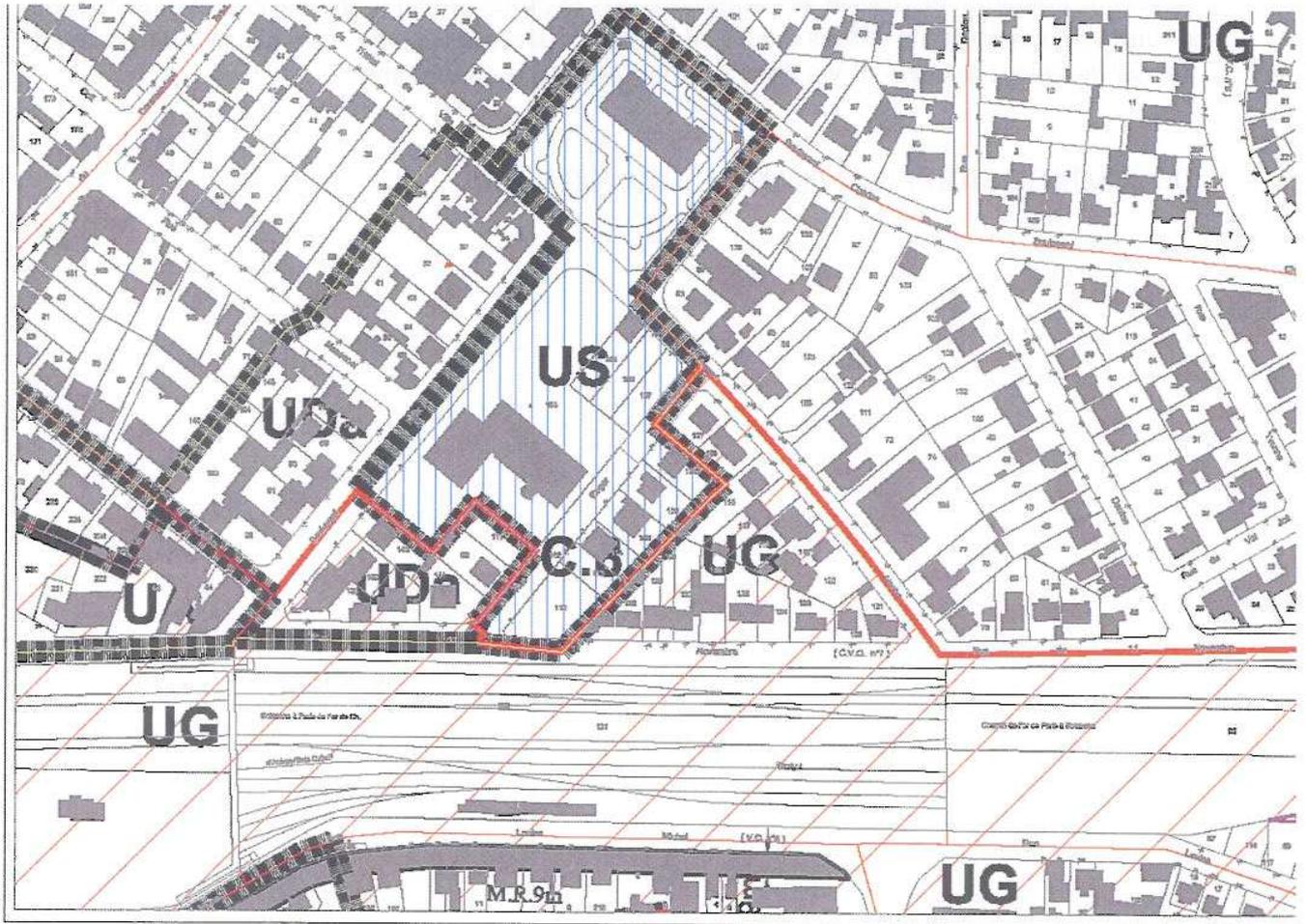
Cette servitude se répartit entre le nord et le sud de la voie ferrée mais elle est largement concentrée au Sud de celle-ci.

Sans remettre en cause la pertinence de son objet, il convient cependant de réévaluer à la marge sa disposition géographique notamment au Nord de la voie ferrée. En effet, les études montrent que l'axe principal de transformation n'atteint pas l'îlot triangulaire bordée par le boulevard Félix Faure, le Boulevard Hoche et la rue du 11 novembre.

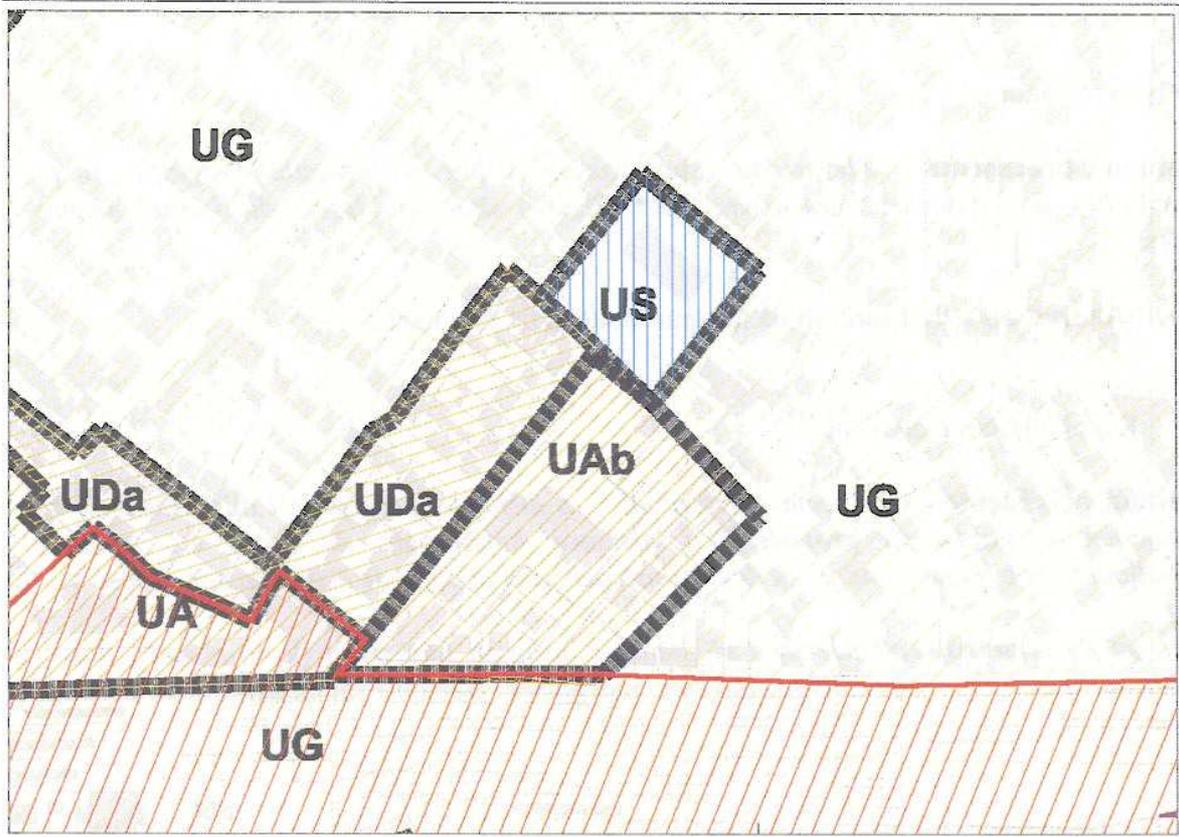
La partie Ouest de cet îlot est concernée par l'opération future qui correspond à l'axe développé dans les études à savoir la densification raisonnée des franges du foncier RFF (voie ferrée). L'opération envisagée ne compromet pas le projet global d'aménagement mais répond a contrario aux objectifs définis dans l'orientation d'aménagement « *d'un axe urbain est-ouest au sud de la voie ferrée* », il y a donc lieu de l'exclure du périmètre.

DOCUMENTS MODIFIES : PLAN DE ZONAGE SUD

PLU EXISTANT



MODIFICATION PROJETEE



DJ Points particuliers

1) Modification de certaines définitions des annexes au règlement

▪ Surélévation :

Définition précédente : « le terme surélévation d'une construction signifie toute augmentation de la surface hors œuvre nette (SHON) située au-dessus du dernier niveau existant ».

Nouvelle définition : tout surcroît de hauteur ajouté à un bâtiment .

▪ Recul ou marge de recul :

Définition précédente : « Le recul correspond à la distance qui sépare l'alignement de la construction existante ou projetée. La distance horizontale du recul est mesurée perpendiculairement entre tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ».

La marge de recul est calculée de l'alignement jusqu'en tout point de la construction y compris saillies, balcons, corniches, auvents, marquises, éléments de modénatures, escalier d'accès... »

Nouvelle définition : Le recul correspond à la distance qui sépare l'alignement de la voie de la construction existante ou projetée.

La marge de recul correspond à la distance horizontale mesurée de l'alignement jusqu'au nu de la façade.

▪ Saillie ou saillie traditionnelle :

Définition précédente : « On appelle saillie toute partie annexe des constructions qui dépasse la façade telle que balcons, bow-windows, auvents, marquises, seuils, socles, ...

Elles ne doivent pas excéder 80 cm de profondeur à compter du nu de la façade ».

Nouvelle définition :

« On appelle saillie toute partie annexe des constructions qui dépasse la façade telle que balcons, bow-windows, auvents, marquises, seuils, socles, ...

Elles ne doivent pas excéder 80 cm de profondeur à compter du nu de la façade ».

2) Modification pour toutes les zones de la surface minimum des locaux deux-roues

De 5m² à 8m² afin de se conformer aux normes fixées par le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

3) Suppression d'une erreur de rédaction

Par erreur, une norme de stationnement pour autocar s'est glissée dans l'article UC12/1.6 qui concerne les règles de stationnement pour les équipements d'intérêt collectif.

Il est donc proposé d'enlever la phrase suivante de cet article : « *Pour les hébergements hôteliers, l emplacement pour autocar doit être prévu par tranche complète de 50 chambres* ».

TABLEAU SURFACES PAR ZONES

ZONES	Secteurs	Surface en hectares	Part du territoire communal	Modification mai 2010	
UA		27,5	1,70%	29,1	1,80%
	dont UAa	2,8		2,8	
	UAb			1,6	
UC		157	9,69%	158	9,75%
	dont UCa	8,1		9,7	
	UCb	87,2		87,2	
	UCc			0,6	
UD		67,5	4,17%	67	4,14%
	dont UDa	32,2		31,8	
UG		584,5	36,09%	584	36,06%
	dont UGa	27,31		27,31	
	UGb	13,4		13,4	
	UGc	9,9		9,9	
	UGd	5,5		5,5	
	UGe	13,18		13,18	
UI		458	28,28%	457,5	28,25%
	dont UIa	15,8		15,8	
	UIb	98,2		98,2	
	UIc	9		9	
	UId	64		79,4	
	UIe	12		12	
	UIf	83		67,4	
	UIh	9,5		9,5	
	UIi	162,8		162,8	
	UIj	3,7		3,4	
US		94,4	5,83%	93,1	5,75%
UV		59,4	3,67%	59	3,64%
N		159,3	9,84%	159,3	9,84%
	dont Na	2,6		2,6	
A		12,7	0,78%	12,7	0,78%
TOTAL		1619,7	Nouvelles limites communales	1619,7	

Périmètre d'étude défini au titre de l'article L.123-2-a du code de l'urbanisme				
	Localisation	Notes de la lettre de la servitude	Surface constructible	Zone PLU
A	Centre gare -Axe sud	Il s'agit d'une servitude de PLU	20 m²	UA-UD-UG-LI
B	Zone d'activité de la fosse à la Barbère	Il s'agit d'une servitude de PLU	150 m²	LI

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES		
Organismes bénéficiaires		surface
DEPARTEMENT		
D1	Elargissement du RD115 (carrefour Marcel Sembet-Jean Charcot)	110
D2	Aménagement du carrefour du RD115-RD 44	600
D3	Aménagement du débouché du RD 44 sur le RD115	700
D4	Elargissement du RD 44 avenue Pierre Sénard entre RD115 et la limite communale de BLANC-MESNIL	600
COMMUNE		
C1	Création d'un équipement scolaire et social rue du Havre-rue de Toulouse	491
C2	Prolongation de la rue d'Alsace	2448
C3	Création d'un espace vert Bd Emile Zola	2288
C4	Elargissement de la rue de Nonneville au carrefour rue de Nonneville et Arthur Chevalier	906
C5	Elargissement de l'avenue Eugène Schusler entre la rue Arthur Chevalier et la rue Parmentier emprise 12m	588
C6	Création d'équipements scolaires et socio-éducatifs av.Républicain, rue Lion Richer, av. du Clocher	2883
C7	Elargissement rue du docteur Roux du n°2 au n°14 route de Bondy du n°2 au n° 10	783
C8	Extension du centre administratif bld Félix Faure-rue Roger Contamin	411
C9	Elargissement de la rue du onze novembre	73
C10	Création d'une voie de liaison et d'un espace vert rue des deux ponts	460
C11	Création d'un équipement socio-culturel rue Anatole France	2557
C12	Extension du parc Geville	226
C13	Extension du groupe scolaire Ambourget-rue du huit mai	1180
C14	Elargissement de voirie	33363
C15	Aménagement d'un espace vert	9791
C16	Aménagement de zone pour complexe sportif-culturel et activités	111602
C17	Elargissement de voirie	2850
C18	Extension du terrain pour les gens du voyage	1014
C19	Elargissement de voirie	225
C20	Elargissement de voirie	1482
C21	Elargissement de voirie	78
C22	Création de voirie	2380
C23	Aménagement du carrefour	732
INTERCOMMUNAL		
SP1	Extension de l'hôpital intercommunal d'Aulnay sous bois	4800
SP2	Création d'une deuxième voie pour le terminus de la ligne Aulnay/Bondy	700

Modifications apportées aux pièces graphiques

Secteurs concernés	Modifications
Garonor	Marge de recul réduite de 50m à 20m
Fosse à la Barbière	Séparation en deux zones : Uif et Uld Suppression du secteur de projet B
PRU îlot B	Extension du sous-zonage UCa
Ilot hôtel de ville	création du sous-zonage UAb Modification du périmètre des zones US et Uda Suppression de l'emplacement réservé C8 Modification du secteur de projet A
Ilot E et F	Création d'un sous-zonage UCc