

**Commune de**

**SAINT-LEU  
D'ESSERENT**

**PLAN LOCAL  
D'URBANISME**

**APPROBATION**

Vu pour être annexé à la  
délibération en date du :  
10 FEV. 2014

**4**

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT  
ET DE PROGRAMMATION**

**SOMMAIRE**

	Page
<b>INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
<hr/>	
<b>CHAPITRE 1 - EN ZONE UEa</b>	<b>3</b>
<hr/>	
↳ Terrain bordé par la place Baroche et occupé par un hangar désaffecté	
<b>CHAPITRE 2 - EN ZONE 1 AUm</b>	<b>4</b>
<hr/>	
↳ Secteur situé dans la partie ouest de la ville, de part et d'autre de la voie ferrée : secteur ayant fait l'objet d'une étude urbaine spécifique (reconversion d'un ancien site industriel)	

## INTRODUCTION

---

Les « orientations d'aménagement et de programmation » permettent de mettre en œuvre des actions ou opérations déterminées, dans certains secteurs.

Elles sont déterminées en application de l'article L. 123-1-4 du Code de l'Urbanisme, selon lequel : « dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ».

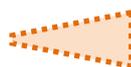
Sont concernées :

- un terrain bordé par la place Baroche et occupé par un hangar désaffecté, terrain classé en zone UEa,
- la zone 1 AUm située dans la partie ouest de la ville, de part et d'autre de la voie ferrée : secteur qui a fait l'objet d'une étude urbaine spécifique (reconversion d'un ancien site industriel).

## CHAPITRE 1 - Terrain bordé par la place Baroque et occupé par un hangar désaffecté, terrain classé en zone UEa



Périmètre à l'intérieur duquel la délivrance d'un permis de construire est subordonnée à la démolition du bâtiment existant



Valorisation des perspectives sur l'abbatiale (préservation d'un cône de vue)

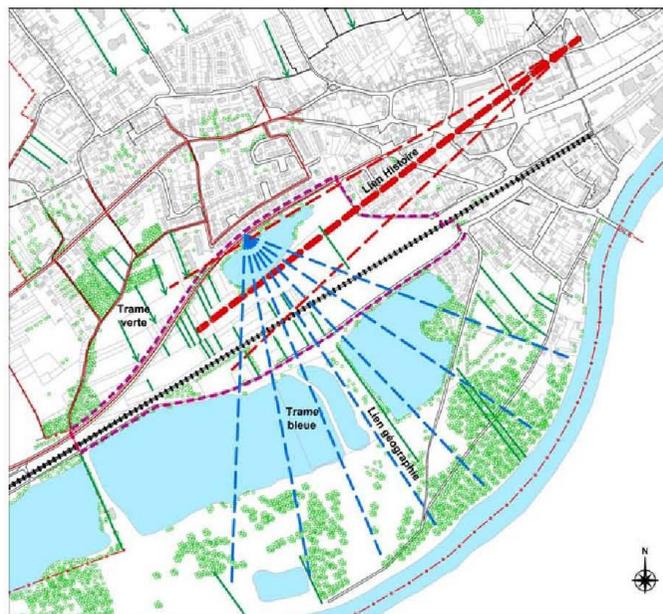


**CHAPITRE 2 - Zone 1 AUm située dans la partie ouest de la ville, de part et d'autre de la voie ferrée :  
secteur qui a fait l'objet d'une étude urbaine spécifique (reconversion d'un ancien site industriel)**

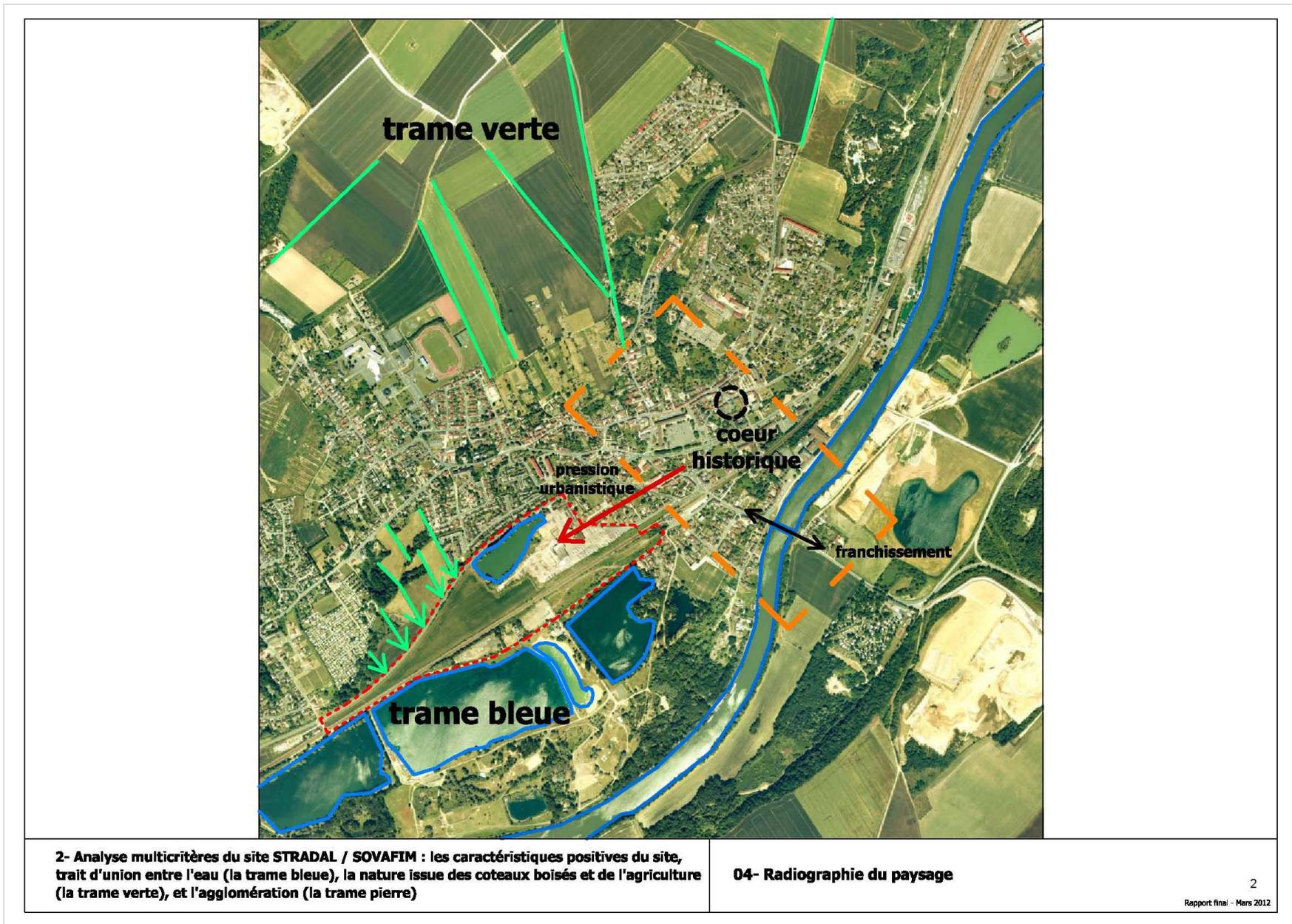
**HENRY & ASSOCIES**  
URBA-SERVICES / INFRA CONSEIL / RICARD DEMEURE  
Etudes urbaines

**COMMUNE DE SAINT-LEU D'ESSERENT 60 340**

**ETUDE URBAINE DE RECONVERSION DE L'ANCIEN SITE INDUSTRIEL STRADAL**



**Rapport final - Extraits**  
**Novembre 2012**





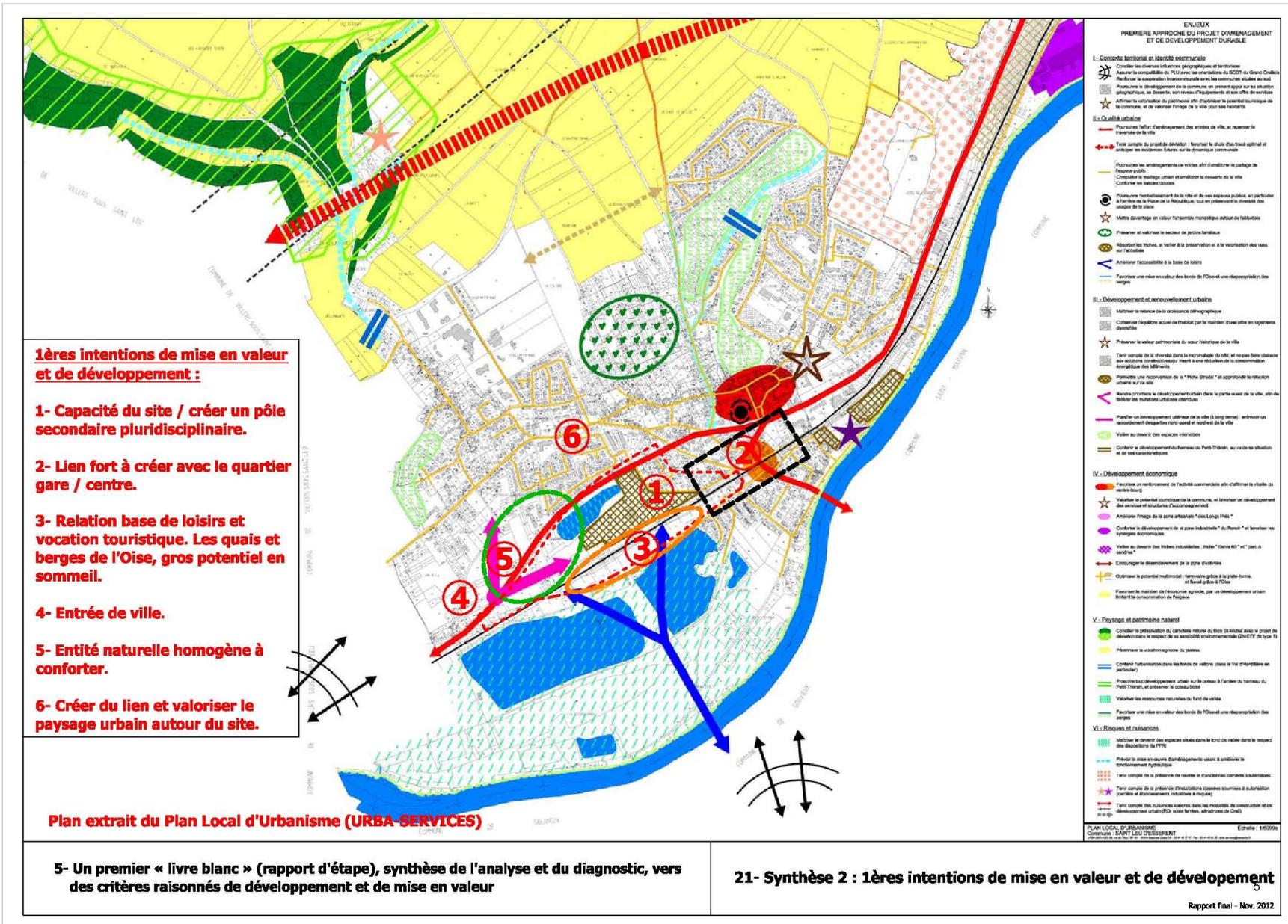


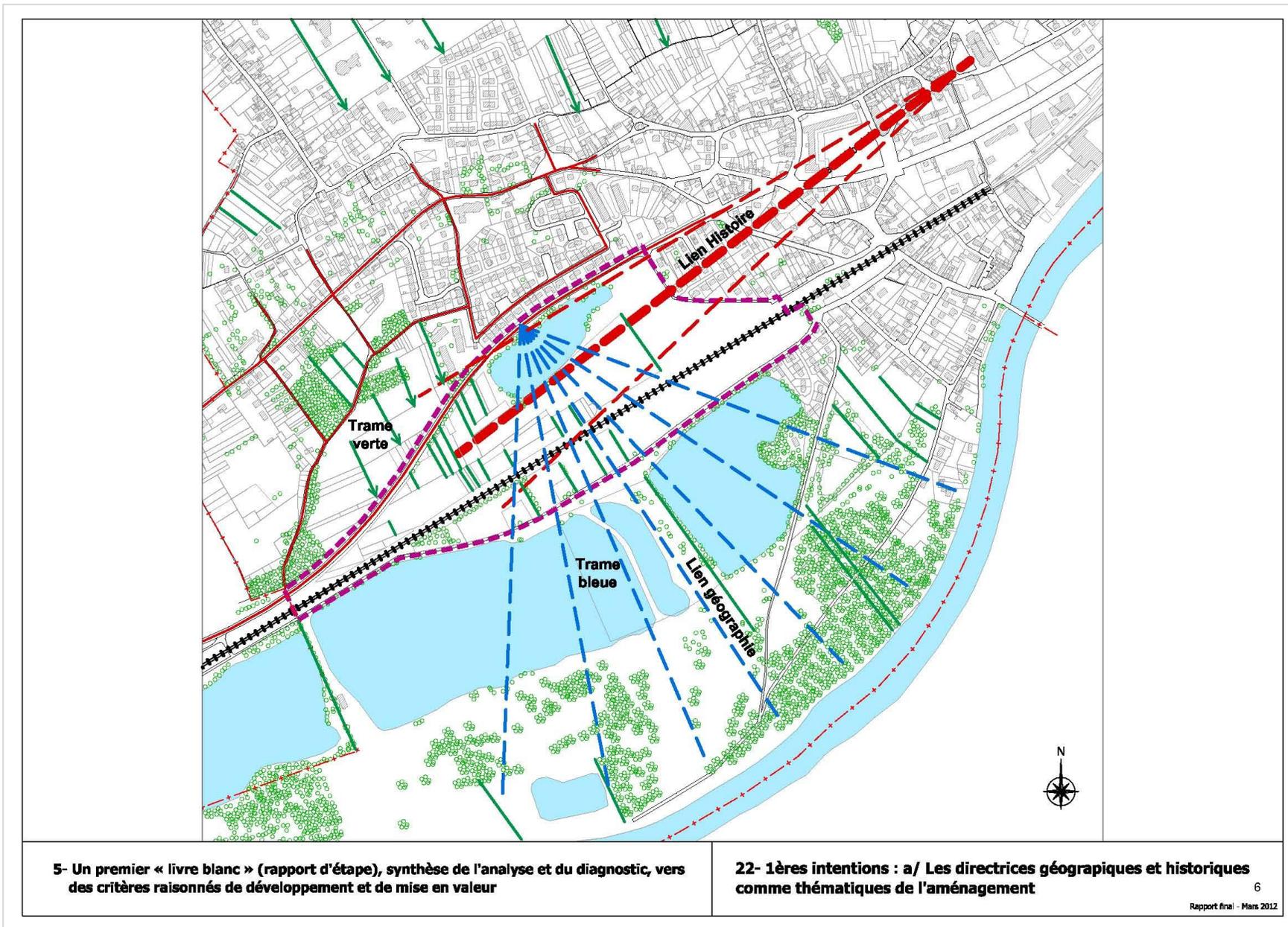
**4- Une approche de proximité et paysagère**

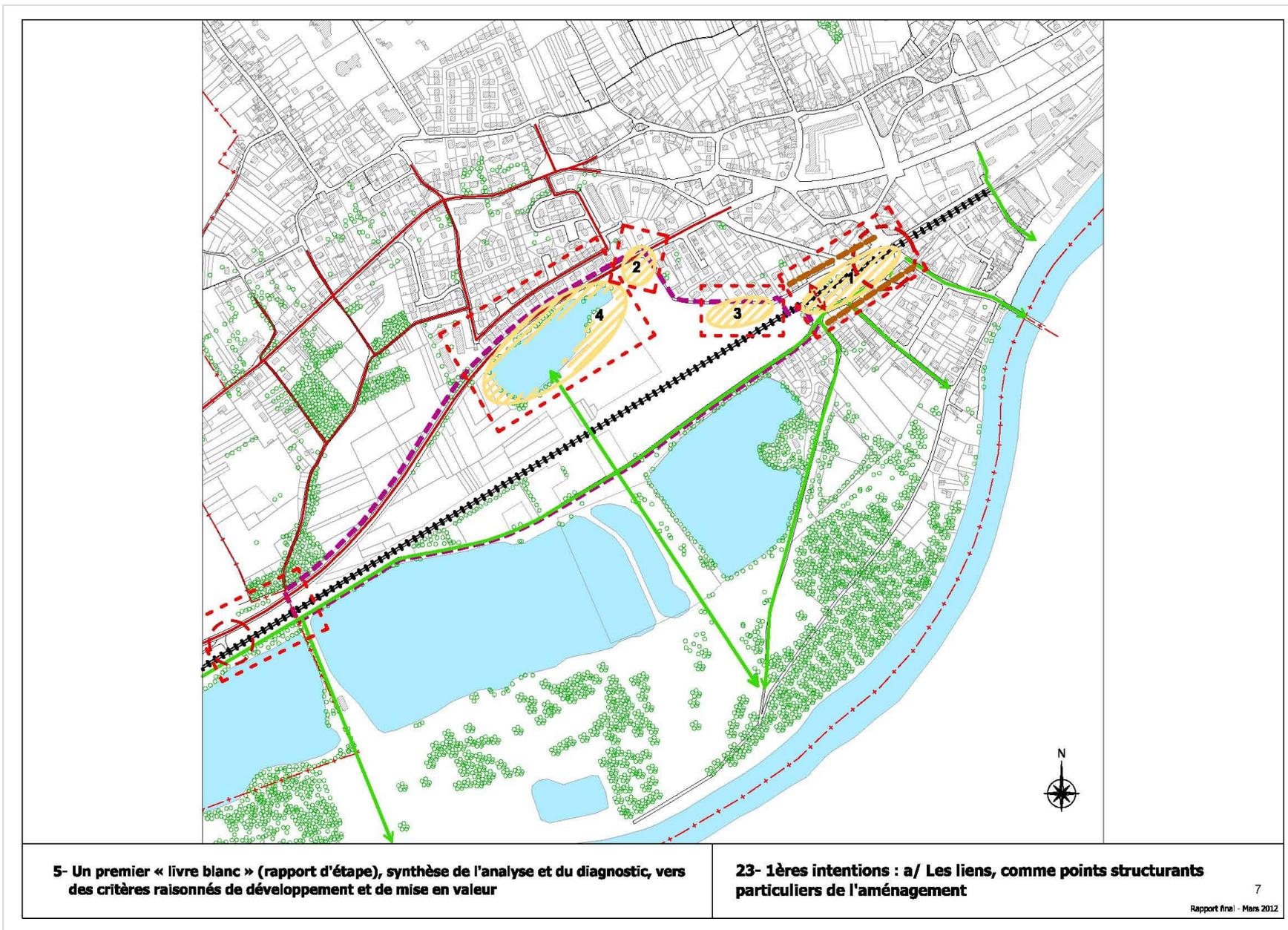
**17- Vues en perspectives (vue générale depuis le Nord-Est)**

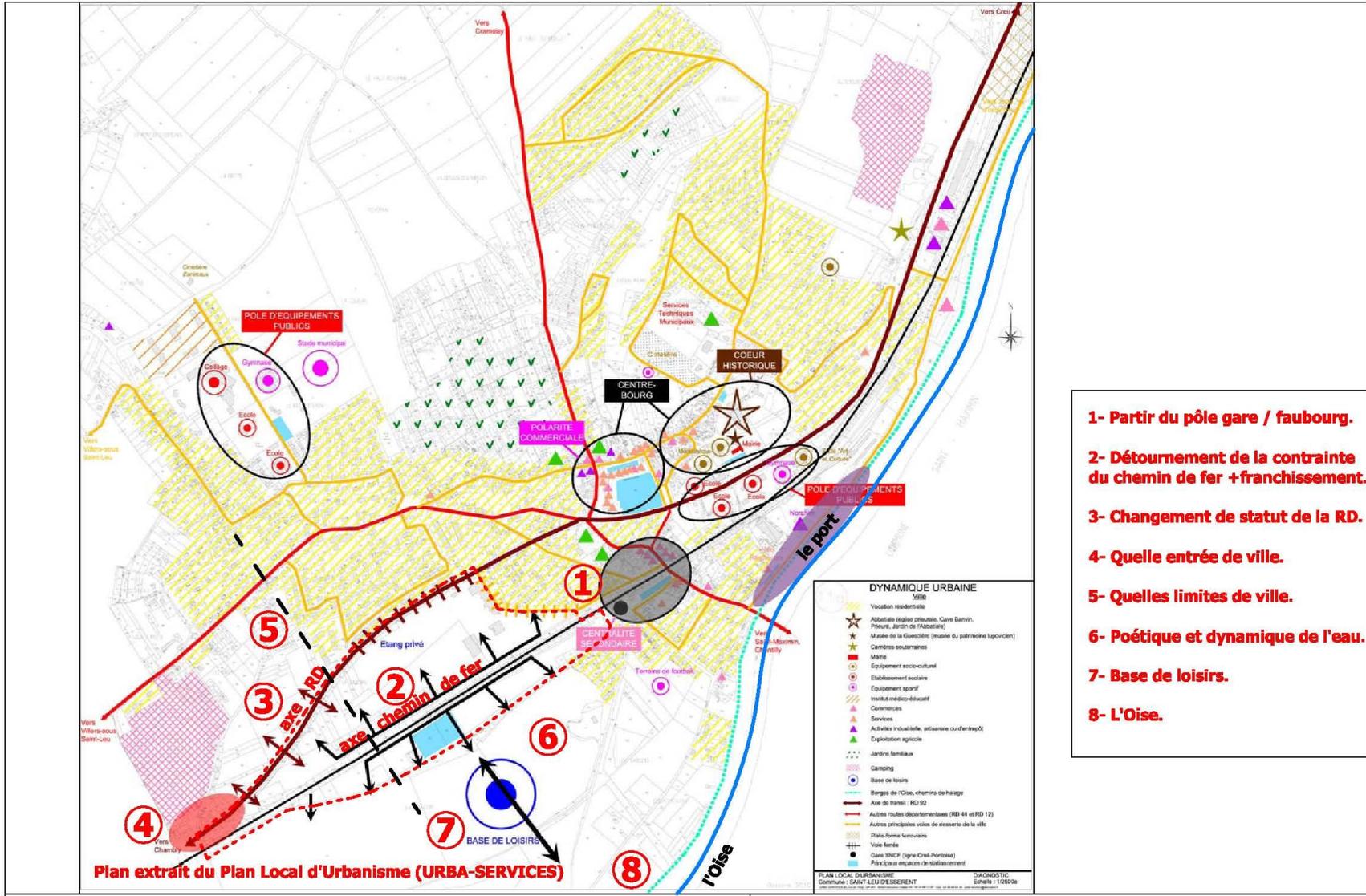
4

Rapport final - Mars 2012





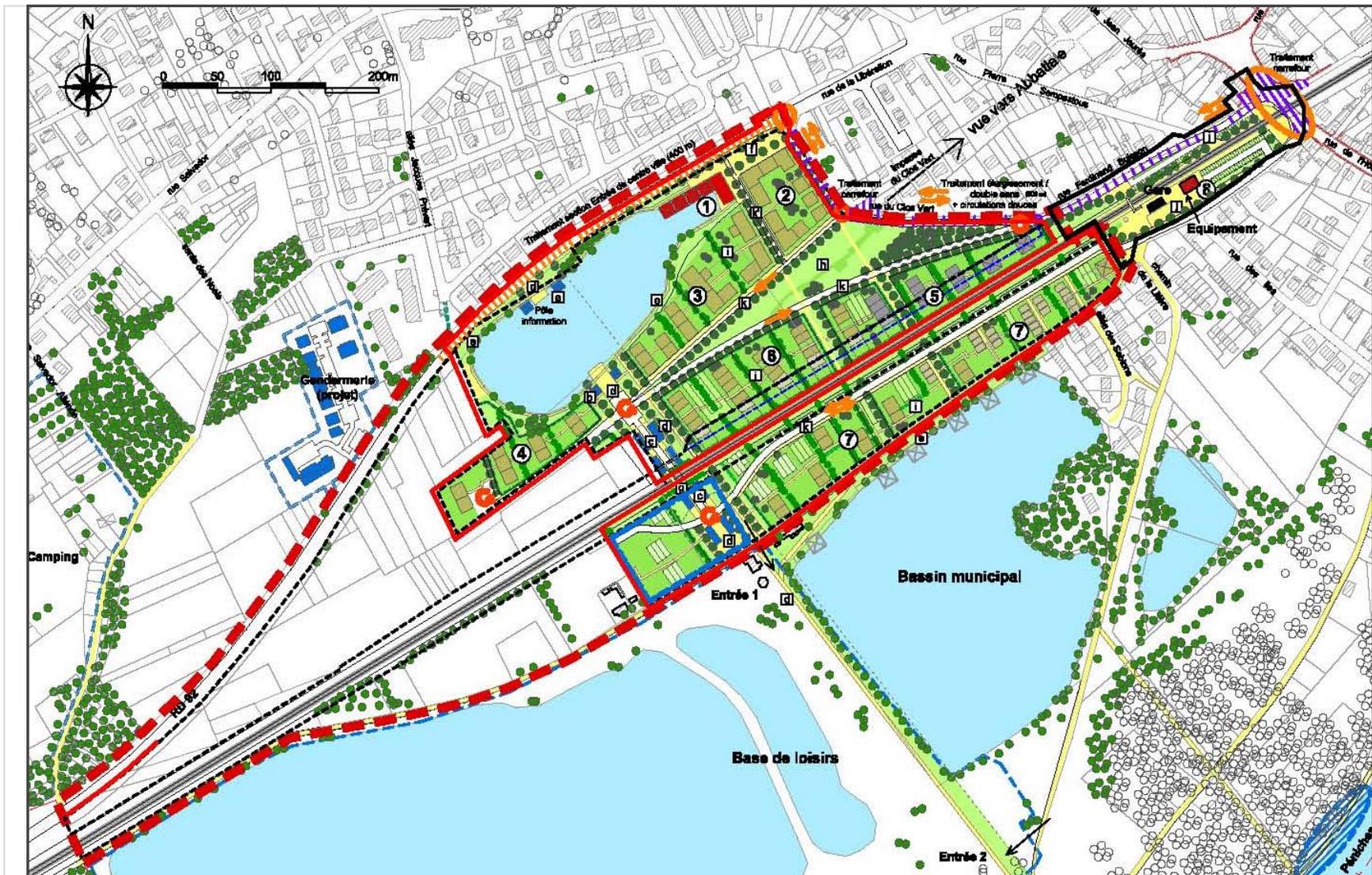




- 1- Partir du pôle gare / faubourg.
- 2- Détournement de la contrainte du chemin de fer + franchissement.
- 3- Changement de statut de la RD.
- 4- Quelle entrée de ville.
- 5- Quelles limites de ville.
- 6- Poétique et dynamique de l'eau.
- 7- Base de loisirs.
- 8- L'Oise.

5- Un premier « livre blanc » (rapport d'étape), synthèse de l'analyse et du diagnostic, vers des critères raisonnés de développement et de mise en valeur

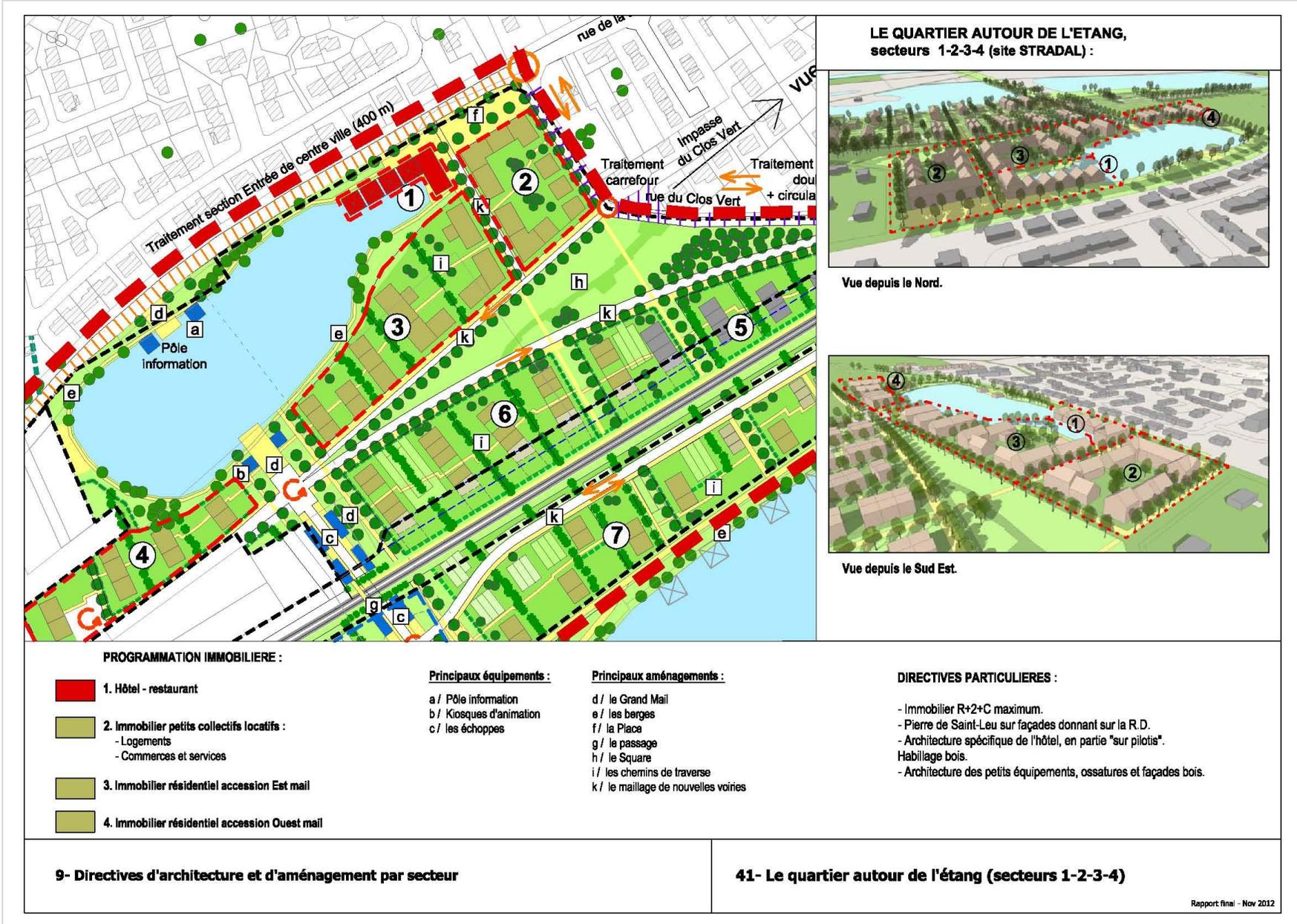
24- Dynamique urbaine générale et potentialités du site

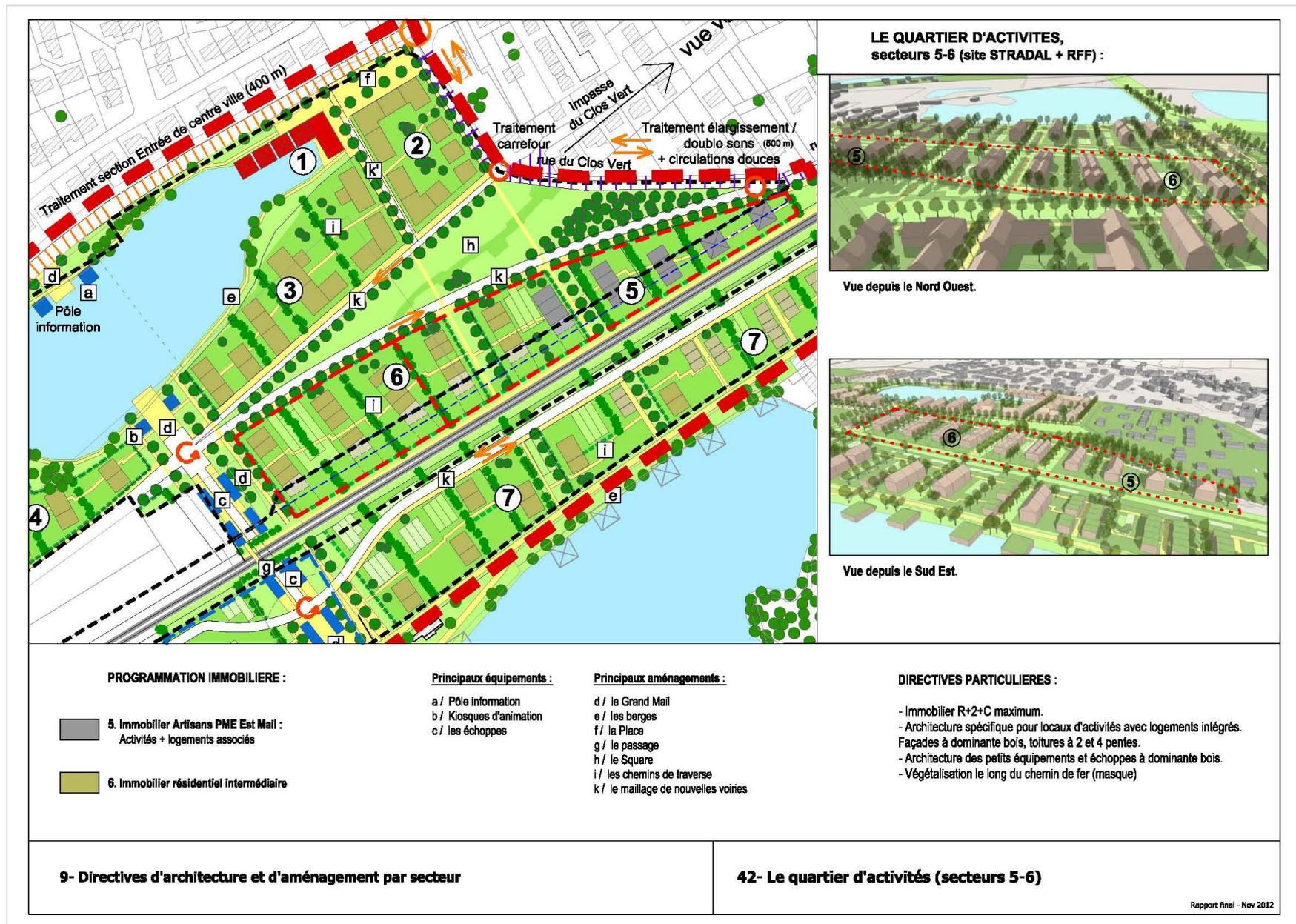


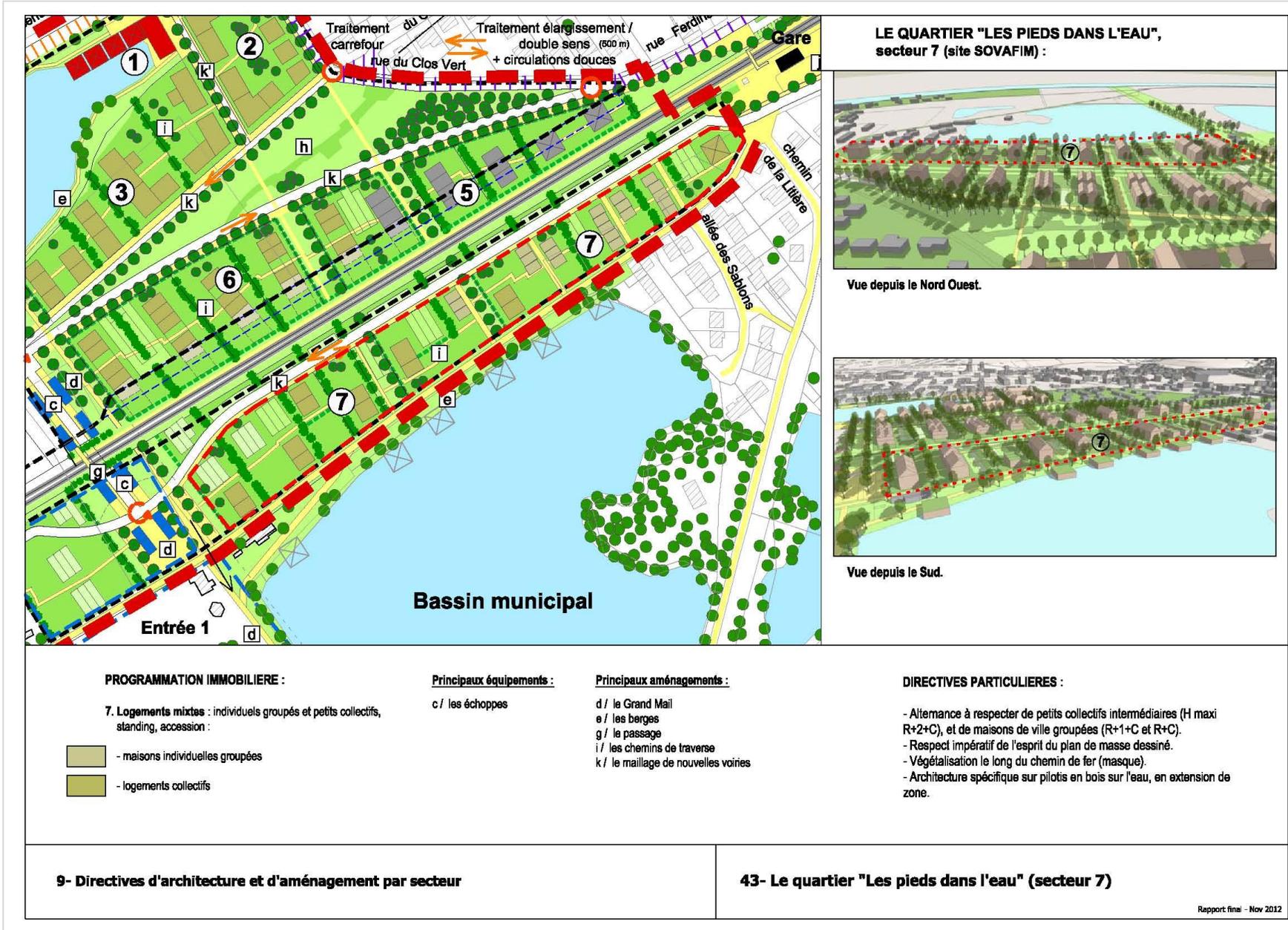
8- Approfondissement du plan de synthèse, 3 scénarii de mise en valeur du site STRADAL / SOVAFIM, dans le contexte urbain et paysager de l'ensemble de Saint-Leu d'Esserent

36- Plan général scénario 2









Scénarii	Définition générale et caractéristiques	Programme immobilier			Avantages	Inconvénients
		Définition	SHON / m <sup>2</sup>	Quantités		
<p><b>2. Scénario 2 :</b></p> <p><b>Site STRADAL + RFF + SOVAFIM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emergence d'un nouveau site urbain homogène, véritable « trait d'union » entre toutes les composantes géographiques, environnementales et urbaines du cadran ouest de Saint Leu d'Esserent.</li> <li>• Affirmation du parti général d'aménagement et de développement des sites de part et d'autre du chemin de fer : exemplarité d'un projet urbain qui « absorbe » la contrainte de « la ligne ». Continuité des « fuseaux paysagers et urbains », trame verte et trame bleue, « le fluvestre et la ville », la relation à l'Abbatiale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'incorporation des terrains SOVAFIM permet de donner une nouvelle dimension à la question de la requalification des friches industrielles :</li> <li>- Nouveau dispositif complet urbain et paysager à l'Ouest de la petite agglomération.</li> <li>- Forte structuration du projet par le principe du « passage » sous le chemin de fer, rendu possible par la taille de l'opération.</li> <li>- Nouveau quartier « trait d'union » avec les sites périphériques.</li> <li>- Affirmation du thème de l'eau, attractivité renforcée des futurs programmes immobiliers.</li> <li>• <u>Aspect réglementaire :</u></li> </ul> <p>Il paraît judicieux de démarrer côté STRADAL. Possibilité de hiérarchiser dans le temps les 2 zones, selon des classements différenciés.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Montage opérationnel :</u></li> </ul> <p>Deux procédures possibles, ZAC ou P.U.P., le premier schéma paraissant plus approprié. Le processus de ZAC sera, bien que plus lourd à gérer, plus simple à réaliser.</p>	<p align="center"><b>A- Terrain STRADAL + RFF Nord</b></p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maîtrise foncière aisée.</li> <li>- Intérêt de « s'attaquer » à l'ensemble du quartier Ouest de la ville.</li> <li>- Taille de l'opération attractive pour un opérateur majeur.</li> <li>- Concept nouveau stratégique au niveau du fonctionnement urbain, par création d'un passage routier et piéton supplémentaire sous la ligne de chemin de fer.</li> <li>- Affirmation nette de la thématique de l'eau dans la ville (les trois étangs et le fluvial), et du « fluvestre ».</li> <li>- Renforcement de l'attractivité de toute la ville, et de son identité, Patrimoine et nature, l'Oise et l'Abbatiale.</li> <li>- Incidence positive pour le redéploiement du site de la gare, véritable « tête » du projet.</li> <li>- Désenclavement des zones pavillonnaires proches.</li> <li>- Un vrai projet de développement durable, et HQE, exemplaire et pédagogique.</li> <li>- Forte attractivité des programmes immobiliers très diversifiés, « les pieds dans l'eau ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un projet ambitieux nécessitant de se projeter sur le long terme.</li> <li>- Alourdissement de la gestion de l'opération (procédure ZAC, étude d'impact, pollution, loi sur l'eau, ...).</li> <li>- Opération délicate du passage souterrain sous le chemin de fer.</li> <li>- Accentuation relative des contraintes de circulation sur le site gare élargi au voisinage Sud.</li> </ul>
		1. Hôtel, commerces et services	1 500	-		
		2. Immobilier petit collectif locatif + commerces services	2.100 *	30 logts *		
		3. Immobilier résidentiel accession Est mail.	500	55 logts		
		4. Immobilier résidentiel accession Ouest mail.	4.000	30 logts		
		5a. 20 Cellules Artisans, PME Est mail.	2.250	20 cellules		
		5b. 20 logements locatifs associés Artisans	2.000	20 logts *		
		6. Immobilier résidentiel intermédiaire.	1.400 *	100 logts		
		<p align="center"><b>Total A :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nombre de logements : 235 (16.950 m<sup>2</sup>).</b></li> <li>- <b>dont logements sociaux : 50 (3.500 m<sup>2</sup>), soit 20%.</b></li> </ul>				
		<p align="center"><b>B- Terrain SOVAFIM + RFF Sud</b></p>				
7. Maisons individuelles groupées	2.400 (dont 1.850 *)	24 maisons (dont 19 *)				
7. Immeubles collectifs de standing	5.000	65 logts				
<p align="center"><b>Total B :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nombre de logements : 89 (7.400 m<sup>2</sup>).</b></li> <li>- <b>dont logements sociaux : 19 (1.850 m<sup>2</sup>), soit 25%.</b></li> </ul>						
<p align="center"><b>TOTAL SCENARIO 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nombre de logements : 324 (24.350 m<sup>2</sup>).</b></li> <li>- <b>dont logements sociaux : 69 (5.350 m<sup>2</sup>), soit 22%.</b></li> </ul>						
* : logement social.						

**10.2- Les programmes des aménagements publics, par zone d'intervention****A- Terrains STRADAL + RFF Nord + abords****Abords :****- Voirie périphérique existante : Total L = 900 m**

- RD 92 – Rue de la Libération : traitement section entrée de centre ville, L = 400 m.
- Carrefour RD / rue du Clos Vert : traitement carrefour.
- Rue du Clos Vert - rue Ferdinand Buisson : traitement élargissement – double sens, L = 500 m, avec traitement des carrefours (intersections impasse du Clos Vert, rue Pierre Semaïsons, rue Pasteur).

**Site STRADAL + RFF Nord :****- Voirie interne : Total L = 840 m**

- Création des voies principales (k), d'accès au site à l'Est depuis la rue du Clos Vert : voies à double sens avec retournement dans l'axe du futur passage / SNCF, voie grand mail (d), total L = 840 m.
- Voies secondaires de desserte (k') : 90 m (Est) + 90 m (Ouest) = 180 m.

**- Espace public : Total S = 16 200 m<sup>2</sup>**

- La place (f) : S = 1 400 m<sup>2</sup>.
- Le Grand mail Nord (d) : S = 4 300 m<sup>2</sup>.
- Les berges, étang Nord (e) : S = 1 500 m<sup>2</sup> (L = 650 m).
- Le square (h) : S = 9 000 m<sup>2</sup>.
- Les chemins de traverse (i), les cheminements le long de la voie ferrée, l'armature végétale, et le traitement HQE des cœurs d'îlots, en complément des aménagements conventionnels d'accessibilité et d'équipements des divers programme immobiliers.

**- Equipements :**

- Pôle information (a).
- Kiosques d'animation (b).
- Les échoppes (c).

**B- Terrains SOVAFIM + RFF Sud + abords****Abords :****- Espace public : Total S = 4 000 m<sup>2</sup>**

- Aménagement des berges (e), Est : S = 4 000m<sup>2</sup>.

**Site SOVAFIM + RFF Sud :****- Voirie interne : Total L = 480 m + franchissement SNCF**

- Création d'une voie principale (k), d'accès au site à l'Est : L = 480 m.
- Le passage (g) : franchissement voie ferrée par un tunnel double voie + trottoirs piétons, handicapés, vélos, h = 3,50m.  
Nota : option sur le passage : possibilité de réduire la dimension du passage sous la voie SNCF, à une voie + trottoirs piétons + vélos, avec feu de circulation alternée.

**- Espace public : Total S = 2 500 m<sup>2</sup>**

- Grand mail Sud (d) : S = 2 500 m<sup>2</sup>.
- Les chemins de traverse (i), les cheminements le long de la voie ferrée, l'armature végétale, et le traitement HQE des cœurs d'îlots, en complément des aménagements conventionnels d'accessibilité et d'équipements des divers programme immobiliers.

**- Equipements :**

- Les échoppes (d), suite.

↻ **les capacités d'accueil (surfaces de plancher et nombre de logements), énoncées dans le présent document, sont à considérer avec une marge de + ou - 10 %,**

↻ **l'urbanisation du terrain situé au sud de la voie ferrée est subordonnée à la réalisation du franchissement de la voie ferrée.**