

Commune de

RANTIGNY

**DECLARATION DE
PROJET « FRICHE
CATERPILLAR »**

DOCUMENT
PROVISOIRE

INTERET GENERAL DU PROJET

SOMMAIRE

1.	PREAMBULE.....	2
1.1	CONTEXTE REGLEMENTAIRE	2
1.2	CONTENU DU DOCUMENT	3
2.	OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET	3
2.1	SITUATION TERRITORIALE DE RANTIGNY.....	3
2.2	PRESENTATION DE LA FRICHE CATERPILLAR.....	4
2.3	REFLEXIONS SUR L'AVENIR DU SITE	4
2.4	PRESENTATION DU PROJET	7
2.4.1	<i>Secteur ouest à vocation d'habitat, de commerces et d'activités</i>	<i>7</i>
2.4.2	<i>Secteur Est dédié à la mobilité.....</i>	<i>10</i>
3.	INTERET GENERAL PRESENTE PAR LE PROJET	11
3.1	SUR LE PLAN URBANISTIQUE	11
3.2	SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL	12
3.3	SUR LE PLAN ECONOMIQUE	12

1. PREAMBULE

La procédure de déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU de Rantigny est engagée à l'initiative du maire de la commune après en avoir informé le Conseil Municipal, le 03 juillet 2020.

La procédure dite de déclaration de projet et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme associe :

- la déclaration de projet, visant à déclarer d'intérêt général le projet de reconversion de la friche « Caterpillar » située au sein de l'agglomération de Rantigny,
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU), nécessaire à la réalisation de ce projet.

1.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Aux termes de l'article R.153-15 du Code de l'Urbanisme, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme peut être initiée par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme notamment lorsque l'autorité compétente a décidé de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement, ou de la réalisation d'un programme de construction, en application de l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme.

L'article L.300-6 du Code de l'urbanisme dispose que « *l'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction* ».

Cet article fait un renvoi à l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme qui précise que « *les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels. L'aménagement, au sens du présent livre, désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations* ».

La mise en compatibilité du PLU de Rantigny qui vise à permettre un renouvellement urbain au niveau de la friche Caterpillar entre dans le cadre de ces dispositions.

En vertu de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme, la déclaration de projet peut être prononcée si :

- elle ne relève pas de la déclaration d'utilité publique,
- le projet n'est pas compatible avec les dispositions du PLU,
- l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité (MEC) du PLU,
- les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées.

1.2 CONTENU DU DOCUMENT

La présente note de présentation concerne le projet de renouvellement urbain de la friche « Caterpillar ». L'objectif de cette note est de justifier le caractère d'intérêt général de la déclaration de projet.

2. OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET

2.1 SITUATION TERRITORIALE DE RANTIGNY

La commune de Rantigny (2 506 habitants en 2017) se situe dans le département de l'Oise, dans la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD).

Le territoire de Rantigny est traversé par la RD1016 (axe Clermont-Creil), et dispose d'un échangeur. Par ailleurs, le territoire est bordé au sud par la RD137 (axe Mouy-Catenoy).

En outre, le territoire est équipé d'une gare desservie par la ligne TER Paris-Amiens (gare de Liancourt-Rantigny).

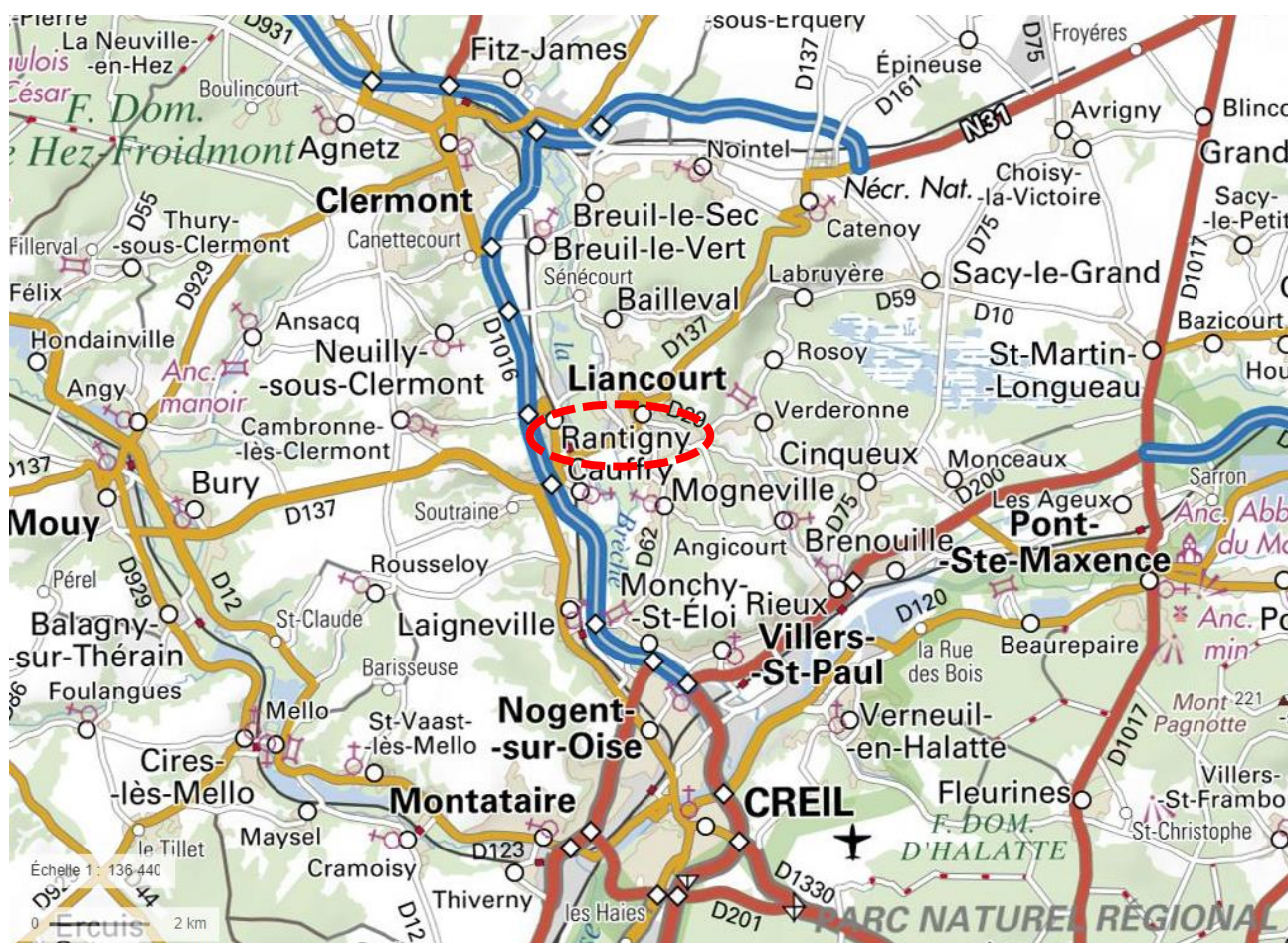


Figure 1 : Situation de Rantigny par rapport aux voies de communication

2.2 PRESENTATION DE LA FRICHE CATERPILLAR

En 2016, l'usine Caterpillar de Rantigny, qui produisait des engins de chantier, a fermé définitivement. Cette usine occupait un terrain de 3,98 ha sur un emplacement stratégique entre la gare ferroviaire et le centre-ville ; entre l'avenue Jean Jaurès, la rue Henri Dunant et la rue Duvoir.

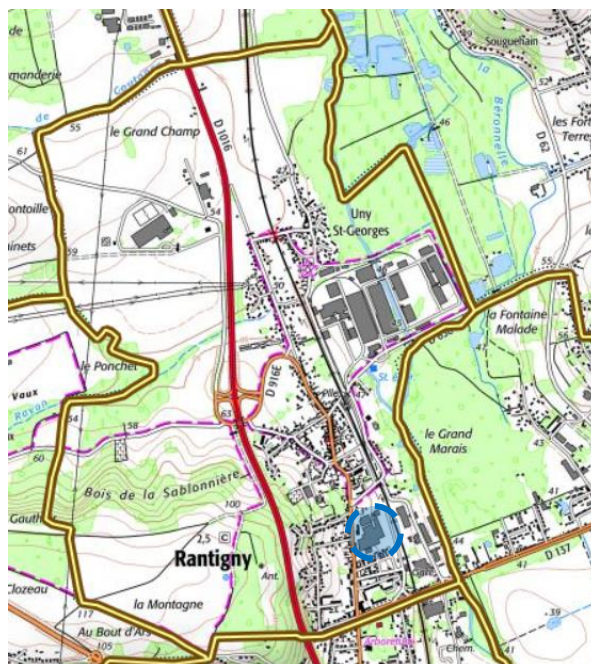


Figure 2 : Localisation de la friche "Caterpillar" par rapport au territoire communal



Figure 3 : Localisation de la friche "Caterpillar" dans le tissu urbain

2.3 REFLEXIONS SUR L'AVENIR DU SITE

Lors de l'élaboration du PLU, la commune avait marqué son intention de permettre la reconversion de cette friche pour y accueillir de nouvelles activités, notamment dans l'espoir de compenser la perte d'emplois subie suite à la fermeture du site.

Une étude plus globale a ensuite été réalisée par ACTIPOLIS pour le compte de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD), étude intitulée « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD ». L'objectif était d'identifier les enjeux des sites économiques du centre urbain de la CCLVD (constitué de Rantigny, Cauffry et

Liancourt) et de proposer des orientations dans le cadre de leur réaménagement futur.

Cette étude a mis en avant des enjeux transversaux, qui concernent l'ensemble des sites :

- ❖ Développement économique
 - Maintenir des sites industriels et d'activité
 - Revaloriser les friches
 - Développer l'offre tertiaire et d'artisanat
 - Améliorer les accès et la lisibilité des zones
- ❖ Espaces naturels
 - Préserver les espaces naturels et humides
 - Améliorer les continuités écologiques et paysagères
- ❖ Déplacements
 - Optimiser le stationnement
 - Développer les modes alternatifs
- ❖ Mixité fonctionnelle
 - Renouveler et diversifier le parc de logements
 - Equilibrer habitat, besoin d'équipements et emploi

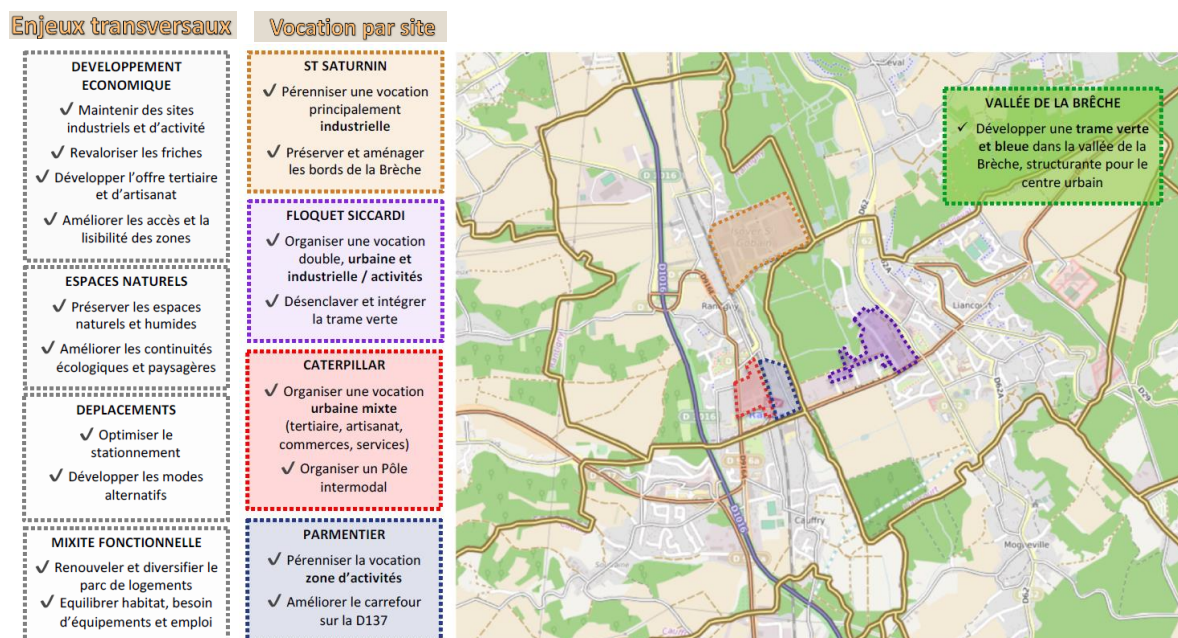


Figure 4 : Enjeux et vocations des sites étudiés (Source : Etude « Préfiguration de la stratégie économico urbaine du centre urbain de la CCLVD » - ACTIPOLIS)

Cette étude a également démontré que le site « Caterpillar » est concerné par des enjeux forts à l'échelle communautaire, du fait de son positionnement stratégique en cœur urbain et à proximité de la gare du centre urbain de la CCLVD.

Cette position stratégique a conduit à orienter la reconversion du site vers une opération urbaine mixte couplant :

- Activités (tertiaire, artisanat, commerces, services) pour recréer des emplois sur le site, et étendre la dynamique du centre-bourg ;
- Pôle multimodal pour favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture, et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effet de serre,
- Habitat pour permettre à la population de se loger au plus près des commerces, services et transports en commun.

Ainsi, les solutions qui ont été écartées sont notamment :

- le réemploi du site pour un usage uniquement économique, car cela irait à l'encontre du

- principe de mixité fonctionnelle, et l'absence de logements pourrait remettre en cause les objectifs démographiques que la commune s'est fixés ;
- la reconversion du site vers un usage exclusif d'habitat, car cela ne générerait pas d'emplois sur place et cela accentuerait donc de façon conséquente le déséquilibre observé entre nombre d'emplois et nombre d'actifs sur la commune.

Le schéma global retenu pour la reconversion du site figure ci-dessous.

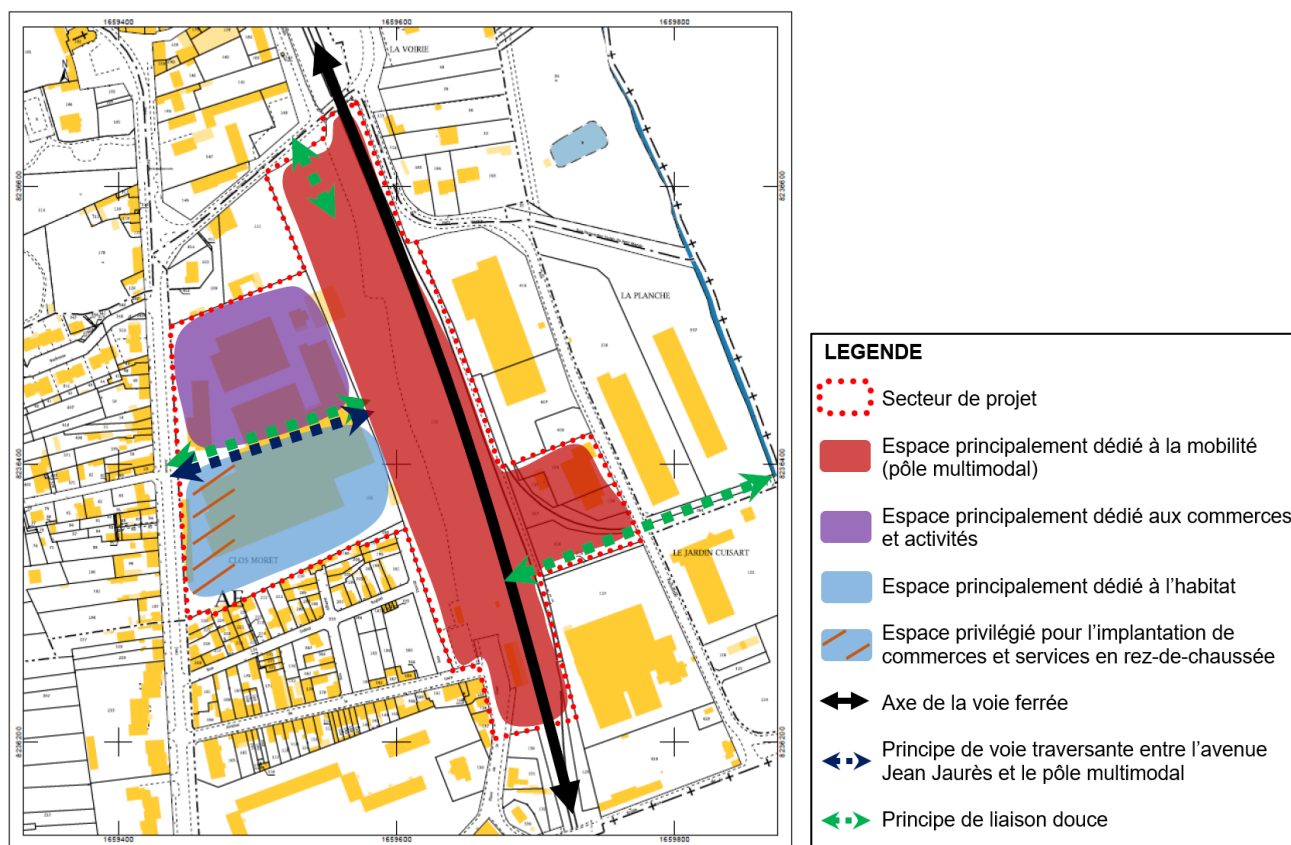


Figure 5 : Schéma global retenu pour la reconversion du site

Compte tenu des enjeux identifiés, le secteur de projet est élargi à l'est, pour y inclure le terrain sur lequel est prévu l'aménagement du pôle multimodal. Cet espace, indiqué en rouge, sera aménagé à long terme à l'initiative de la CCLVD.

Compte tenu des vocations retenues sur la partie ouest du projet (commerces, activités et habitat), cet espace sera aménagé par une société privée.

2.4 PRESENTATION DU PROJET

2.4.1 Secteur ouest à vocation d'habitat, de commerces et d'activités

La société BDM a présenté le projet ci-dessous, qui correspond aux attentes de la collectivité.



Figure 6 : Plan de Masse Janvier 2021 (Source : BDM et APMA)

Une voie de desserte principale traversera le site de part en part, depuis la rue Jean Jaurès vers le futur pôle multimodal.

Au nord sera implanté un commerce Lidl, qui remplacera celui qui existe déjà sur le territoire de Rantigny. Cela permettra de rapprocher ce commerce du centre-bourg, facilitant les déplacements à pied vers celui-ci. Les clients accéderont à ce commerce par la voie de desserte principale du site. L'approvisionnement du magasin se fera par une voie entièrement dédiée aux livraisons, à l'écart des espaces de stationnement dévolus aux clients.

Au sud, l'espace sera principalement dédié à l'habitat, avec deux secteurs distincts :

A l'ouest, le long de l'avenue Jean Jaurès, sera implanté un bâtiment comportant logements, commerces et services. Entre le bâtiment et l'avenue Jean Jaurès sera aménagée une voie de desserte avec du stationnement pour accéder aux commerces et services en rez-de-chaussée. Huit cellules d'activité sont prévues, étant précisé que leur nombre peut évoluer en fonction des besoins (fusion ou division de cellules). Les étages seront principalement occupés par des logements (36 appartements prévus, nombre qui pourrait également évoluer en fonction des besoins par fusion ou division). Ce bâtiment comportera un niveau de parking semi-enterré, accessible par l'arrière. Ces places de parking seront attribuées aux logements de l'immeuble, en complément du parking aérien situé à l'arrière du bâtiment.

Au sud-est du secteur, un quartier d'habitat individuel sera aménagé, comptant 32 logements de types 4 et 5.



Figure 7 : Modélisation de l'insertion du projet – vue globale (Source : BDM et APMA)



Figure 8 : Modélisation de l'insertion du projet – avenue Jean Jaurès (Source : BDM et APMA)



Figure 9 : Modélisation de l'insertion du projet – voie principale (Source : BDM et APMA)



Figure 10 : Modélisation de l'insertion du projet – secteur d'habitat individuel (Source : BDM et APMA)

2.4.2 Secteur Est dédié à la mobilité

Le secteur Est sera principalement dédié à la mobilité et sera aménagé à long terme à l'initiative de la CCLVD. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains en réflexion sur le territoire. Dans ce document en cours d'élaboration, le scénario envisagé à l'heure actuelle, au niveau du bassin Creillois et des vallées Bréthoises, prévoit une montée en puissance des petites gares (notamment celle de Liancourt-Rantigny), avec le développement de la desserte en bus vers celles-ci. L'objectif est de diminuer la part de la voiture comme mode de déplacement, avec un report vers les modes de transport « doux » (transports collectifs, marche à pied, vélo, etc.).

Ce projet n'en est qu'aux prémices, et il n'est donc pas possible d'en présenter une version précise et aussi détaillée que le projet décrit par BDM sur l'autre secteur. Néanmoins, les grands principes retenus sont présentés ci-dessous.

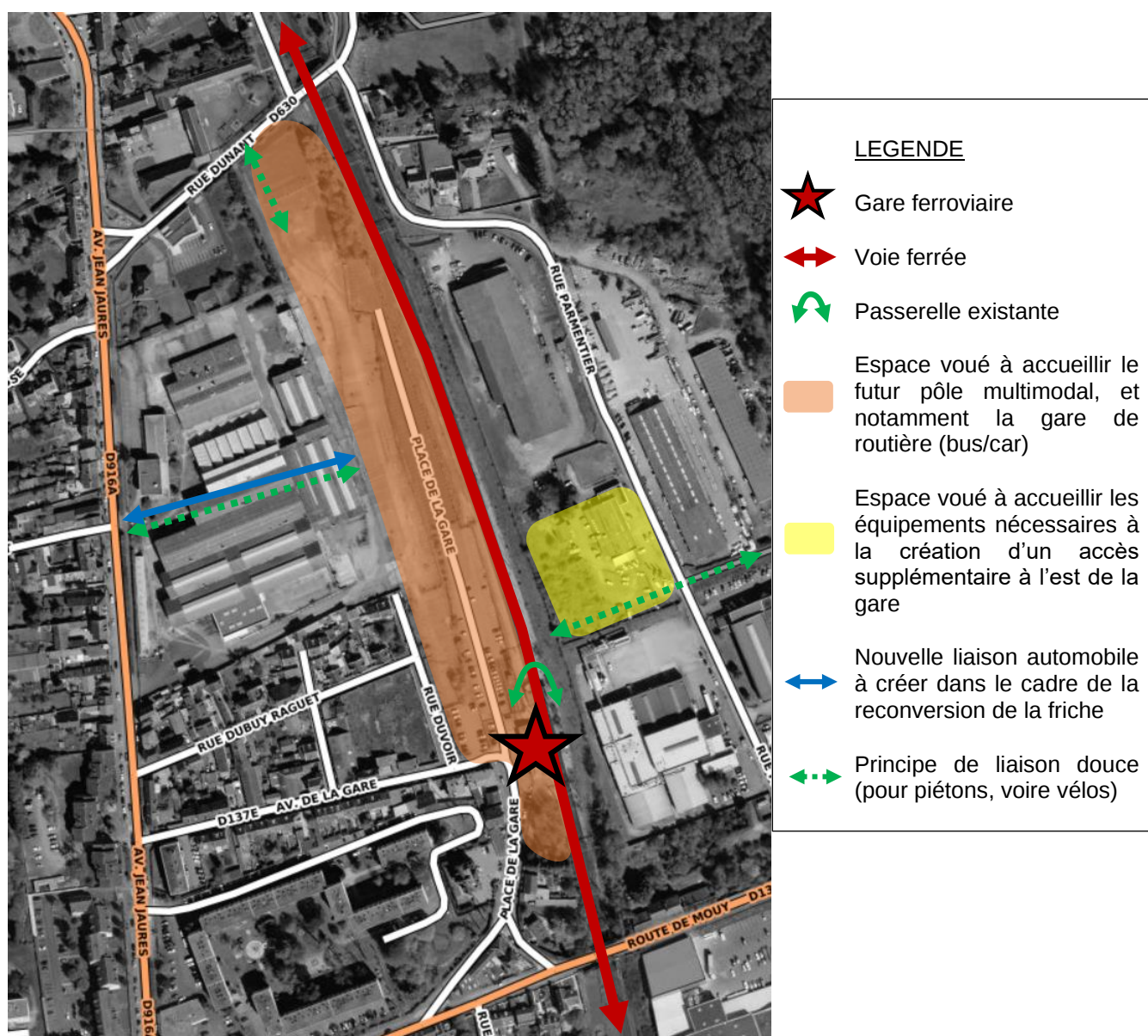


Figure 11 : Principes d'aménagement du pôle multimodal

La bande de terrain située à l'ouest de la voie ferrée, actuellement occupée par le parking de la gare et un espace de stockage autrefois utilisé par l'activité Caterpillar, sera vouée à accueillir le pôle multimodal, et notamment la gare routière pour les bus et/ou cars desservant la gare ferroviaire.

Cet espace accueillera également du stationnement dédié aux autres modes de transport (vélos, taxis, covoiturage, etc.). L'automobile fera aussi partie de ces modes de transport, mais la part qui y sera consacrée devra être maîtrisée afin de privilégier avant tout les transports doux, dans une logique de développement durable. Cet espace pourra éventuellement accueillir des constructions ou aménagements ayant d'autres vocations (activités, espace vert, etc.), s'il est démontré que ces projets ne remettent pas en cause l'aménagement du pôle multimodal (notamment en termes de superficie) et n'affectent pas son fonctionnement.

Pour améliorer l'accessibilité du pôle multimodal, outre l'accès déjà existant au niveau de la Place de la Gare, une nouvelle voie sera aménagée dans l'ancienne friche Caterpillar, générant un raccourci vers le centre-bourg (pour tous les modes de transport). Par ailleurs, l'aménagement du site ne devra pas hypothéquer la création d'un accès piéton (voire cycliste) vers la rue Dunant. La création d'un accès vers la rue Parmentier, à l'est de la voie ferrée, est également envisagée. Cela créerait un raccourci en direction de Liancourt. Dans cette hypothèse, l'utilisation de la passerelle SNCF pour la traversée de la voie ferrée est envisagée. Pour rendre fonctionnel ce second accès, des équipements pourraient être aménagés à l'est de la voie ferrée (stationnement sécurisé pour les vélos, stationnement pour autopartage, ou autres).

3. INTERET GENERAL PRESENTE PAR LE PROJET

3.1 SUR LE PLAN URBANISTIQUE

La nature même du projet, qui vise à reconverter une friche industrielle, est d'intérêt général. En effet, cela permet de reconquérir un espace sans vocation, qui n'a aucun caractère naturel ou agricole. Par le positionnement de cette friche en cœur de bourg, sa reconversion est d'autant plus importante car cela redonnera vie à un espace stratégique, bien desservi, et qui offre donc des potentiels multiples (site attractif pour l'implantation de commerces et services de proximité, mais aussi pour les ménages désirant s'implanter à proximité des transports en commun et du centre-bourg).

Le projet présenté tire parti de ce positionnement stratégique en programmant une opération mixte, comportant des commerces et services de proximité (un commerce alimentaire et 8 cellules d'activités), des logements (36 appartements et 32 maisons individuelles), et un pôle multimodal au niveau de la gare de Liancourt-Rantigny. Les 68 logements de types variés contribueront à l'atteinte des objectifs démographiques que la commune s'est fixée dans le PLU (soit l'accueil de 180 résidences principales d'ici 2029).

Ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, notamment l'objectif n°26 : « Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique ». En effet, comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, les projets d'aménagement doivent favoriser *« la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale. [...] La mixité fonctionnelle implique une vision de planification des espaces qui s'oppose à l'étalement urbain et au découpage en zones fonctionnellement différenciées. Elle s'entend comme la possibilité de concilier différentes fonctions dans une approche globale au sein d'un projet d'aménagement :*

- la fonction « économique » : maintien et développement d'activités économiques notamment tertiaires, commerciales, etc... ;
- la fonction « résidentielle » : développement d'un habitat diversifié, etc... ;
- la fonction « mobilité » : optimisation et diversification de la mobilité et de la desserte avec une concentration d'activités et un rapprochement domicile-emploi favorisant les

courts déplacements peu ou pas carbonés et permettant de réduire les déplacements, développement des modes doux, etc... ;

- *la fonction « services et loisirs » : réponse à des besoins non-marchands des habitants (santé, administration, culture, loisirs, numérique...);*
- *la fonction « aménités » : espaces urbains et cadre de vie de qualité, insertion paysagère, réhabilitation/requalification de friches, rénovation des quartiers, etc. »*

Par ailleurs, le projet de requalification de la friche Caterpillar, en accueillant un aménagement mixte comportant commerces, activités tertiaires, habitat et pôle multimodal à proximité immédiate du centre-bourg, contribuera au dynamisme de ce dernier. Le projet, situé entre la gare et le centre-bourg, créera un lien entre ces deux polarités (nouveau cheminement, nouveaux commerces et services, etc.), ce qui aura deux effets complémentaires : d'un côté, les nouveaux commerces/services bénéficieront d'une attractivité par leur positionnement sur un lieu de passage et de l'autre, ce nouveau lieu de passage attractif pourrait davantage encourager les déplacements doux (piétons, cyclistes) entre le centre-bourg et la gare.

Enfin, la qualité architecturale du projet mettra en valeur cet espace délaissé, tout en s'insérant harmonieusement dans le tissu urbain.

3.2 SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

Ce projet est d'intérêt général sur le plan environnemental, car il permettra de produire des activités, des commerces et des logements par renouvellement urbain, sans aucune consommation foncière. Cela participe donc de la préservation des espaces agricoles et naturels situés en périphérie du bourg, ainsi que des paysages qui y sont associés.

En outre, la friche sera remise en état de manière à pouvoir accueillir les vocations futures, garantissant ainsi une réduction de la pollution des milieux, et une sécurité sanitaire pour les habitants.

Par ailleurs, le futur pôle multimodal facilitera l'usage des transports doux et des transports en commun, ce qui participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et des polluants émis par l'usage de la voiture.

Enfin, le projet prévoit une part significative d'espaces verts et de plantations (sur un espace qui en était totalement dépourvu) qui participeront à l'épuration de l'air et à la lutte contre le changement climatique.

3.3 SUR LE PLAN ECONOMIQUE

La reconversion du site permettra d'accueillir de nouvelles activités sur le site, et donc de produire des emplois locaux, notamment en ce qui concerne les cellules qui seront situées en rez-de-chaussée du bâtiment implanté à l'ouest. L'impact de l'implantation de Lidl sur les emplois sera modéré, puisqu'il s'agit de la délocalisation d'un magasin existant déjà sur le territoire.

Outre les emplois directs générés par l'opération, le projet pourrait avoir un impact positif sur la fréquentation du centre-bourg et de l'avenue Jean Jaurès, et ainsi contribuer au développement économique des activités qui y sont implantées (ou qui s'y implanteront).

Enfin, il est souligné que la CCLVD s'est fortement engagée pour résorber cette friche, en participant au portage du foncier par le biais de l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise. Le projet a été conçu de manière à permettre un équilibre financier de l'opération, évitant ainsi que celui-ci ne pèse sur les impôts des contribuables.