

Département de l'Oise

PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°3



RAPPORT DE PRESENTATION

Approbation : 20 juin 2013
Approbation modification n°1 : 25 juin 2015
Approbation modification n°2 : 15 juin 2017

Approbation dossier de modification n°3

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
Municipal en date du 25 avril 2019

Table des matières

I. Dispositions de la modification du Plan Local de l'Urbanisme (PLU)	4
1. Désignation du Maître d'Ouvrage	4
2. Articles du Code de l'Urbanisme (CU) régissant la procédure de modification du PLU.....	4
3. Les modalités de l'enquête publique	5
II. Contexte de la modification n°3 du Plan Local d'Urbanisme (PLU)	6
1. Contexte du site objet de la présente modification du PLU	6
2. Objectifs poursuivis dans la ZAC	8
3. Modifications apportées au document d'urbanisme	8
III. Modification du plan de zonage	8
1. Désignation des zones UBr.1 et UE	8
2. Adaptation du plan de zonage	8
IV. Adaptation de l'Orientat ion d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur le secteur du Quartier de la Gare	10
1. Modification du périmètre de l'OAP.....	10
2. Confortement des axes secondaires existants et suppression d'un axe secondaire à créer.....	10
V. Adaptation des règles de stationnement en zone UBr.1	12
1. Analyse des besoins en stationnement de la zone UBr1.....	12
2. Adaptation des règles de stationnement aux usages	15
3. Ajouts de règles rendues obligatoires par des législations complémentaires	16
VI. Etude d'incidences environnementales	16
1. Modification du zonage.....	16
2. Adaptation de l'OAP.....	17
3. Adaptation des règles de stationnement en zone UBr.1	17
4. Conclusion sur les incidences environnementales.....	18

I. Dispositions de la modification du Plan Local de l'Urbanisme (PLU)

1. Désignation du Maître d'Ouvrage

Ville de Senlis
Hôtel de Ville – 3 Place Henri IV
60300 SENLIS

2. Articles du Code de l'Urbanisme (CU) régissant la procédure de modification du PLU

Conformément à l'article L153-36 du CU, la présente procédure d'évolution du PLU est une modification puisque les modifications apportées n'ont pas pour objet :

- de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- 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 ;
- 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 ;
- de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

La procédure de modification du PLU doit être compatible avec les articles L153-37 à L153-44 du CU.

L'article L153-37 prévoit que la procédure de modification soit engagée à l'initiative du maire qui établit le projet de modification.

L'article L153-40 précise qu'avant l'ouverture de l'enquête publique du projet, le maire notifie le projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Ces personnes publiques sont :

- l'Etat,
- la Région Hauts-de-France,
- le Département de l'Oise,
- le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise,
- la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Oise,
- la Chambre d'agriculture
- la Communauté de Communes Senlis Sud Oise (CCSSO)
- la Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH)
- la Communauté de Communes du Valois (CCPV)

L'article L153-41 indique que le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le maire lorsqu'il a pour effet :

- De majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- De diminuer les possibilités de construire ;

- De réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- D'appliquer l'article L. 131-9 du code de l'urbanisme.

L'article L153-43 prévoit qu'à l'issue de l'enquête publique, ce projet d'évolution du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur, est approuvé par délibération du conseil municipal.

L'article L153-44 précise que l'acte approuvant une modification devient exécutoire à l'issue d'un délai d'un mois à compter de sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat.

L'article R151-5 prévoit que le rapport de présentation soit complété par l'exposé des motifs des changements apportés lorsque le plan local d'urbanisme est modifié.

3. Les modalités de l'enquête publique

L'article L153-41 du CU prévoit que le projet de modification du PLU soit soumis à enquête publique organisée par le maire conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement par le Maire : Participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement (Articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-27 du Code de l'Environnement).

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Aux termes de l'enquête publique et conformément à l'article L153-43 du Code de l'Urbanisme, le projet de modification éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire est approuvé par délibération du Conseil Municipal de la Ville de Senlis, autorité compétente en matière de document d'urbanisme.

Les études qui s'en sont suivies en vue de l'élaboration du PLU actuellement en vigueur ont confirmé la volonté de la Ville d'aboutir à une programmation urbaine sur ce même secteur. C'est ainsi, en 2013, que le périmètre du projet d'aménagement a fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation spécifique.



Localisation de la ZAC de l'EcoQuartier entre le centre-ville historique et la ZAE

Le 19 février 2014, la Zone d'Aménagement Concertée de l'EcoQuartier de la Gare, d'une surface d'environ 12 ha, a été créée par délibération du Conseil Municipal.



2. Objectifs poursuivis dans la ZAC

Les objectifs poursuivis par l'aménagement du secteur de l'ancienne gare et la création de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare sont multiples et ont fait l'objet d'une concertation. Ils visent principalement à :

- Reconvertir les friches ferroviaires ;
- Opérer une restructuration importante des territoires concernés visant l'intensification urbaine par l'introduction progressive d'une plus large mixité d'usages ;
- Accueillir une large offre de logements diversifiée (logements en accession, logements locatifs intermédiaires, logements à destination des seniors etc.), des commerces, ainsi que les stationnements adaptés ;
- Créer une offre commerciale en tenant compte des commerces de proximité existants ;
- Valoriser les espaces publics et favoriser l'intégration urbaine ;
- Inscrire l'ensemble du projet dans une démarche de développement durable en impulsant une démarche d'EcoQuartier, de la conception du projet urbain jusqu'à la définition de cibles environnementales.

3. Modifications apportées au document d'urbanisme

Après une période d'application du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 20 juin 2013 et modifié le 25 Juin 2015 et le 15 juin 2017, il apparaît nécessaire de procéder à certaines adaptations du document d'urbanisme :

- Modification du périmètre de zonage de la zone UBr1, afin d'y inclure, l'intégralité du périmètre de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare (correction matérielle) ;
- Adaptation de l'Orientations d'Aménagement et de Programmation dite « Quartier de la Gare » ;
- Adaptation des règles de stationnement en zone UBr1 correspondant à l'EcoQuartier.

III. Modification du plan de zonage

1. Désignation des zones UBr.1 et UE

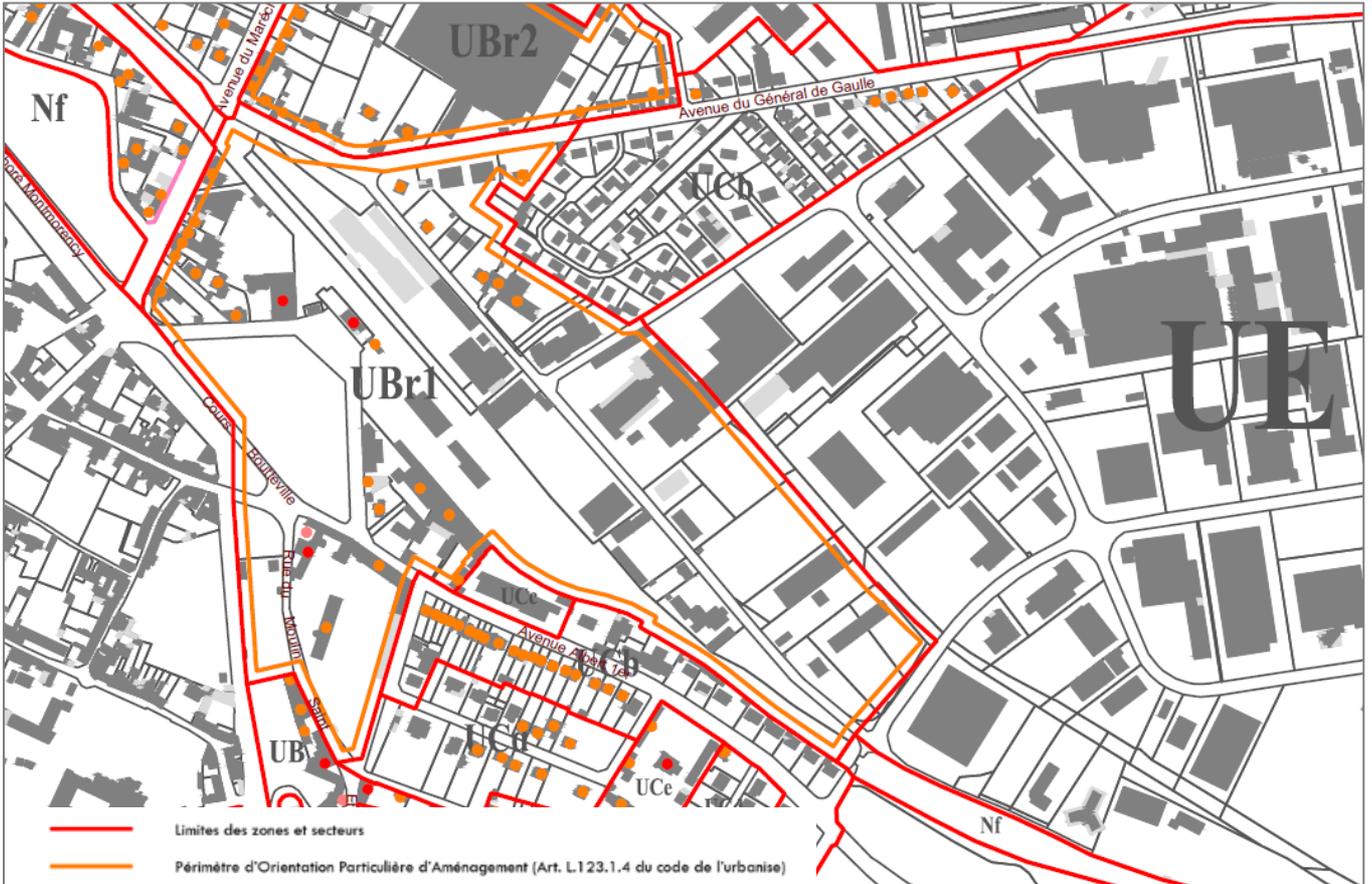
La zone UBr désigne « *les parties de la zone Ub concernées par des projets de restructuration de grande ampleur, visant l'intensification urbaine de ces quartiers par l'introduction progressive d'une plus large mixité d'usages et une recomposition urbaine en référence aux espaces publics.* ».

Ainsi le secteur **UBr.1** désigne le quartier dit « de la Gare » qui inclut le périmètre de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare.

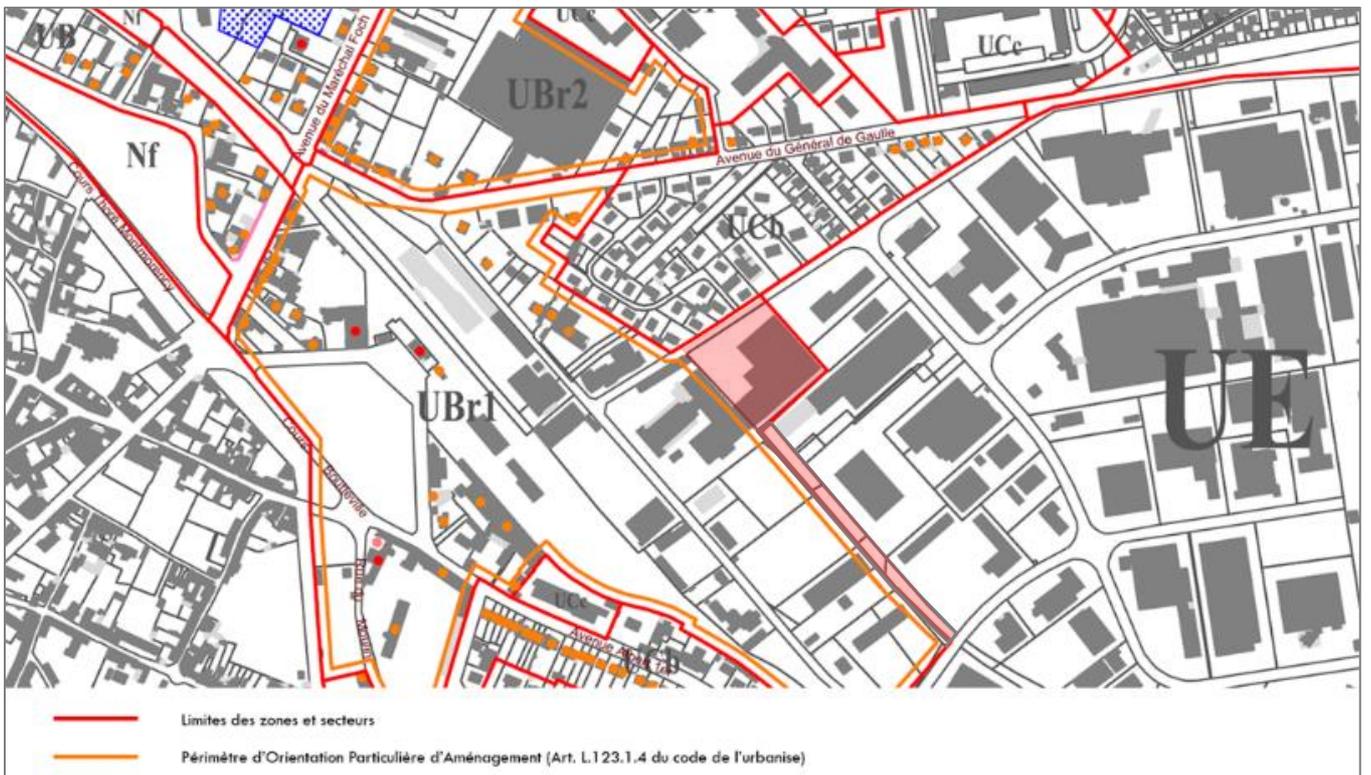
La zone **UE** désigne quant à elle la zone destinée à recevoir l'implantation d'activités économiques et notamment industrielles. Celle-ci impose donc des règles non adaptées à la destination future des parcelles BN 1, BN 221, BN222, BN223 et BN224, destinées à recevoir de l'habitat résidentiel dans le cadre du projet de ZAC.

2. Adaptation du plan de zonage

La zone UBr1 est la zone de renouvellement urbain mais ne recouvre que partiellement le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté. Les parcelles cadastrées BN 1 (9 040 m²) / BN 221 (1 054 m²) / BN 222 (921 m²) / BN 223 (454 m²) / BN 224 (1 121 m²), pourtant intégrées au périmètre de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare sont comprises en zone UE, dont les règles ne correspondent pas à leur destination. En effet la zone UE est celle correspondant à la zone d'activités limitrophe de la ZAC. Ces parcelles seront réintégrées dans le zonage du PLU permettant la réalisation de la ZAC. Il s'agit d'une correction matérielle mineure du document d'urbanisme qui ne concerne que 12 590 m².



Plan de zonage du PLU avant modification



Plan de zonage du PLU après modification n°3 du PLU

IV. Adaptation de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur le secteur du Quartier de la Gare

1. Modification du périmètre de l'OAP

Les parcelles réintégrées ci-avant dans la zone UBr1 se voient qualifiées des mêmes enjeux de renouvellement urbains que les parcelles voisines situées en ZAC : « secteur de renouvellement ; typologie attendue : collectifs ».

Le périmètre de l'OAP est donc étendu pour être mis en cohérence avec le périmètre de la zone UBr1.

2. Confortement des axes secondaires existants et suppression d'un axe secondaire à créer

Les parcelles le long de l'avenue Clémenceau étant parfaitement desservies par celle-ci, les réflexions urbaines menées dans le cadre de la ZAC ont montré qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une voie secondaire de contournement située entre la ZAC et la zone d'activités. Par conséquent l'OAP sera corrigée en ce sens.

Cet axe secondaire devient facultatif et pourra relever de la décision des futurs promoteurs dans la desserte interne des îlots.

Les deux axes secondaires existants - chaussée Brunehaut et avenue Georges Clémenceau - dont les conditions de circulation avaient été modifiées au profit de l'axe secondaire à créer, sont confortés dans l'OAP pour permettre leur réutilisation dans le projet global.

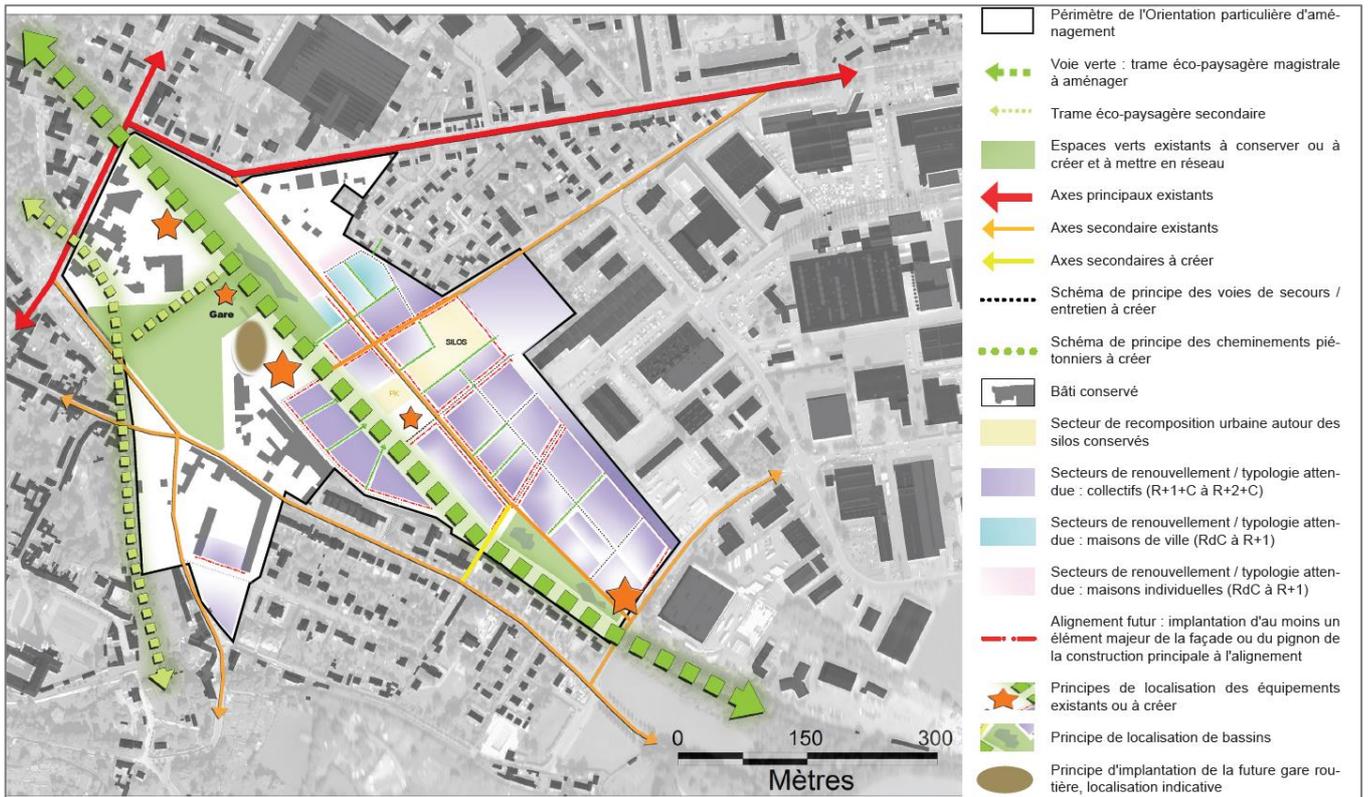
3. Mise en cohérence des secteurs de renouvellement attendu

Le rapport du commissaire enquêteur, remis le 15 avril 2019, à l'issue de l'enquête publique fait apparaître en recommandation que « *la zone de couleur verte (indiqué dans la légende : « espaces verts existants, à conserver, ou à créer et à mettre en réseau ») laissant présumer une obligation de respecter un bandeau d'espace naturel non constructible, en particulier en fin de ZAC (parcelle AY135) qui risque de pénaliser les propriétaires de parcelles situées en alignement ».*

Les deux parcelles au nord-est de l'avenue Georges Clémenceau, visés par la présente recommandation, ne présentent aucun intérêt paysager existant. Elles sont réintroduites dans les secteurs de renouvellement collectif pour permettre une meilleure cohérence de l'OAP qui vise le renouvellement urbain des parcelles situées au nord de l'avenue Georges Clémenceau et la continuité urbaine.



OAP « Quartier de la Gare » avant modification



OAP « Quartier de la Gare » après modification

V. Adaptation des règles de stationnement en zone UBr.1

1. Analyse des besoins en stationnement de la zone UBr1

La règle de stationnement édictée pour l'habitat dans le PLU en vigueur est unique sur l'ensemble des zones de la commune, à savoir 2 places par logement, sans distinction de typologie. Pourtant, la réalité des besoins en matière de stationnement est plus complexe et relève à la fois de la typologie de logements et de la situation géographique du zonage au sein de la commune.

La présente modification du Plan Local d'Urbanisme est donc motivée par la nécessité de prendre en compte cette réalité et les évolutions prochaines au sein du périmètre de l'EcoQuartier de la Gare en y adaptant les exigences de stationnement.

Proximité de la gare routière, des commerces, services et équipements

La zone UBr1 est située au pied de la gare routière de Senlis. La gare routière est le point de convergence des 15 lignes de bus qui desservent le territoire de Senlis dont 10 lignes régionales et interurbaines et 5 lignes communales. Les lignes de bus régionales et interurbaines permettent le rabattement des usagers vers les gares ferroviaires et pôles d'emplois de Creil, Chantilly, Orry-la-Ville, Roissy et Compiègne.

Les lignes urbaines desservent quant à elles, l'ensemble des équipements communaux : Hôpital et autres centres de santé, établissements scolaires, centre-ville, centre commercial, cimetière, résidences personnes âgées, zones d'activités...

L'enquête Déplacements Sud de l'Oise¹ réalisée en 2017 auprès de 5.000 habitants du sud de l'Oise fournit ainsi des éléments de contexte généraux sur le territoire, ses habitants et leurs habitudes de mobilité.

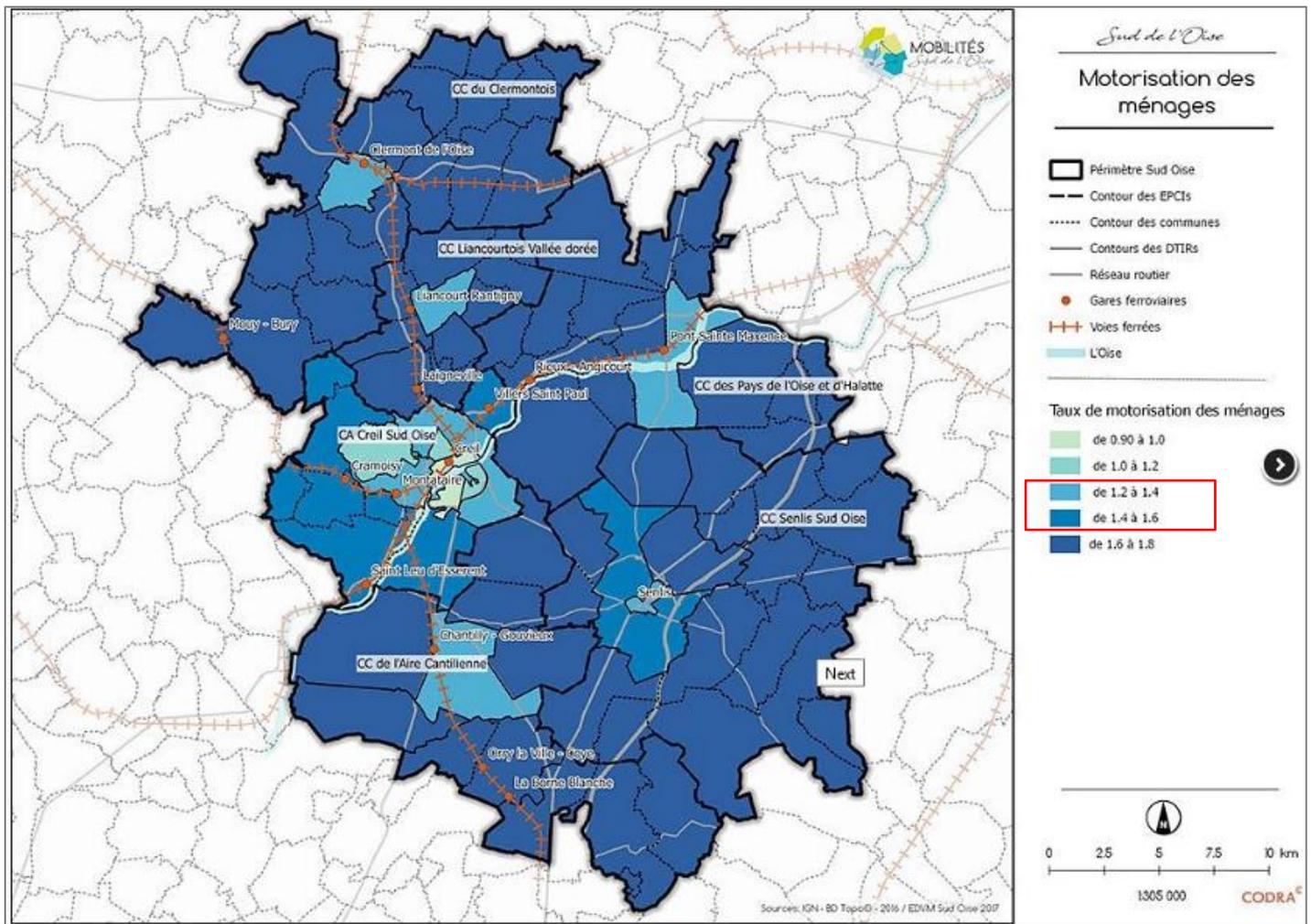
Celle-ci fait apparaître des motifs de déplacement classiques, avec une part structurante des trajets au départ et à l'arrivée au domicile (41%), qui correspondent souvent à des trajets domicile-travail ou domicile-études. La répartition horaire des déplacements en semaine fait apparaître les deux pics de trafic du matin et du soir (principalement domicile-travail et domicile-études) tandis que les déplacements pour autres motifs se concentrent en journée et dans une moindre mesure en soirée.

Si la part des déplacements en voiture est élevée (supérieure à 60 %), comme sur des territoires similaires (Beauvais, Béziers, Cherbourg), il est notable que la part des transports en commun (9% des trajets) est quasiment le double de Beauvais, Béziers ou La Rochelle. Ce qui s'explique principalement par la part des déplacements pendulaires à destination de l'Île de France.

L'étude montre que le taux de motorisation des ménages de Senlis est compris entre 1,4 et 1,6 à l'échelle de la commune mais que sur le périmètre du centre-ville élargi il est compris entre 1.2 et 1.4.

En outre, l'étude met en exergue un chiffre essentiel : le taux d'équipement moyen des ménages en voiture dans le Sud de l'Oise s'établit à 1,44 véhicules par ménage, en cohérence avec d'autres territoires aux caractéristiques similaires.

¹ Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (2017). Enquête Déplacement Sud de l'Oise. Lien d'accès : https://www.creilsudoise.fr/images/%C3%A9tude_d%C3%A9placement_HD.pdf



Les données de l'INSEE² sur le territoire de Senlis font quant à elles le constat suivant : 53,9 % des ménages n'y possèdent qu'une seule voiture tandis que 35,5% en possèdent deux ou plus. L'INSEE constate une évolution du taux d'équipement des ménages cohérente avec celle constatée sur d'autres territoires. La part de ménages équipée d'un seul véhicule a progressé de 2,6 points en 5 ans tandis que la part de ménages multi motorisés a diminué de -1,2 points en 5 ans. De plus en plus de ménages sont motorisés mais ne disposent que d'un seul véhicule. Ces différentes statistiques démontrent donc que le taux d'équipement moyen des ménages senlisiens est inférieur aux exigences du PLU en la matière.

Le besoin de recours à la voiture individuelle pour les déplacements divers au sein de la zone UBr1 est réduit par la proximité à la gare routière mais également par le passage au sein de la zone de la voie verte, voie cyclable et piétonne qui permet de rejoindre de manière sécurisée des équipements structurants de la ville : collège, parc des sports avec piscine, terrains de foot, tribunal, cimetière et principales zones d'emplois. Cet équipement, très emprunté, favorise l'utilisation des modes doux

Il est aussi précisé que la programmation de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare prévoit la présence de commerces de proximité qui limiteront les besoins quotidiens de déplacement des populations les plus sédentaires. Pour les commerces ou services non installés dans l'EcoQuartier, les déplacements vers le centre-ville pourront s'effectuer en mode doux étant donnée la proximité (800 mètres – 10 à 12 min à pied).

² INSEE (2017). RP2015 exploitation principale.

Outre le contexte local de mobilité, les derniers textes législatifs depuis 2015 favorisent la réduction de la place de la voiture lorsque les logements sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet.

L'adaptation des règles de stationnement dans le secteur UBr1 se justifie donc par les constats de mobilité locale et par ces tendances législatives.

Des besoins différents selon des types de logements

Le stationnement s'apprécie aussi eu égard au type de population à qui il se destine et dont les besoins peuvent être sensiblement différents. A cet égard, la zone UBr1 pourra accueillir des logements intermédiaires et des résidences à destination des séniors dont les besoins spécifiques en stationnement doivent être pris en considération.

Le logement intermédiaire en location ou en accession, se définit selon trois conditions :

- > Etre situé dans une zone tendue : le logement doit être construit dans une zone où il est difficile de se loger, répondant ainsi à une vraie demande ;
- > Faire l'objet d'une aide directe ou indirecte de l'État ou d'une collectivité locale, accordée en contrepartie d'un engagement de pratiquer des prix modérés ;
- > Etre destiné aux classes moyennes, c'est-à-dire situées sous un plafond de ressources, qui sera identique à celui des locataires du dispositif de soutien à l'investissement locatif ;
- > Son prix ou son loyer est plafonné à un niveau intermédiaire défini par décret. Pour les logements locatifs, le plafond de loyer sera identique à celui du dispositif de soutien à l'investissement locatif

Par cette définition le logement intermédiaire inclut donc le Logement Locatif Intermédiaire (dit LLI) et le Prêt Social Location Accession (PSLA).

En proposant une offre de logement abordable, le logement intermédiaire constitue ainsi un chaînon à part entière et aujourd'hui manquant sur la commune : il permet de compléter le parcours résidentiel au sein de la commune.

Les populations à qui s'adresse le logement intermédiaire, sont principalement des primo-accédants et des jeunes actifs aux revenus structurellement plus faibles, dont le taux de motorisation est usuellement inférieur au reste de la population puisqu'il dépend directement du revenu.

La dernière enquête nationale du service de statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire (en date de 2008) démontre en effet l'existence d'une forte corrélation entre le niveau de revenu des ménages et leur taux d'équipement. Ainsi au niveau national, le taux de motorisation des 10 % des ménages les plus aisés est de 1,58 véhicules tandis qu'il est de 0,72 pour les 10 % des ménages les moins aisés.³

La présente modification du PLU vise donc justement à intégrer cette réalité sociologique.

- La population dite sénior possède également des besoins bien spécifiques en stationnement. A cet égard, l'enquête nationale sur la mobilité réalisée par le service de statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire démontre le lien qui existe entre l'âge et le niveau d'équipement. Ainsi, si le taux de motorisation est de 1,45 pour les personnes de 35 à 49 ans (moyenne nationale en 2008), il chute à 0,64 pour les personnes de plus de 75 ans.

Si cela n'a pas fait l'objet d'une étude statistique spécifique, nous savons en outre par expérience que le niveau d'équipement des séniors est encore plus faible lorsque ceux-ci sont installés en résidence collective. Ces résidences regroupent les séniors les moins indépendants et leur offrent en réponse de nombreuses activités et services de proximité, limitant de facto le besoin de recours à l'automobile. De plus, les gestionnaires de résidences pour

³ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2008). Enquête nationale transports et déplacements - Tableau 2 - Taux de motorisation et de multi-motorisation des ménages. Lien d'accès : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-des-francais-panorama-issu-de-lenquete-nationale-transports-et-deplacements-2008>

personnes âgées mettent de plus en plus fréquemment à disposition de leurs résidents une flotte de véhicules électriques comme alternative à la possession d'un véhicule pour des personnes ayant un usage ponctuel de l'automobile.

En outre, les derniers textes législatifs favorisent déjà la réduction du nombre de places de voitures pour des logements dédiés (personnes âgées dans les établissements médicalisés, logements étudiants...).

L'adaptation des règles de stationnement dans le secteur UBr1 se justifie donc par la prise en compte des réalités sociologiques et économiques des populations qui composent certaines typologies de logements et par ces tendances législatives.

Le principe de la mutualisation

Le périmètre de la zone UBr1, zone de renouvellement urbain, accueillera à terme des opérations d'aménagement d'ampleur tant par le nombre de logements construits (environ 600 à 800) que par la variété programmatique opérée. Seront ainsi réalisées plusieurs opérations immobilières répondant à des besoins en stationnement différents et non concomitants. En rassemblant dans un même dispositif de stationnement les besoins de plusieurs projets immobiliers proches, en jouant de leur complémentarité et de la non-utilisation permanente des places pour limiter l'offre associée à chaque projet, les exigences en termes de nombre de places de stationnement peuvent ainsi être réduites. Ce principe est dit principe de mutualisation.

De fait, le principe de mutualisation, caractéristique des opérations d'aménagement d'ensemble, amoindrit le besoin en stationnement usuellement considéré lors de la réalisation d'opérations uniques.

Exemples de mutualisation

En journée, au moins 50 % des véhicules résidentiels quittent leur parking un jour en semaine pour se rendre au travail. Ces places disponibles peuvent servir à accueillir :

- les visiteurs des résidences seniors, des activités et services locaux
- les actifs travaillant dans les commerces, services et activités locales

En soirée et le dimanche, les places fréquemment utilisées pour le fonctionnement des commerces seront plutôt affectées aux visiteurs.

2. Adaptation des règles de stationnement aux usages

Pour répondre aux besoins des logements intermédiaires préalablement définis (LLI et PSLA) et des résidences seniors il est proposé d'ajouter une typologie des constructions à usage d'habitation dans le tableau de l'article 12 du règlement du PLU détaillant le nombre de places requises par nature de construction

Logement intermédiaire (type LLI et PSLA)	1,5 places par logements
Résidence seniors	0,3 places par logements

Pour permettre la mutualisation des places de stationnement, un paragraphe sera ajouté dans l'article 12 du règlement du PLU :

Dans le cas d'une opération d'aménagement d'ensemble* de plus de 100 logements, les places visiteurs (1 place pour 5 logements) exigées ne seront pas obligatoires. Celles-ci pourront être mutualisées avec les autres places réalisées en jouant de leur complémentarité, à la condition de ne pas être complètement privatisées.

La pertinence d'une mutualisation des places de stationnement visiteurs et la complémentarité des usages devront être préalablement justifiées par le projet. Le bilan quantitatif du stationnement devra en outre présenter le nombre de places ainsi mutualisées, et démontrer qu'il répond bien aux besoins des futurs usagers des constructions, en dehors des voies publiques destinées à la circulation.

*Il est ici qualifié d'opération d'aménagement d'ensemble une opération ayant pour objet ou pour effet de réaliser plusieurs terrains à bâtir ou constructions implantées selon un schéma d'aménagement global cohérent.

3. Ajouts de règles rendues obligatoires par des législations complémentaires

Les règles de stationnement pour le logement social

Le Code de l'Urbanisme prévoit qu'il ne peut être exigé pour les constructions destinées à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat (PLAI, PLUS et PLS) la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

En conséquence, il sera fait mention de cette spécificité réglementaire dans le tableau de l'article 12 du règlement du PLU détaillant le nombre de places requises par nature de construction

Logement sociaux	1 place / logements
-------------------------	----------------------------

Electrification des places de stationnement

Le Code de la construction et de l'habitation (Article R111-14-2), prévoit que « ***lorsque la capacité d'un parc de stationnement d'un bâtiment neuf à usage principal d'habitation est supérieure à 40 places, 75 % des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles et deux roues motorisés doivent être conçues de manière à pouvoir accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable, disposant d'un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations. Ce pourcentage est ramené à 50% lorsque la capacité de ce parc de stationnement est inférieure à 40 places.*** »

En conséquence, un paragraphe sera ajouté dans l'article 12 du règlement du PLU pour faire mention de cette spécificité réglementaire et favoriser le recours aux véhicules électriques.

VI. Etude d'incidences environnementales

La présente modification du PLU concerne des évolutions de la zone UBr1, désignant « *les parties de la zone Ub concernées par des projets de restructuration de grande ampleur, visant l'intensification urbaine de ces quartiers par l'introduction progressive d'une plus large mixité d'usages et une recomposition urbaine en référence aux espaces publics.* ».

La réalisation d'opérations de renouvellement urbain sur cette zone charnière entre centre-ville historique et zone d'activités économiques concourt à limiter l'étalement urbain.

1. Modification du zonage

La modification du zonage permet donc aux parcelles cadastrées BN 01, BN 221, BN 222, BN 223 et BN 224 d'intégrer la zone UBr.1. Cette correction mineure qui ne concerne que 12 590 m² permet de conforter la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare dans ses limites opérationnelles (celles du dossier de création approuvé). Aujourd'hui à vocation industrielle, ces parcelles accueilleront dorénavant une programmation principalement résidentielle permettant toutefois une mixité de fonctions dans le respect des 20 engagements environnementaux pris dans le cadre de la

labellisation EcoQuartier du quartier de la ZAC.

L'engagement du projet dans la démarche EcoQuartier garantit le développement de la Ville avec un moindre impact sur l'environnement notamment sur les thématiques suivantes :

- Gestion des eaux pluviales à la parcelle et via des techniques alternatives
- Gestion des déchets par des points d'apports volontaires
- Préservation de la biodiversité et des paysages en favorisant les espaces verts de plein terre, les haies et les jardins partagés,
- Mixité des logements et des fonctions
- Incitation à l'utilisation des transports en commun et des modes de déplacement doux
- Préservation et valorisation du patrimoine

Alors que les précédentes modifications du PLU favorisaient le développement de projets économiques permettant le développement d'emplois sur le territoire, la présente modification favorise la réalisation de logements avec des typologies mixtes pour assurer un développement équilibré du territoire communal.

2. Adaptation de l'OAP

L'adaptation du périmètre de l'OAP est la conséquence du besoin de correction du périmètre de la zone UBr1. La suppression d'un axe secondaire à créer au profit de la requalification lourde des voies secondaires existantes :

- Limite la réalisation d'infrastructures de voiries non structurantes nécessitant des matériaux de voiries peu vertueux pour l'environnement,
- Réduit l'imperméabilisation des sols,
- Évite la création de déchets liés à la suppression de voiries existantes. Il s'agit de réutiliser au maximum les ressources existantes du territoire.
- Sur cet aspect, la modification du PLU permet une moindre modification de l'état existant du site à aménager, qui est un site urbain déjà bien desservi par des voiries à requalifier.

3. Adaptation des règles de stationnement en zone UBr.1

La modification des règles de stationnement en zone UBr.1 permet d'insérer dans le règlement du PLU des obligations légales et d'adapter les exigences du document d'urbanisme au réel besoin d'usage des futurs habitants du quartier sans sur-dimensionner les infrastructures. Notamment, la diminution du nombre de places de stationnement exigées comporte plusieurs effets vertueux pour l'environnement :

- Limiter l'imperméabilisation des sols causée par la réalisation des places de stationnement pour augmenter l'infiltration des eaux des pluies à leur point de chute, limiter la création d'îlots de chaleur trop vaste et créer des espaces végétalisés en faveur du maintien de la biodiversité en ville ;
- Limiter le besoin de réalisation de sous-sols pour maintenir un maximum d'espaces de pleine terre favorable au bon développement des sujets de haute tige et pour limiter les volumes de déblais-remblais pendant les travaux.
- Favoriser l'utilisation des transports collectifs et systématiser, autant que possible, l'utilisation des modes doux de déplacement. Les flux de circulation automobile au sein du quartier en seront d'autant réduits.

Des informations environnementales supplémentaires se trouvent dans le rapport de présentation du PLU approuvé en 2013 ainsi que dans l'étude d'impact réalisée préalablement à la création de la ZAC de l'EcoQuartier de la Gare.

4. Conclusion sur les incidences environnementales

Les incidences environnementales de la modification du PLU s'évaluent au regard des critères de la directive de la commission européenne n°2001/42/CE du 27/06/01 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, et notamment son annexe II.

Sur les exigences de la protection de l'environnement :

La réalisation d'un EcoQuartier en renouvellement urbain, répondant aux 20 engagements de la Charte dont la commune est signataire avec le Ministère du Logement, concoure à la mise en œuvre des politiques publiques de préservation de l'environnement, par la maîtrise de l'étalement urbain et le recyclage de friches industrielles qu'elle favorise.

Sur les incidences que l'évolution du PLU par la voie d'une modification concernant le périmètre de l'EcoQuartier serait susceptible d'avoir sur l'environnement :

La présente modification du PLU, en ce qu'elle emporte des modifications mineures d'un document d'urbanisme préexistant sans en modifier aucun équilibre, n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ; en effet ni le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune, ni les règles de densité, ni d'occupation du sol, ni les destinations autorisées ne sont en particulier concernées. La correction de périmètre portant sur une superficie de 12 590 m² et le seul ajout de normes de stationnement à l'article 12 du règlement, est sans effet sur l'environnement, voire même est de nature à améliorer encore l'empreinte écologique du projet à la marge (maîtrise de la place de la voiture pour certaines typologies de logements).

Subsidiairement, elle ne concerne nullement un site Natura 2000, ZNIEFF, ou aucun autre secteur protégé en raison de la fragilité d'un milieu naturel. L'EcoQuartier est un projet de renouvellement en milieu urbain dense.

Sur l'impact de certains projets publics et privés sur l'environnement concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage :

Conformément au code de l'urbanisme et au code de l'environnement, le projet global d'EcoQuartier a fait l'objet en amont de sa définition d'une étude d'impact (2013), sur laquelle la présente modification est sans objet.

L'annexe II de la directive en particulier précise quelques critères objectifs permettant de déterminer l'ampleur éventuelle des incidences :

Les caractéristiques de la modification, rapportée à sa localisation et la taille des parcelles concernées, nous permettent de conclure à une absence d'incidence.

De plus la présente modification du PLU n'a aucun effet sur d'autres plans et programmes.

L'adéquation entre l'évolution du PLU avec l'intégration des considérations environnementales, en vue notamment de promouvoir un urbanisme durable, a été démontrée.

Cette modification du PLU n'a aucune incidence sur la gestion des déchets et la protection de la ressource en eau.

La présente modification du PLU ne présente pas non plus de risques pour la santé humaine, et est sans effet sur la vulnérabilité d'une zone naturelle ou d'un patrimoine culturel. Elle ne remet pas en cause des protections édictées en raison de la qualité patrimoniale du site.

En conséquence de ce qui précède, la réalisation de l'EcoQuartier de la Gare à Senlis, s'inscrit bien dans l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et projets en vue de promouvoir un développement durable, tel que défini par la directive.

La directive européenne et les jurisprudences qui ont pu suivre ont bien posé le principe que les plans et projets ne font l'objet d'une évaluation environnementale que lorsqu'il est établi qu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, ce qui n'est pas le cas de la présente modification mineure du PLU.