

COMMUNE DE MIRIBEL

Département de l'Ain

PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION SIMPLIFIEE N°4

Pièce n°1 : Note de présentation

Vu pour rester annexé à mon
arrêté du 30/05/2017



Madame Le Maire

Sylvie VIRICEL

Miribel

LE MAS RILLIER . LES ECHETS

Mairie de Miribel

Place de l'Hôtel de Ville

01700 MIRIBEL

Tel : 04 78 55 84 21

Tel : 04 78 55 83 03

SOMMAIRE

1) Le contexte.....	P 3 et 4
2) Exposé des motifs pour l'adaptation du règlement du PLU.....	P 5
3) Le contenu du projet de modification simplifiée n°4.....	P 6 à 10
4) Justification du choix de la procédure.....	P 11 à 13
5) Incidences et compatibilités de la procédure de modification simplifiée n°4.....	P 14 et 15

PREAMBULE

Ce dossier a pour objet de présenter la **modification simplifiée n°4** du Plan local d'urbanisme (PLU).

Le présent projet de modification est mis à disposition du public pendant un mois, conformément à l'article L. 153-47 du Code de l'Urbanisme et selon les modalités définies par la délibération du Conseil Municipal en date du 29 septembre 2017.

Seules les dispositions modifiées du PLU, exposées dans le présent dossier, peuvent faire l'objet d'observations.

A l'issue de la mise à disposition, Madame le Maire en présentera le bilan devant le conseil municipal, qui en délibèrera et adoptera le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée.

Les nouvelles dispositions seront ensuite intégrées dans le dossier de PLU.

1) Le contexte

a) Description du territoire

La commune de Miribel est située dans la partie sud-ouest du département de l'Ain en région Auvergne-Rhône-Alpes, à environ 14 km de Lyon, aux portes de la Métropole dont elle est frontalière. La commune compte 9 174 habitants en 2013 pour une superficie de 2 441 hectares.

Quatre principales entités géographiques composent le territoire communal avec des altitudes comprises entre 170 mètres et 300 mètres :

- Le Plateau de la Dombes, situé à une altitude moyenne de 300 mètres, constitue plus des deux tiers Nord du territoire communal. Il est essentiellement constitué d'espaces agricoles et naturels, traversé d'Est en Ouest par de grandes infrastructures de transport que sont l'autoroute A46 et la ligne TGV qui rejoint l'Aéroport Saint-Exupéry. A l'extrémité Nord du plateau se trouve le hameau des Echets qui regroupe de nombreux habitants ainsi que des zones d'activité économiques importantes, desservis par une gare sur la voie ferrée Bourg en Bresse – Lyon, ainsi que par la route départementale à grande circulation 1083. L'extrémité Sud du Plateau abrite le hameau d'origine agricole du Mas-Rillier, en limite de cotière.

- La cote de la Dombes traverse la commune d'Est en ouest. C'est sur cette déclivité brutale du Plateau de la Dombes vers la plaine alluviale du Rhône et de l'Ain, qui passe rapidement de 300 mètres à 175 mètres d'altitude avec une pente moyenne de 15 %, que s'est d'abord développé la ville de Miribel. Aujourd'hui très boisée mais objet d'une pression foncière importante, la cote constitue une coupure verte et paysagère marquante dans le territoire miribelan.

- La ville centre est située dans le tiers Sud du territoire communal et occupe un espace légèrement accidenté entre la cote et le canal de Miribel. Elle concentre l'essentiel des habitants, activités et services de la commune. L'urbanisation traditionnelle en front de rue s'est développée au XIX^{ème} siècle le long de la route départementale 1084, ancien axe de circulation principale entre Lyon et Genève, et fait aujourd'hui l'objet d'une protection patrimoniale. Le pied des Balmes, le long du canal et de la voie ferrée Lyon-Genève, accueille depuis cette époque jusqu'à nos jours de nombreuses activités artisanales et industrielles.

- Le Parc de Miribel-Jonage, site classé Natura 2000, constitue l'extrémité Sud du territoire, notamment traversée par l'autoroute A42.

b) Historique de la planification à Miribel

La commune de Miribel dispose d'un document d'urbanisme depuis le 27 janvier 1984, date à laquelle le Conseil Municipal a approuvé son Plan d'Occupation des Sols (POS).

Depuis, le POS a fait l'objet de différentes procédures pour être adapté aux nouveaux besoins : Révision (21/04/1989) et modifications (en 1992, 1993, 1995, 1996, 2001, 2004 et 2006) se sont succédées.

En 2003, le Conseil Municipal a engagé l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000. Le PLU a été approuvé le 3 juillet 2007.

Depuis, le Plan Local d'Urbanisme a fait l'objet :

- d'une mise à jour approuvée le 03 septembre 2009,
- d'une révision simplifiée n°1 approuvée le 18 décembre 2009,
- d'une révision simplifiée n°2 approuvée le 23 juillet 2010,

- d'une modification n°1 approuvée le 23 juillet 2010,
- d'une modification (simplifiée) n°2 approuvée le 26 octobre 2012,
- d'une modification (simplifiée) n°3 approuvée le 10 juin 2016.

2) Exposé des motifs pour l'adaptation du règlement du Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur impose des règles de recul d'implantation des bâtiments par rapport aux voies publiques. Ces règles ont pour objectif de ménager la possibilité dans le futur d'élargir lesdites voies en cas d'une augmentation du trafic automobile et d'assurer ainsi la sécurité des usagers de la voie. Elles ont également pour objectif d'éviter la création de formes urbaines créant une trop forte densité.

Par ailleurs, la commune de Miribel s'est dotée d'une « voie verte ». Ce type de voie destinée à l'accueil des modes doux présente une interaction différente avec le tissu urbain qu'elle traverse, dans un rapport qui se veut de proximité et d'accessibilité immédiate avec les équipements publics qu'elle dessert. Il est donc nécessaire d'exclure les équipements à destination de service public et d'intérêt collectif de toute contrainte de distance de recul d'implantation par rapport aux axes de cette nouvelle catégorie de voie.

Les nombreux services et équipements publics de la Commune de Miribel, existants et futurs, majoritairement situés dans la zone UB du Plan Local d'Urbanisme, présentent des besoins en stationnement variés en fonction de leur nature. Ces équipements bénéficient pour la plupart de nombreux stationnements publics à proximité immédiate qui offrent des possibilités de mutualisation avec les équipements et les services proches. Ainsi, les ratios de stationnement imposés à ce jour en fonction de la surface de plancher à bâtir sont particulièrement contraignants et susceptibles de grever la réalisation de nombreux projets de construction accueillant des services et des équipements publics, nécessaires au développement de la commune.

Il est donc nécessaire d'assouplir le règlement de la zone UB du PLU en vigueur afin de permettre à la commune d'évaluer pour chaque projet d'équipement public et d'intérêt collectif, les besoins nécessaires quant à l'implantation des constructions vis-à-vis des voies et emprises publiques et en stationnements.

3) Le contenu du projet de modification simplifiée n°4

Le projet de modification entraîne une modification du règlement écrit uniquement. Seuls les articles UB 6 et UB 12 du règlement sont modifiés comme suit :

AVANT MODIFICATIONS

Article UB6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

- Secteurs compris dans la ZPPAUP : voir le document ZPPAUP.
- En l'absence d'alignements continus ou simples, les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 9 mètres par rapport à l'axe de la voie.
- Dans le secteur UBa, et concernant les équipements publics scolaires et sportifs, des implantations différentes sont admises pour les dépendances, les extensions de bâtiments existants, et les bâtiments temporaires (bungalows...).
- Dans le secteur UBz, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport à la limite de la voie ou la limite de propriété.
- Par ailleurs :
 - Les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 12 mètres par rapport à l'axe de la voie ferrée Lyon-Genève,
 - Une implantation différente peut être admise pour les bâtiments liés à l'exploitation ferroviaire lorsque des impératifs techniques le justifient,
 - L'implantation à l'alignement ou dans le prolongement des constructions existantes peut être imposée pour des raisons d'architecture et d'insertion dans le site.

Article UB12 – Réalisation d'aires de stationnement

- Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues doit correspondre aux besoins des constructions et installations.
- Il doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective, excepté pour les équipements scolaires et sportifs dans le secteur UBa.
- La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'une voiture particulière est de 25 m², d'une longueur de 5 m et d'une largeur de 2,50 m sans les accès. Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions.
- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le pétitionnaire devra satisfaire les obligations prévues par l'article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme. La collectivité se réserve le droit de refuser cette opportunité si cette insuffisance de stationnement crée des problèmes de circulation ou entraîne un stationnement excessif sur les voies publiques.
- Dans les cas de changement d'affectation, d'extension de constructions existantes, seules seront prises en compte pour le calcul des besoins, les places supplémentaires nécessitées par l'opération.

- Il est exigé au minimum :

Pour les constructions à usage d'habitation :

- 2 places de stationnement par logement
- Pour les constructions et les lotissements comprenant au moins 3 logements, il est exigé en plus, pour les véhicules des visiteurs, une place par tranche indivisible de 3 logements (soit 2 places pour un nombre de logements compris entre 4 et 6, 3 entre 7 et 9, etc...).

Pour les autres usages : 1 place de stationnement pour 2 employés.

Pour l'accueil du public, de la clientèle, des visiteurs :

- Pour les constructions à usage de bureaux ou de services : 1 place par tranche indivisible de 50 m² de SHON.
- Pour les activités artisanales : une étude spécifique devra être produite pour les surfaces nécessaires aux livraisons et aux véhicules de service.
- Pour les constructions à usage commercial : 1 place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de vente.
- Pour les constructions et installations à usage hôtelier, à usage d'équipement collectif, d'accueil du public ou de restauration :
 - appelées à recevoir du public : 1 place par 20 m² de SHON.
 - destinées à l'hébergement : 1 place par chambre.
 - destinées à la restauration : 1 place par 10 m² de salle de restauration, café-bar.

Pour le stationnement des deux roues :

- 1 m² par logement collectif
- 1 m² par tranche de 50 m² de bureaux
- 2 places pour 100 m² de surface commerciale

MODIFICATIONS APPORTEES (suppressions rayées / ajouts soulignés)

Article UB6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

- Secteurs compris dans la ZPPAUP : voir le document ZPPAUP.
- En l'absence d'alignements continus ou simples, les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 9 mètres par rapport à l'axe de la voie.
- ~~● Dans le secteur UBa, et concernant les équipements publics scolaires et sportifs, des implantations différentes sont admises pour les dépendances, les extensions de bâtiments existants, et les bâtiments temporaires (bungalows...).~~
- Dans le secteur UBz, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport à la limite de la voie ou la limite de propriété.
- Par ailleurs :
 - Les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 12 mètres par rapport à l'axe de la voie ferrée Lyon-Genève
 - Une implantation différente peut être admise pour les bâtiments liés à l'exploitation ferroviaire lorsque des impératifs techniques le justifient.
 - L'implantation à l'alignement ou dans le prolongement des constructions existantes peut être imposée pour des raisons d'architecture et d'insertion dans le site.

- Les équipements publics peuvent être implantés jusqu'à l'alignement pour permettre leur bonne intégration architecturale et leur bon fonctionnement.

Article UB12 – Réalisation d'aires de stationnement

- Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues doit correspondre aux besoins des constructions et installations.
- Il doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective, excepté pour les équipements scolaires et sportifs dans le secteur UBa.
- La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'une voiture particulière est de 25 m², d'une longueur de 5 m et d'une largeur de 2,50 m sans les accès. Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions.
- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le pétitionnaire devra satisfaire les obligations prévues par l'article L421-3 du code de l'urbanisme. La collectivité se réserve le droit de refuser cette opportunité si cette insuffisance de stationnement crée des problèmes de circulation ou entraîne un stationnement excessif sur les voies publiques.
- Dans les cas de changement d'affectation, d'extension de constructions existantes, seules seront prises en compte pour le calcul des besoins, les places supplémentaires nécessitées par l'opération.
- Il est exigé au minimum :
 - Pour les constructions à usage d'habitation :
 - 2 places de stationnement par logement
 - Pour les constructions et les lotissements comprenant au moins 3 logements, il est exigé en plus, pour les véhicules des visiteurs, une place par tranche indivisible de 3 logements (soit 2 places pour un nombre de logements compris entre 4 et 6, 3 entre 7 et 9, etc...).
 - Pour les autres usages : 1 place de stationnement pour 2 employés.
 - Pour l'accueil du public, de la clientèle, des visiteurs :
 - pour les constructions à usage de bureaux ou de services : 1 place par tranche indivisible de 50 m² de SHON.
 - pour les activités artisanales : une étude spécifique devra être produite pour les surfaces nécessaires aux livraisons et aux véhicules de service.
 - pour les constructions à usage commercial : 1 place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de vente.
 - pour les constructions et installations à usage hôtelier, ~~à usage d'équipement collectif~~, d'accueil du public ou de restauration :
 - appelées à recevoir du public : 1 place par 20 m² de SHON.
 - destinées à l'hébergement : 1 place par chambre.
 - destinées à la restauration : 1 place par 10 m² de salle de restauration, café-bar.
 - Pour le stationnement des deux roues :
 - 1 m² par logement collectif
 - 1 m² par tranche de 50 m² de bureaux
 - 2 places pour 100 m² de surface commerciale
- Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas pour les équipements publics dont les besoins en stationnement seront évalués selon les caractéristiques du projet et de leur environnement.

APRES MODIFICATIONS

Article UB6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (après modifications)

- Secteurs compris dans la ZPPAUP : voir le document ZPPAUP.
- En l'absence d'alignements continus ou simples, les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 9 mètres par rapport à l'axe de la voie.
- Dans le secteur UB z, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport à la limite de la voie ou la limite de propriété.
- Par ailleurs :
 - Les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 12 mètres par rapport à l'axe de la voie ferrée Lyon-Genève
 - Une implantation différente peut être admise pour les bâtiments liés à l'exploitation ferroviaire lorsque des impératifs techniques le justifient.
 - L'implantation à l'alignement ou dans le prolongement des constructions existantes peut être imposée pour des raisons d'architecture et d'insertion dans le site.
- Les équipements publics peuvent être implantés jusqu'à l'alignement pour permettre leur bonne intégration architecturale et leur bon fonctionnement.

Article UB12 – Réalisation d'aires de stationnement (après modification)

- Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues doit correspondre aux besoins des constructions et installations.
- Il doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective, excepté pour les équipements scolaires et sportifs dans le secteur UBa.
- La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'une voiture particulière est de 25 m², d'une longueur de 5 m et d'une largeur de 2,50 m sans les accès. Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions.
- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le pétitionnaire devra satisfaire les obligations prévues par l'article L421-3 du code de l'urbanisme. La collectivité se réserve le droit de refuser cette opportunité si cette insuffisance de stationnement crée des problèmes de circulation ou entraîne un stationnement excessif sur les voies publiques.
- Dans les cas de changement d'affectation, d'extension de constructions existantes, seules seront prises en compte pour le calcul des besoins, les places supplémentaires nécessitées par l'opération.
- Il est exigé au minimum :
 - Pour les constructions à usage d'habitation :
 - 2 places de stationnement par logement
 - Pour les constructions et les lotissements comprenant au moins 3 logements, il est exigé en plus, pour les véhicules des visiteurs, une place par tranche indivisible de 3 logements (soit 2 places pour un nombre de logements compris entre 4 et 6, 3 entre 7 et 9, etc...).

Pour tous les autres usages : 1 place de stationnement pour 2 employés.

Pour l'accueil du public, de la clientèle, des visiteurs :

- pour les constructions à usage de bureaux ou de services : 1 place par tranche indivisible de 50 m² de SHON.
- pour les activités artisanales : une étude spécifique devra être produite pour les surfaces nécessaires aux livraisons et aux véhicules de service.
- pour les constructions à usage commercial : 1 place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de vente.
- pour les constructions et installations à usage hôtelier, ou de restauration :
 - destinées à l'hébergement : 1 place par chambre.
 - destinées à la restauration : 1 place par 10 m² de salle de restauration, café-bar.

Pour le stationnement des deux roues :

- 1 m² par logement collectif
- 1 m² par tranche de 50 m² de bureaux
- 2 places pour 100 m² de surface commerciale

- Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas pour les équipements publics dont les besoins en stationnement seront évalués selon les caractéristiques du projet et de leur environnement.

4) La procédure de modification simplifiée

a) Choix de la procédure

Cette modification entre dans le cadre de la modification simplifiée dans le sens où les évolutions réglementaires :

- Ne changent pas les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),
- Ne majorent pas de plus de 20% les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan,
- N'entraînent pas une diminution des possibilités de construire,
- Ne réduisent pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière,
- Ne réduisent pas la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser,
- Ne réduisent pas une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels,
- Ne comportent pas une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance,
- N'ouvrent pas 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,

La **procédure de modification simplifiée** est encadrée par les articles L. 153-37, L. 153-45 et suivants du Code de l'Urbanisme :

« Dans les autres cas que ceux mentionnés à l'article L. 153-41, et dans le cas des majorations des droits à construire prévus à l'article L. 151-28, la modification peut, à l'initiative du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. Il en est de même lorsque le projet de modification a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle. »

Article L. 153-45 du Code de l'Urbanisme

« Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du Code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet :

1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;

2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;

3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;

4° Soit d'appliquer l'article L. 131-9 du Code de l'Urbanisme. »

Article L. 153-41 du Code de l'Urbanisme

« Il - Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 sont mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations. Ces observations sont enregistrées et conservées.

Les modalités de la mise à disposition sont précisées, selon le cas, par l'organe délibérant de l'établissement public compétent ou par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.

Lorsque la modification simplifiée d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse qu'une ou plusieurs communes, la mise à disposition du public peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

A l'issue de la mise à disposition, le président de l'établissement public ou le maire en présente le bilan devant l'organe délibérant de l'établissement public ou le conseil municipal, qui en délibère et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée. »

Article L. 153-47 du Code de l'Urbanisme

b) Etapes de la procédure

La procédure se déroule de la façon suivante :

- Arrêté du Maire du 30 mai 2017 prescrivant la modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de Miribel ;
- Rédaction du projet de modification simplifiée et l'exposé des motifs ;
- Notification du projet au Préfet et aux Personnes Publiques Associées ;
- Délibération du Conseil Municipal en date du 29 septembre 2017 précisant les modalités selon lesquelles le dossier de modification simplifiée n°4 doit être mis à disposition du public afin de recueillir ses observations ;
- Mesures de publicité :

Un avis précisant l'objet de la modification simplifiée n°4, le lieu, les jours et heures où le public pourra consulter le dossier et formuler des observations, sera affiché sur tous les panneaux administratifs de la commune.

Un avis sera inséré sur le site internet de la ville (www.miribel.fr), au moins 8 jours avant le début de la mise à disposition et durant toute sa durée. Il sera en outre publié dans un journal local diffusé dans le département.

Publication de la délibération par voie d'affichage huit jours au moins avant l'ouverture de consultation du public et durant toute la durée de celle-ci.

Publication en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département huit jours au moins avant le début de la mise à disposition du public.

Ouverture de la consultation du public en mairie pour une durée d'un mois minimum avec ouverture d'un registre pour permettre au public de formuler ses observations.

Le dossier de modification et les avis des personnes publiques qui auront été adressés à la commune, seront mis à disposition du public à l'accueil la mairie de Miribel, Place de l'Hôtel de Ville, 01700 MIRIBEL.

Le dossier sera consultable du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 et le samedi matin de 9h à 11h30. Il sera accompagné d'un registre à feuillets non mobiles, préalablement coté et paraphé par Madame le Maire, ou son représentant, afin que chacun puisse consigner ses observations.

Clôture de la consultation : A l'issue de la consultation publique, un bilan de la mise à disposition sera réalisé. Le projet de modification simplifiée n°4 du PLU peut faire l'objet de modifications limitées pour tenir compte des observations émises au cours de la consultation, ou être abandonné ou être approuvé par le conseil municipal en l'état.

- La délibération d'approbation marque l'achèvement de la procédure et doit faire l'objet d'un affichage en Mairie pendant une durée d'un mois.
 - Une mention de cet affichage est insérée en caractère apparent dans un journal diffusé dans le département.
-
- La délibération accompagnée du dossier de modification simplifiée n°4 du PLU qui lui est annexé est transmise au Préfet en vue du contrôle de légalité.

De plus, durant la période de mise à disposition du dossier de modification simplifiée n°4 du PLU, ce dernier est également consultable sur le site internet de la ville (www.miribel.fr).

5) Incidences et compatibilité de la procédure de modification simplifiée

a) Les incidences sur l'environnement et compatibilité avec le Plan de Prévention des Risques Naturels

Le projet de modification simplifiée n°4 propose d'adapter les stationnements imposés aux besoins estimés dans le cadre du permis de construire pour chacun des équipements à destination de service public et d'intérêt collectif. Cette estimation par projet, à la différence d'un ratio préétabli systématiquement imposé, permettra de prendre en compte l'offre de stationnement public disponible et de la mutualiser entre les différents équipements. Cette logique de mutualisation des stationnements sera favorable à une réduction de l'artificialisation des sols et à une réduction de la consommation de l'espace. Elle aura ainsi des incidences positives sur l'environnement et sur la gestion des risques de ruissellement, glissement de terrain et inondation en favorisant l'infiltration des eaux de pluie.

Par ailleurs, le projet de modification simplifiée n°4 prévoit la suppression d'une distance de recul imposée par rapport à l'axe des voies réservées aux modes doux pour l'implantation des équipements à destination de service public et d'intérêt collectif. Cette modification facilitera l'implantation des équipements à proximité des voiries réservées aux modes doux et favorisera ainsi les déplacements non motorisés, permettant ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La modification permettra également le long de ces axes de favoriser la densité de construction des équipements à destination de service public et d'intérêt collectif, réduisant ainsi l'artificialisation des sols et la consommation des espaces agricoles et naturels.

b) Le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU

Les possibilités de mutualisation des stationnements publics existants et les facilités d'implantation des équipements à destination de service public et d'intérêt collectif offertes par le projet de modification simplifiée n°4 sont conformes au Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme, lequel prévoit de favoriser « l'aménagement du centre-ville afin d'en faire un lieu de vie convivial composé d'espaces publics, de commerces, d'équipements et de services (p.18) ».

c) La compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale BUCOPA et le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le projet de modification simplifiée n°4, en favorisant l'implantation des équipements à proximité des voiries réservées aux modes doux, est compatible avec les objectifs de renforcement de l'armature urbaine et de réponse aux besoins de mobilités différenciées du Schéma de Cohérence Territoriale BUCOPA du 26/01/2017.

En réduisant l'emprise foncière des équipements à destination de service public et d'intérêt collectif et en favorisant leur implantation à proximité des modes doux, le projet de modification simplifiée n°4 va dans le sens des objectifs du PLH du 27/11/2011 de localisation préférentielle de l'habitat dans des secteurs déjà urbanisés et équipés, présentant un environnement adéquat à proximité des services et équipements publics. Il est sans incidence sur les objectifs d'action sur le marché de l'habitat et de diversification des typologies de logements.
