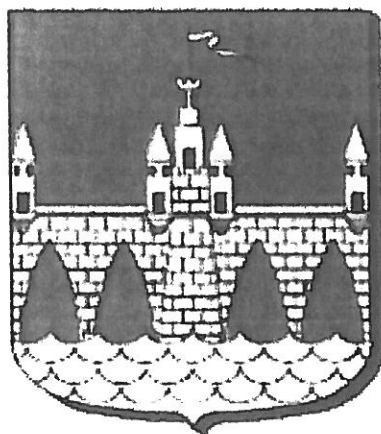


Département du Val-de-Marne

Commune de CHARENTON-LE-PONT



## Modification du **Plan Local d'Urbanisme (PLU)**

Rapport de présentation

 **URBACONSEIL**

1, rue Eugène EICHENBERGER  
92800 PUTEAUX  
Tél : 01 41 38 05 82  
Fax : 01 42 04 09 00  
Mail : jym.martin@urbaconseil.com

PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE

18 JUIL. 2011

**Mai 2011**

## SOMMAIRE

Préambule.....	3
1 - Exposé du diagnostic .....	4
2 - Analyse de l'état initial de l'environnement.....	5
3 - Explication des choix retenus pour établir le P.A.D.D. et exposé des motifs.....	6
de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement	
3-1 <i>Explication des choix retenus pour le P.A.D.D.</i> .....	6
3-2 <i>Exposé des motifs de la délimitation des zones</i> .....	6
3-3 <i>Exposé des règles applicables et des motifs des changements apportés</i> .....	7
4 - Evaluation des incidences des orientations du P.L.U. sur l'environnement.....	11

**PREAMBULE**

Compte tenu du caractère ponctuel de la modification objet du présent dossier, le présent rapport constitue un simple additif au rapport de présentation du P.L.U.. Cet additif est présenté dans l'ordre des chapitres prévus à l'article R 123.2 du Code de l'Urbanisme (version décret du 9 juin 2004, antérieure à la loi Grenelle II).

Le rapport de présentation du P.L.U. :

1. Expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, et précise les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement, de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de commerce, de transports, d'équipements et de services.
2. Analyse l'état initial de l'environnement.
3. Explique les choix retenus pour établir le P.A.D.D., expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites, en application du a) de l'article L 123-2.
4. Evalue les incidences des orientations du P.L.U. sur l'environnement et expose la manière dont le P.L.U. prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

## 1 - EXPOSE DU DIAGNOSTIC

### 1-1 L'exposé du diagnostic

Le rapport de présentation du P.L.U. approuvé par délibération du Conseil municipal le 21 décembre 2006, dresse un diagnostic particulièrement exhaustif de la commune sur les thèmes de la population, de l'emploi, du logement, des commerces, des équipements, des déplacements et du stationnement.

La présente modification du P.L.U. n'a, en elle-même, aucun effet sur le diagnostic et ne le modifie donc pas. Toutefois, une modification est une procédure qui permet de procéder à la mise à jour de certaine donnée évolutive dans le temps tel que la situation démographique de la commune.

Pour mémoire, le dossier du P.L.U. approuvé en 2006, s'appuyait sur le recensement 1999 de l'INSEE.

Depuis la précédente modification réalisée en 2010, de nouvelles données de l'INSEE permettent de réactualiser l'état de la population.

Pour CHARENTON-le-PONT, les données 2008 sont les suivantes :

- une « population municipale » de : 28 571 habitants
- une « population comptée à part » de : 267 habitants
- une « population totale » de : 28 838 habitants

La commune de CHARENTON-LE-PONT comptait en 1999 une population 26 582 individus. Cela représente une évolution de 7,48% entre 1999 et 2008, soit 1 989 personnes supplémentaires sur le territoire communal.

Par ailleurs, des données statistiques plus détaillées sur les caractéristiques de la population (répartition par âge, taille des ménages, etc ...), des actifs (population active ayant un emploi, décomposition selon les catégories socio professionnelles, etc ...) ou bien encore des logements (parc total de logements, nombre de logements vacants, ancienneté du parc des résidences principales, etc ...) de la commune sont par ailleurs disponibles sur le site internet de l'INSEE pour l'année 2007.

Ces évolutions ne remettent pas en cause de manière significative le contenu du diagnostic.

## 2 - ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les divers éléments permettant de percevoir l'état de l'environnement pour la commune de CHARENTON-le-PONT figurent dans le chapitre 2 de la première partie du rapport de présentation du P.L.U. intitulée « Analyse de l'état initial de l'environnement ».

Cette partie comprend une présentation des grandes caractéristiques physiques (topographie, géologie, hydrologie, etc.), techniques (réseaux d'assainissement, d'eau potable, risques naturels et technologiques, déchets, etc.) et paysagères de la commune ainsi qu'une analyse du tissu urbain et de son développement.

Depuis l'adoption du P.L.U. en 2006, les éléments exposés dans ce chapitre du rapport de présentation n'ont pas fait l'objet d'évolutions majeures. En outre, les deux modifications réalisées en 2008 et en 2010 ont permis d'ajuster le rapport de présentation.

D'une manière générale, la modification en elle-même ne change pas l'état initial de l'environnement puisqu'elle n'implique aucune réalisation ou construction supplémentaire.

Comme le souligne déjà le rapport de présentation, dans son premier chapitre, la commune de Charenton-le-Pont se situe à la périphérie de plusieurs grands axes de circulation (A4, boulevard périphérique, RN 6, RD 38, RD 38 E, RD 50, RD 50 E, RD 123...) et bénéficie de ses dessertes.

Elle possède en outre une bonne desserte en transports en commun grâce à la présence de plusieurs modes de transport. Il s'agit notamment de la ligne n°8 du métro (Balard-Créteil Préfecture) qui possède deux arrêts sur la commune : Liberté et Charenton Ecoles. Ces deux arrêts se situent sur l'axe de la N6, au nord pour le premier arrêt (Liberté) et à l'est pour le second (Charenton Ecoles) à l'intersection de plusieurs axes de circulation.

Ce constat est également complété par une bonne offre de bus communaux et intercommunaux (RATP), totalisant 5 lignes (N°109, N°111, N°24, N° 180 et N°325) et une navette municipale.

Le projet de prolongement de la ligne du Tram 3 arrivera jusqu'à Charenton-le-Pont à l'horizon 2012 confortant ainsi la très bonne desserte en transports en commun que possède déjà la commune.

La desserte en transports en commun de la commune étant très satisfaisante, elle permet aux salariés de venir travailler à Charenton-le-Pont par le biais de ce mode de transport. La modification, objet du présent dossier, n'engendrera aucun impact négatif sur l'état initial de l'environnement et contribue au contraire à l'utilisation des transports en commun.

### **3. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE P.A.D.D. ET EXPOSE DES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES, DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES ET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT**

#### **3.1 Explication des choix retenus pour le P.A.D.D.**

Cette explication figure dans le chapitre III (les dispositions du projet) du P.L.U. de 2006 puis modifié en 2008 et 2010. Celui-ci précise en particulier que le PADD s'appuie sur le diagnostic établi à partir des points forts et des faiblesses de la commune :

Les objectifs du PADD s'articulent autour de 6 grandes orientations:

- améliorer le fonctionnement urbain en développant les liaisons entre les quartiers et en rassemblant ceux-ci autour d'un centre ville redynamisé
- préserver le patrimoine bâti et naturel ainsi que les paysages, travailler à l'embellissement des espaces publics
- permettre un développement équilibré et diversifié de l'habitat qui sera respectueux du patrimoine bâti existant
- développer les moyens déplacements tous modes confondus, conforter les transports collectifs et apporter une offre équilibrée pour le stationnement dans les quartiers et en centre ville
- participer au rééquilibrage économique et de l'emploi engagé dans l'est parisien tout en prenant en compte la spécificité des quartiers dans l'accueil et la diversification des nouvelles activités économiques
- Donner aux Charentonnais les équipements nécessaires, qu'ils soient de proximité dans les quartiers ou de rayonnement plus important à l'échelle de la cité et de l'agglomération dans un contexte intercommunal et particulièrement avec la ville de Sainte Maurice.

L'objet du présent dossier de modification du P.L.U. n'est pas en contradiction avec les orientations détaillées dans le P.A.D.D.. Cette modification contribue par ailleurs indirectement au développement et au renforcement des transports en communs tous modes confondus par la baisse de l'importance de l'automobile dans l'environnement urbain.

L'économie générale du PADD n'étant pas remise en cause, et la présente procédure de modification contribuant à renforcer le quatrième objectif énoncé dans le PADD, il n'est donc pas nécessaire de modifier le contenu de ce chapitre du rapport de présentation de PLU approuvé le 21 décembre 2006, le PADD n'étant pas modifié.

#### **3-2 Exposé des motifs de la délimitation des zones**

Ces motifs sont exposés le chapitre 3 de la 2ème partie du rapport de présentation du P.L.U. approuvé (cf. 3.2. La délimitation des zones).

Ce dossier ne revient pas sur l'exposé de la délimitation des zones du P.L.U. non concernées par la procédure de modification. En effet, le présent dossier de modification du P.L.U. n'a pas pour effet de faire évoluer les limites des différentes zones du P.L.U. approuvé en 2006 et modifié en 2008 et 2010 et donc de remettre en question le rapport établi entre les zones urbaines, les zones à urbaniser et les zones naturelles et forestières dans ce document.

### 3-3 Exposé des règles applicables et des motifs des changements apportés

La procédure de modification du PLU portant sur la modification de quatre articles au sein de plusieurs zones du PLU, ce chapitre fait donc l'objet d'un complément.

Seules les règles présentant une évolution par rapport au PLU approuvé le 30 juin 2010 seront présentées dans ce chapitre. Il s'agit des articles relatifs l'occupation et l'utilisation du sol soumises à des conditions particulières (article 2) et le COS (article 14) pour les zones UB et UF, ainsi que la hauteur (article 10) et le stationnement (article 12) de la commune pour l'ensemble des zones à l'exception des zones UD, UN et UP.

- Article 2 (zone UB et UF)

Cet article possède désormais un nouveau tiret qui stipule la possibilité de transformer une surface non utilisée destinée au stationnement en une autre destination.

La rédaction proposée est la suivante :

« La transformation des parkings dans l'emprise du bâtiment en une autre destination est autorisée sous réserve que le nombre de places de stationnement soit excédentaire eu égard aux règles de l'article 12. »

Cet ajout découle du constat de la non utilisation, à l'heure actuelle, de certaines surfaces de stationnement dans les zones UB et UF. Puisque la modification, objet de ce présent dossier, vise à la réduction de la présence des voitures, la réappropriation de ce type de surface non exploité contribue à cet objectif en favorisant de fait l'utilisation de transport en commun.

- Article 10 (zone UA, UB, UC, UF, UG et UH)

La modification concerne la disposition relative au raccordement d'une construction avec les constructions voisines.

La modification apportée à cet article permet de préciser les règles relatives à la hauteur dans le cadre d'une zone centrale relativement dense.

L'ancienne rédaction ne comportait pas de précision sur le cas d'un terrain d'angle. L'ajout de ce cas particulier et donc la précision des solutions autorisées par la municipalité était nécessaire.

Le complément autorise aujourd'hui le raccordement entre un bâtiment et un bâtiment voisin.

Ancienne rédaction du deuxième paragraphe de l'article :

« Cependant, elles pourront être majorées partiellement de l'équivalent d'un niveau afin de permettre de traiter plus harmonieusement le raccordement ou le recouvrement avec un pignon existant, (cette majoration ponctuelle ne pouvant excéder les 2/3 de la largeur de la façade de l'immeuble considéré). »

Nouvelle rédaction (en italique) :

« Cependant, elles pourront être majorées partiellement de l'équivalent d'un niveau afin de permettre de traiter plus harmonieusement le raccordement ou le recouvrement avec un pignon existant, (cette majoration ponctuelle ne pouvant excéder les 2/3 de la largeur de la façade de l'immeuble considéré).

*Pour les terrains d'angle, la largeur de la façade prise en compte est la largeur totale développée de la façade sur les deux rues. »*

- Article 12 (UA, UB, UC, UF, UG et UH) :

L'article 12 a été modifié à partir du paragraphe b).

La première précision qui a été introduite dans l'article participe à déterminer le mode de calcul du nombre de place par destination.

L'ancienne rédaction n'était pas suffisamment précise :

«Pour l'habitation : (le résultat obtenu sera arrondi au nombre supérieur) »

Il est dorénavant précisé que :

«Pour l'habitation : (le résultat obtenu sera arrondi au nombre supérieur si la première décimale est supérieure ou égale à 5) »

Les normes de stationnement ont également été changées afin de mieux répondre aux exigences du caractère de chaque zone d'une part et pour participer à la baisse des véhicules motorisés d'autre part.

Il était auparavant écrit :

« Le nombre minimal de places de stationnement à réserver est déterminé par rapport à la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.) affectée à l'habitat et correspondra à 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de S.H.O.N.

Pour les activités économiques : *(le résultat obtenu sera arrondi au nombre inférieur)*

Activités: 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de S.H.O.N.

Bureaux : 2 places pour 100 m<sup>2</sup> de S.H.O.N

Commerces : S.H.O.N. Inférieure à 3 000 m<sup>2</sup> : 1 place pour 40 m<sup>2</sup> de S.H.O.N. »

Le nombre de place exigé est désormais le suivant :

« Le nombre minimal de places de stationnement à réserver est déterminé par rapport à la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.) affectée à l'habitat et correspondra à 1 place par tranche de 75 m<sup>2</sup> de S.H.O.N. ou 1 place minimum par logement.

Pour les activités économiques : (le résultat obtenu sera arrondi au nombre inférieur)  
Activités: 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de S.H.O.N.  
Bureaux : 1 place pour 75 m<sup>2</sup> de S.H.O.N  
Commerces : S.H.O.N. Inférieure à 150 m<sup>2</sup> : 1 place.  
*Pour les commerces avec une SHON supérieure à 150 m<sup>2</sup> : 1 place pour 75 m<sup>2</sup> de SHON »*

Le nombre de place autorisé concernant les activités, les résidences étudiantes, les maisons médicalisées, les résidences hôtelières ainsi que les hôtels reste identique à ce qui était précédemment indiqué dans le règlement et ce pour chaque zone.

Par ailleurs, un petit C) et un petit D) ont été rajouté à la suite des normes de stationnement qui ont été détaillé ci-dessus.

Ces deux paragraphes permettent aujourd'hui de préciser les cas de changement de destination ainsi qu'une alternative à la réalisation d'aire de stationnement sur la parcelle privée.

Le petit C) et le petit D) sont rédigés de la manière suivante :

*« C) Changement de destination*

*Les places de stationnement à créer dans le cadre d'un changement de destination sont celles applicables aux constructions neuves.*

*D) Si, pour des raisons techniques, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnement à prévoir selon les dispositions de l'article UA. 12.2, le constructeur peut être autorisé :*

- soit à réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres de la construction à desservir ;*
- soit à obtenir une concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 500 mètres.*

*A défaut de ces solutions, le constructeur devra, conformément aux dispositions des articles L.123-1-2 et R.431-26 du code de l'urbanisme, verser une participation financière correspondant au nombre de places manquantes en vue de la réalisation de parcs de stationnement publics, ou bénéficiant d'une convention d'exploitation si la commune décide l'application de cet article. Le montant de cette participation est fixé par le conseil municipal pour l'ensemble du territoire de la commune. »*

Enfin, le Nota, apparaissant dans l'article 12 dans la norme de place prévue pour les deux roues motorisés, est modifié. Le nombre de place passe de 1/3 à 1/4 des places prévues pour les autres véhicules.

La rédaction est désormais la suivante :

«NOTA : De plus, pour l'ensemble des constructions visées précédemment au présent b), il devra être prévu des espaces de stationnement affectés aux deux roues motorisées.

Leur nombre correspondra à 1/4 des places prévues pour les autres véhicules et les dimensions minimales de chacun des emplacements sont fixées à 1 m. x 2,50 m. »

- Article 14 (UB et UF) :

Un troisième tiret est rajouté à l'article 14 afin de compléter et de préciser les dispositions inscrites nouvellement, de le cadre de cette présente modification, à l'article 2. L'ajout est le suivant :

« Cas particulier pour les travaux de transformation des parkings existant :  
Pour les travaux de transformation de place de stationnement excédentaire dans l'emprise du bâtiment, il n'est pas fixé de COS pour les immeubles de bureaux et d'activité. »

Cette précision est nécessaire pour limiter, aux seuls bureaux et activités, la possibilité de transformation de place de stationnement en une autre destination. La transformation de places excédentaires en une autre destination permet en outre de libérer de l'espace dans un espace déjà relativement urbanisé.

#### **4 EVALUATION DES INCIDENCES DES ORIENTATIONS DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT**

Cette évaluation ainsi que l'exposé de la manière dont le P.L.U. prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement figurent dans le chapitre 4 de la 2<sup>ème</sup> partie du rapport de présentation du P.L.U. approuvé en 2006.

La présente modification ne remet en cause ni cette évaluation ni cet exposé. En effet, la modification n'apporte aucune répercussion négative sur le territoire communal. Au contraire, les changements apportés dans le règlement des zones et en particulier l'article 12, relatif au stationnement, participe à l'amélioration du cadre urbain.

La réduction des normes de stationnement sur plusieurs zones de la commune a pour objet d'entraîner une baisse de l'utilisation des voitures au sein de la commune, situation possible grâce à la bonne desserte de la commune par plusieurs modes de transport en commun. La diminution de l'usage des moyens de transports motorisés individuels participe à la réduction des impacts de la voiture sur l'environnement soit la pollution (par la baisse d'émission de gaz à effet de serre...).

De plus, la présence moins importante de la voiture au sein de la commune et dans la vie de tous les jours améliore également le cadre de vie de manière générale : moins de circulation, de bruit et génère de ce fait un environnement plus sain pour le bienfait des habitants. La commune est déjà sujette à des nuisances importantes en termes de pollutions atmosphérique et sonore (p17 du rapport de présentation). L'amélioration de ce cadre de vie par la réduction de la présence de la voiture au sein même du territoire n'est de ce fait pas négligeable.

La modification apportée à l'article 10, concernant la hauteur, ne génère aucune répercussion négative sur l'environnement. La possibilité de pouvoir relier dorénavant deux bâtis à l'angle permettra de créer un environnement urbain cohérent et agréable visuellement.

En conclusion, les impacts sur l'environnement ne sont pas différents de ce que prévoyait déjà le PLU, approuvé le 21 décembre 2006 et la modification de manière générale améliore le cadre de vie.

