

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

COMMUNE DE LA SALLE LES ALPES (05240)

**MODIFICATION SIMPLIFIEE N°5 DU
PLAN LOCAL D'URBANISME**



PIECE N°1 : RAPPORT DE PRESENTATION

PLU approuvé le :

15 décembre 2010

Modification simplifiée n°5 approuvée le :

Le Maire,

Alpicité
Urbanisme, Paysage,
Environnement

Avenue de la Clapière,
Résidence n°1 la croisée des chemins
05200 EMBRUN
Tel : 04.92.46.51.80
contact@alpicite.fr - www.alpicite.fr

SOMMAIRE

Sommaire	3
1. Objectifs de la modification simplifiée n°5 du PLU	5
2. Justifications	8
2.1. Règlement avant modification	8
2.2. Règlement après modification	9
2.3. Justification de la modification.....	10
3. Incidences du projet	12

1. OBJECTIFS DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE N°5 DU PLU

La commune de La Salle les Alpes a procédé à une révision allégée, une modification de droit commun et 4 modifications simplifiées de son PLU depuis son approbation le 15 décembre 2010.

La dernière modification simplifiée a été approuvée le 7 février 2018.

Aujourd'hui, la commune souhaite réaliser une modification simplifiée pour une problématique spécifique de règles de stationnement dans les hébergements hôteliers et touristiques.

Ainsi la procédure de modification simplifiée n°5 a été prescrite par arrêté municipal n°21.06.14 du 17 juin 2021. Les objectifs fixés sont les suivants :

« [...] »

Vu la délibération n°2021-4 du 16 février 2021 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Briançonnais, portant transfert de compétence entre les communes du Briançonnais et la communauté de communes du Briançonnais dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités ;

Vu la délibération n°2021-5 du 16 février 2021 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Briançonnais, portant arrêt du projet de Plan de mobilité simplifié du Briançonnais ;

Considérant la volonté du territoire de rationaliser et de diversifier les modes de déplacements dans la vallée de la Guisane-Serre Chevalier en vue de désengorger la vallée en période de pointe ;

Considérant l'évolution des pratiques des usagers vers des modes de transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de vacances en montagne ;

Considérant le travail que souhaite mener la municipalité avec les établissements existants et futurs pour mettre en place, en plus des transports publics existants, des liaisons en transports en commun privés depuis les principaux aéroports et gares de la région ;

Considérant l'engagement de la commune et plus généralement de la Station de Serre-Chevalier et de la CCB dans la mise à disposition de transports en communs et d'itinéraires pour les modes de déplacements doux, permettant également de ne pas avoir besoin d'un véhicule une fois arrivé sur le territoire ;

Considérant que, par ailleurs, les espaces de stationnement participent de l'imperméabilisation des sols ;

Considérant de ce fait qu'il serait utile dès maintenant et sans attendre la future révision générale du PLU d'inciter à limiter l'usage de la voiture individuelle pour ce type de déplacements, dans une logique de limitation des émissions de gaz à effet de serre. Que pour se faire, le nombre de places minimum demandé par le PLU actuellement opposable pour la création d'hébergements touristiques (hôtels, résidences de tourisme), doit être abaissé dans les zones où la création d'hébergements touristiques est permise.

Précisant que d'éventuelles erreurs matérielles pourront être corrigées si nécessaire. »

La présente modification simplifiée n°5 du PLU s'inscrit dans le champ d'application de l'article L.153-45 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, les dispositions proposées respectent strictement les conditions fixées pour la réalisation d'une modification simplifiée du document d'urbanisme, à savoir qu'elles :

- Ne portent pas atteinte à l'économie du plan ;
- Ne réduisent pas un espace boisé classé (EBC), une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- Ne réduisent pas une protection édictée en raison des risques de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou ne présentent 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 ;
- Ne créent pas des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté

... mais modifient **le règlement**, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.

Ces différents points font entrer la procédure dans le cadre d'une modification (L 153-36), mais celle-ci est également « *Dans les autres cas que ceux mentionnés à l'article L. 153-41[...]* » puisqu'elle :

- ne majore pas de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- ne diminue pas ces possibilités de construire ;
- ne réduit pas la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- n'applique pas l'article L. 131-9 du présent code...

... ce qui permet d'appliquer une procédure de modification simplifiée.

La procédure a été l'objet d'une demande de cas par cas auprès de la Mission Régional d'Autorité Environnementale (MRAe), puisque n'étant pas systématiquement soumise à évaluation environnementale (L104-1 et L104-3 du Code de l'Urbanisme).

Suite à ce cas par cas, par décision n°CU-2021-2896 du 30 juillet 2021 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) Provence Alpes Côte d'Azur la modification simplifiée n°5 du PLU n'est pas soumise à évaluation environnementale.

L'article L.153-47 du CU précise que : « *Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes publiques 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, [...] par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.

[...]

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. [...] ».

Le contenu de la modification simplifiée n°5 du PLU de La Salle les Alpes respecte les critères fixés par les articles L 153-36 et L 153-45 du code de l'urbanisme. Les pièces du dossier du PLU concernées par la présente modification sont les suivantes :

- **Le rapport de présentation.** Le rapport de présentation du PLU approuvé est complété avec le rapport de présentation de la modification simplifiée n°5.
- **Le règlement - document écrit.** Le règlement est modifié par une évolution des règles applicables aux stationnements de certains hébergements hôteliers et touristiques (ANNEXE n°1 : règles de stationnement).

2. JUSTIFICATIONS

Nb : Sont surlignés en jaune les éléments modifiés dans le règlement actuellement opposable. Sont écrits en rouge les éléments modifiés dans le projet de modification n°5.

Modification du règlement écrit – Evolution des règles applicables aux stationnements de certains hébergements hôteliers et touristiques (ANNEXE n°1 : règles de stationnement)

2.1. Règlement avant modification

ANNEXE n°1 : règles de stationnement

HABITATION	SERVICES BUREAUX BAT. PUBLICS COMMERCES	ETS INDUSTRIELS ET ARTISANAUX
1 place par logement jusqu'à 80m ² de surface de plancher, puis au-delà de 80 m ² de surface de plancher, 1 place supplémentaire par tranche de 40 m ² de surface de plancher entamée.	Surface stationnement, non compris les aires de manœuvre = 60 % de la surface de plancher	La plus contraignante des deux conditions : soit 1 place par tranche de 40m ² de surface de plancher soit 60 % de la surface de plancher Surface stationnement, non compris les aires de manœuvre

HOTELS	SALLES DE SPECTACLES OU DE REUNIONS	ENSEIGNEMENT	
		1 ^{er} degré	2 ^{ème} degré
1 place par chambre.	1 place pour 3 personnes	1 place par classe	2 places par classe
RESTAURANT		GITES, CHAMBRE D'HOTES	
1 place pour 10 m ² de salle		1 place pour 4 lits	

Pour les résidences de tourisme de plus de 200 lits

1 place pour 40 m² de surface de plancher réservée à l'hébergement hors partie commune.

NOTA : - les taux s'entendent en pourcentage de la surface de plancher

- les surfaces s'entendent en mètres carrés de surface de plancher

2.2. Règlement après modification

ANNEXE n°1 : règles de stationnement

HABITATION	SERVICES BUREAUX BAT. PUBLICS COMMERCES	ETS INDUSTRIELS ET ARTISANAUX
1 place par logement jusqu'à 80m ² de surface de plancher, puis au-delà de 80 m ² de surface de plancher, 1 place supplémentaire par tranche de 40 m ² de surface de plancher entamée.	Surface stationnement, non compris les aires de manœuvre = 60 % de la surface de plancher	La plus contraignante des deux conditions : soit 1 place par tranche de 40m ² de surface de plancher soit 60 % de la surface de plancher Surface stationnement, non compris les aires de manœuvre

HOTELS	SALLES DE SPECTACLES OU DE REUNIONS	ENSEIGNEMENT	
		1 ^{er} degré	2 ^{ème} degré
1 place pour 2 chambres.	1 place pour 3 personnes	1 place par classe	2 places par classe

RESIDENCES DE TOURISME DE PLUS DE 200 LITS	RESTAURANT	GITES, CHAMBRE D'HOTES
0,7 place par logement /appartement, avec un minimum d'une place par tranche de 120m ² de surface de plancher entamée (la règle la plus contraignante s'applique).	1 place pour 10 m ² de salle	1 place pour 4 lits

NOTA : - les taux s'entendent en pourcentage de la surface de plancher

- les surfaces s'entendent en mètres carrés de surface de plancher.

2.3. Justification de la modification

Le territoire du Briançonnais est engagé depuis l'approbation du SCoT du Briançonnais en juillet 2018 dans une démarche de rationalisation des transports, que ce soit les transports liés à l'activité touristique, ou pour les usages quotidiens. Ceci est notamment et spécifiquement traduit pour la vallée de la Guisane – Serre Chevalier qui présente de gros enjeux sur les deux thématiques, dont bien évidemment la gestion des périodes de pointe touristique.

Cette volonté se traduit de manière concrète par la réalisation au niveau communautaire d'un Plan de Mobilité simplifié. Celui-ci a été arrêté par le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Briançonnais le 16 février 2021, la Communauté de Communes ayant récupéré la compétence à cette même date dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités.

Au-delà de cette volonté au niveau intercommunal, il est fait le constat depuis plusieurs années d'une évolution des modes de transport utilisés pour se rendre sur les lieux de vacances, et notamment en station, ceci étant particulièrement vrai pour les stations de dimension internationale comme c'est le cas pour Serre-Chevalier.

La spécificité du territoire en matière de desserte par les transports en commun est bien évidemment à prendre en compte, mais on considère aujourd'hui que :

- Pour les résidences de tourisme, environ 60 % des clients utilisent la voiture individuelle et 40 % des transports collectifs (souvent multimodal). Ce constat peut évoluer selon le type de résidence (taille, classement ...) et la desserte du territoire, mais en tout état de cause, un ratio de 0,6 à 0,7 places par logement y est suffisant ;
- Pour les hôtels, la proportion de clientèle internationale joue aussi beaucoup. Ainsi, il est constaté que l'utilisation de la voiture individuelle se situe entre 30 (clientèle internationale majoritaire) et 50 %, soit un besoin d'environ 1 place pour 2 ou 3 chambres. Là aussi la desserte du territoire joue.

Ce constat est partagé par la commune de La Salle les Alpes, qui l'a notamment ressenti dans les projets récents qui lui ont été présentés.

Par ailleurs la commune s'engage elle aussi dans des démarches concrètes en travaillant avec les établissements existants et futurs pour mettre en place, en plus des transports publics, des liaisons en transports en commun privés depuis les principaux aéroports et gares de la région.

Des navettes sont mises en place sur la commune et plus généralement sur le territoire pour que la voiture individuelle ne soit pas non plus utile sur place.

Les itinéraires doux sont régulièrement améliorés.

Les élus souhaitent donc prendre en compte au plus vite cette évolution afin de s'engager dans les politiques intercommunales. Ils estiment que cela sera un vrai plus sur le territoire pour les prochaines années et qu'il serait dommage que d'ici l'approbation de la révision générale du PLU (qui n'aboutira pas avant 1 an à 1 an et demi au mieux), des hébergements soient créés avec des surfaces de stationnement dimensionnées sur des réalités dépassées.

L'évolution des règles permettra aussi de « tester » l'efficacité de ces nouvelles dispositions d'ici justement l'approbation de la révision générale, et ainsi éventuellement pouvoir adapter les choix.

L'ensemble de ces mesures participent d'un cercle vertueux qui doit permettre pour des raisons fonctionnelles de désengorger les vallées et notamment la vallée de la Guisane, mais qui aura aussi un effet concret en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'imperméabilisation des sols.

C'est là aussi un des objectifs de la municipalité.

Ainsi, il est fait le choix d'abaisser les obligations de réalisation de place de stationnement pour les hébergements les plus structurants, en l'occurrence les hôtels et les résidences de tourisms.

Les ratios retenus correspondent plutôt à la tranche haute par rapport aux constats réalisés précédemment, du fait de la structure actuelle des transports en commun sur le territoire (pas d'aéroport à moins de 2h de route, pas de gare TGV à Briançon, ...) et d'un projet de mobilités qui se met encore en place. Le but n'est pas non plus dans un premier temps de saturer le domaine public de véhicules.

Comme cela a été expliqué, la révision générale pourra être l'occasion d'abaisser encore ces seuils si les retours sont positifs.

Ainsi :

- Pour les résidences de tourisme, la règle évolue d'une place pour 40 m² de surface de plancher réservée à l'hébergement (soit grosso modo une place par logement), à 0,7 place par logement (soit un gain de 30 places par tranche de 100 logements). Un ratio est également mis en place sur la base de la surface de plancher globale, ce genre de structure incluant de nombreux services connexes qui pourraient nécessiter des besoins de places supplémentaires s'ils venaient à être ouverts au public (spa, restaurants, ...), mais aussi les besoins du personnel ; et le nombre de logements n'étant que déclaratif ;
- Pour les hôtels, on passe là aussi d'une place par chambre à 1 place pour 2 chambres.

Les gîtes et chambres d'hôtes, ne présentent pas du tout les mêmes clientèles et besoins, et leur seuil reste inchangé.

Les tableaux sont réorganisés pour plus de clarté.

3. INCIDENCES DU PROJET

Le projet ne présente aucune incidence négative sur l'environnement, puisqu'il doit permettre de favoriser les transports collectifs et l'utilisation des modes doux, et ainsi participer d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'imperméabilisation des sols.

La réduction des besoins de stationnement peut aussi avoir une incidence positive d'un point de vue paysager, évitant des stationnements en extérieur souvent impactants.

C'est aussi l'occasion d'améliorer la sécurité sur les axes routiers.