



DIRECTION GENERALE ADJOINTE
AMENAGEMENT DURABLE, ENVIRONNEMENT ET MOBILITE
Direction des Infrastructures et des Transports
Direction Adjointe à la Conduite d'Opérations
Service Foncier, Aménagement Rural et Urbanisme

Affaire suivie par : Amaury BAVIERE
Mail : amaury.baviere@oise.fr
Tél. : 03.44.10.70.29

MADAME PASCALE LOISELEUR
MAIRE DE SENLIS
MAIRIE DE SENLIS
PLACE HENRI IV
60300 SENLIS

Beauvais, le 16/10/2025

Objet : Plan Local d'Urbanisme Arrêt / Phase Consultation Personnes Publiques Associées

Madame le Maire,

Par un courrier reçu le 16 juillet 2025, vous avez bien voulu me consulter sur votre projet de Plan Local d'Urbanisme qui a été arrêté par délibération du Conseil municipal en date du 3 juillet 2025 et je vous en remercie.

Après une étude attentive de votre dossier, j'ai l'honneur de vous faire part des observations ci-dessous.

DEPLACEMENTS ROUTIERS

Le chapitre « Mobilités – Réseau routier » du diagnostic fait état du réseau routier départemental qui traverse le territoire communal.

Dans une démarche d'actualisation, je vous communique des données issues des comptages les plus récents réalisés par le Département. Ces derniers relèvent une moyenne journalière annuelle :

- Sur la RD 1330, classée en catégorie 1 (trafic moyen journalier supérieur à 15 000 véhicules/jour) par le règlement de la voirie départementale (RVD).
 - au PR 20+700, de 32 930 véhicules en 2024, dont 8,6% de poids lourds,
 - au PR 25+280, de 31 699 véhicules en 2024, dont 7,1% de poids lourds,
- Sur la RD 330, classée en catégorie 2 par le RVD (trafic moyen journalier de 7 000 à 15 000 véhicules/jour) :
 - au PR 1+375 de 9 799 véhicules en 2025, dont 2,9% de poids lourds,
 - au PR 4+000 de 3 528 véhicules en 2025, dont 2,3% de poids lourds,
- Sur la RD 1017, classée en catégorie 2 par le RVD, en 2024 :
 - au PR 6+500, de 11 942 véhicules en 2024, dont 2,1 % de poids lourds,
 - au PR 15+760, de 9 180 véhicules en 2024, dont 4,4% de poids lourds,
- Sur la RD 1324, au PR 6+220, de 6 866 véhicules en 2024, dont 13,9 % de poids lourds, classée en catégorie 3 par le RVD (trafic moyen journalier de 2 000 à 7 000 véhicules/jour),

- Sur la RD 924, au PR 14+000, de 6 156 véhicules en 2025, dont 2,3% de poids lourds, classée en catégorie 3 par le RVD,
- Sur la RD 932A, au PR 0+269 de 9 463 véhicules en 2020, dont 5,9% de poids lourds, classée en catégorie 3 par le RVD.

PROJETS DEPARTEMENTAUX

Je regrette l'absence de reprise explicite dans le PLU arrêté des projets majeurs d'intérêt général portés par le Département.

1- Emplacements réservés départementaux

Je vous rappelle que le Département avait, dès juin 2023, transmis les éléments nécessaires en vue de l'inscription de deux emplacements réservés à son profit : l'un relatif à la mise à 2 x 2 voies de la RD 1330, l'autre concernant le projet de liaison douce Trans'Oise entre Senlis et Chantilly.

Ces demandes ont été réitérées par les services départementaux en mars et avril 2024, avec transmission par commodité pour un report fidèle, des fichiers SIG des deux entreprises. Or, il apparaît que les deux projets susmentionnés ne figurent pas ni sur le plan de zonage, ni dans la liste des emplacements réservés annexée au règlement écrit du PLU arrêté.

L'aménagement futur de la RD 1330 en 2x2 voies sur 5 kilomètres constitue pourtant un projet structurant majeur pour le territoire. Cet axe est aujourd'hui l'une des principales voies de transit, avec un trafic journalier de près de 33 000 véhicules. Sa mise à 2x2 voies répond à des enjeux de fluidité, de sécurité routière et de désenclavement économique à l'échelle du sud du département, tout en accompagnant le développement attendu des zones d'activités (site ALATA). L'absence d'inscription des emplacements réservés nécessaires à ce projet dans le PLU fragilise à terme sa faisabilité et va à l'encontre d'une planification cohérente. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 14 mars 2018 prorogé par arrêté du 8 août 2024 jusqu'au 20 octobre 2029. L'arrêté a emporté mise en compatibilité du PLU de SENLIS.

De même, la Trans'Oise Senlis-Chantilly constitue une liaison cyclable stratégique, inscrite dans les projets départementaux de mobilité douce et appelée à faire l'objet d'une enquête publique et parcellaire. Elle doit impérativement être reprise afin d'assurer la compatibilité du PLU avec ce projet d'intérêt général.

En conséquence, je sollicite que les deux emplacements réservés sollicités par le Département soient dûment reportés et affichés par le PLU. Leur intégration constitue une condition indispensable pour garantir la compatibilité du document avec les projets d'intérêt général portés par le Département et assurer la cohérence de l'aménagement futur du territoire.

Par ailleurs, afin de sécuriser la réalisation des projets d'intérêt général, il apparaît nécessaire que le règlement du PLU soit complété, pour les zones concernées (Ace, N et Nce), par l'ajout de l'alinéa suivant :

« Sont autorisés les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public, quel que soit le statut du gestionnaire ou de l'opérateur. »

2- Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitée (STECAL) – Aire de grand passage

Le PLU arrêté prévoit l'inscription d'un STECAL dénommé Nagp destiné à l'accueil d'une aire de grand passage pour les gens du voyage. Je prends acte et estime cependant nécessaire que les conditions de desserte de ce site soient davantage précisées dans le document.

Selon les éléments transmis lors de la saisine de l'autorité environnementale en 2020, la desserte de l'aire devait s'effectuer depuis le chemin forestier dit Chemin Royal, en connexion avec la RD 1017. Cette option impose la réalisation d'une étude de sécurité routière par le porteur de projet afin de vérifier les conditions d'accès et de définir les éventuels aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des usagers. J'attire également votre attention sur une difficulté particulière : le classement en Espace Boisé Classé (EBC) de part et d'autre du Chemin Royal compromet toute possibilité d'élargissement de cette voie, pourtant indispensable au bon fonctionnement de l'équipement. Dans

l'hypothèse retenue, seul un carrefour en T sur la RD 1017, accompagné d'une signalétique adaptée, pourrait être envisagé, sous réserve des conclusions de l'étude de sécurité réalisée par le porteur de projet.

En revanche, l'option consistant à desservir l'aire depuis le projet de carrefour giratoire RD 1017 / RD 1330 doit être définitivement écartée. La configuration actuelle du projet ne permet pas de garantir un accès sécurisé et une desserte directe par un giratoire n'apparaît pas adaptée à ce type d'équipement public.

Les scénarios étudiés avec une branche dédiée ne répondent pas aux impératifs sécuritaires, notamment en raison d'un tracé trop rectiligne, de la présence d'une courbe présentant un risque accidentogène et de contraintes liées à la giration des véhicules lourds.

Enfin, je rappelle que la mise en place d'un ouvrage de plus grande envergure ne saurait être retenue, compte tenu des contraintes foncières et des implications financières.

Au regard de ces éléments, il me paraît indispensable que le PLU s'accompagne d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique au STECAL, et ce, afin d'encadrer précisément l'aménagement de la future aire d'accueil, de sécuriser les conditions de desserte de cette dernière et de garantir la cohérence entre les prescriptions d'urbanisme, les contraintes environnementales et les exigences de sécurité routière.

CIRCULATIONS DOUCES

Je constate avec intérêt que votre commune affiche la volonté, dans le PADD, de favoriser le développement des mobilités douces. Cette démarche se traduit notamment par la transformation de la gare routière en Pôle d'Échange Multimodal, la requalification des espaces publics et l'amélioration des cheminements doux dans le « cœur de ville ». Elle s'appuie également sur une logique de proximité dans les projets neufs, afin de promouvoir un urbanisme des courtes distances. Ces choix contribuent à l'objectif de réduction de la part des mobilités carbonées dans les déplacements du quotidien.

Par ailleurs, les dispositions du règlement écrit confortent cette démarche en prévoyant l'aménagement de stationnements pour vélos afin d'en encourager l'usage, ainsi qu'en imposant que toute voie nouvelle soit conçue de manière à assurer la circulation et la sécurité de l'ensemble des mobilités douces.

Il convient de rappeler l'importance croissante des liaisons douces dans les projets d'urbanisme, non seulement comme élément favorable au développement durable mais également comme facteur dit « déterminant de santé » et jouant un rôle dans la qualité générale du cadre de vie. À cet égard, je rappelle que le projet de liaison douce Trans'Oise Senlis-Chantilly constitue un maillon structurant des continuités cyclables locales et supra-communales et doit trouver une traduction explicite dans le PLU.

Enfin, je vous informe que le Département, au titre des cofinancements autorisés par le Code Général des Collectivités Territoriales, s'inscrit comme un possible partenaire financier des projets en matière de circulations douces / modes de déplacement actifs menés sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale.

ETUDE FONCIERE

Le rapport de présentation recense 92,6 hectares d'espaces libres, dont seuls 18 hectares de dents creuses « facilement mobilisables » sont retenus comme gisements fonciers potentiels. Aucune de ces disponibilités ne se situe en bordure de route départementale, comme le confirment les cartes présentées aux pages 21 à 35 du rapport de présentation. Toutefois, à la page 12 du PADD, figure la mention de la mobilisation et de la valorisation d'espaces fonciers « avenue de Creil ». Or, cette voie correspond à la RD 330 et les terrains localisés sur ce secteur sont, selon la page 25 du rapport de présentation, classés parmi les espaces « non mobilisables » ou « difficilement mobilisables ». Cette divergence entre les deux documents appelle des précisions afin de vérifier la cohérence des gisements fonciers effectivement mobilisables.

À ce stade, et en l'absence d'éléments complémentaires, je n'émet pas d'observation particulière en matière de sécurité routière. Un avis sera toutefois rendu de manière formelle par le Département lors de l'instruction d'éventuelles demandes d'autorisation d'urbanisme.

DEVELOPPEMENT URBAIN ET OBJECTIFS CHIFFRES DU PADD

Le projet communal s'appuie sur une ambition démographique affirmée : retrouver le seuil des 17 000 habitants, atteint en 2009, contre 15 386 habitants en 2019. Pour atteindre cet objectif, le PADD et le rapport de présentation identifient un potentiel à environ 730 logements supplémentaires sur la période de référence 2022-2032, soit une moyenne de 73 logements par an. À cet horizon, la population projetée s'élèverait à environ 16 200 habitants, traduisant une croissance démographique annuelle moyenne de 0,4 %.

La démarche repose sur une programmation exclusivement interne à l'enveloppe urbaine. Le PLU révisé ne prévoit en effet aucune ouverture de zone d'urbanisation future à vocation résidentielle. La production de logements doit ainsi s'appuyer sur la poursuite des opérations de renouvellement urbain déjà engagées, complétée par la mobilisation progressive des gisements fonciers internes, évalués à près de 18 hectares. Cette approche traduit une réelle capacité d'accueil des nouvelles constructions dans les tissus urbains existants. Sur le plan qualitatif, le PADD entend améliorer le parc de logements actuel, lutter contre la vacance, diversifier l'offre résidentielle et maintenir la part de logements locatifs sociaux à 25 % du parc. La commune affiche également la volonté d'accompagner l'adaptation du parc aux enjeux énergétiques et aux besoins liés au vieillissement de la population.

Toutefois, plusieurs points de vigilance méritent d'être soulignés. Les calculs démographiques apparaissent insuffisamment explicités et reposent parfois sur des données imprécises. Ainsi, le diagnostic indique à tort une population de 15 803 habitants en 2022, alors que les chiffres officiels de l'INSEE font état de 15 238 habitants. La projection du PADD à 16 200 habitants en 2032 correspond à une croissance annuelle comprise entre 0,4 % et 0,6 % selon l'année de référence retenue (2019 ou 2022).

Par ailleurs, l'absence de données actualisées au 1^{er} janvier 2025, concernant les logements déjà livrés ou la vacance existante, fragilise la solidité des estimations et la pertinence des objectifs. Le PADD gagnerait à préciser ses intentions en matière de remise sur le marché des logements vacants et des résidences secondaires, qui constituent un levier majeur pour la cohérence de sa stratégie résidentielle.

Enfin, je m'interroge sur la période de projection retenue. En envisageant l'avenir communal uniquement à l'horizon 2032, le PADD adopte un pas de temps relativement court. Or, le PLU est avant tout un document de planification stratégique, qui se déploie habituellement sur une durée de 10 à 15 ans. Cette temporalité réduite limite la portée prospective du projet communal et risque de restreindre sa capacité à anticiper pleinement les mutations démographiques, économiques et environnementales à venir.

CONSOMMATION D'ESPACE

Je note les efforts du PLU pour limiter la consommation d'espace, notamment par la réduction de la surface totale des zones U et AU de 10,77 hectares par rapport au document précédent, ainsi que par le choix de ne pas ouvrir de nouvelles zones d'extension à vocation résidentielle. Toutefois, l'affirmation, dans le rapport de présentation et dans le PADD, d'une « absence de consommation d'espace » n'est pas totalement exacte.

En réalité, il s'agit d'une absence de nouvelles zones d'extension par rapport au PLU initial, mais la croissance démographique projetée et la mobilisation des 18 hectares de dents creuses identifiés comme « facilement mobilisables » entraîneront inévitablement une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF), comme le souligne d'ailleurs l'évaluation environnementale.

Il convient de rappeler que, conformément à la décision du Conseil d'État datée du 24 juillet 2025 qui a validé la circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le "zéro artificialisation nette des sols" et aux recommandations du fascicule n° 1 « Définir et observer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et l'artificialisation des sols » publié en décembre 2023 par le ministère de la Transition écologique, un espace naturel,

agricole ou forestier ne doit être considéré comme « consommé » que lorsqu'il perd effectivement son usage naturel, agricole ou forestier au profit d'un usage urbain. À ce titre, même une parcelle située en zone urbaine d'un document d'urbanisme peut être qualifiée d'ENAF tant qu'elle n'a pas fait l'objet d'un démarrage effectif des travaux. Ainsi, une partie des 18 hectares de dents creuses mobilisables devra vraisemblablement être intégrée dans le calcul de la consommation d'espace à venir.

Sur le plan chiffré, la consommation mesurée sur la période 2011-2021 s'élève à 12,4 hectares, tandis que la période 2021-2024 enregistre déjà 1,3 hectare consommé. Le rapport de présentation projette, pour la période 2021-2031, une consommation de 6,2 hectares, soit une réduction d'environ 50 % par rapport à la décennie précédente, puis 3,1 hectares entre 2031 et 2041. Ces prévisions s'inscrivent dans l'esprit de l'objectif de réduction progressive de la consommation foncière fixé par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, bien qu'elles gagneraient à être mises en perspective avec les objectifs chiffrés inscrits dans le SRADDET.

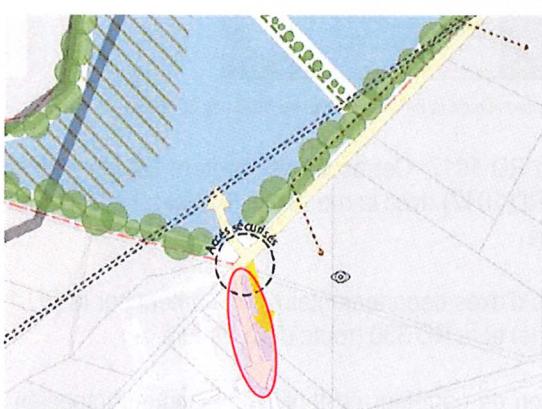
En effet, le SRADDET Hauts-de-France fixe, pour la Communauté de Communes Senlis Sud Oise, un objectif de réduction de 57,3 % de la consommation d'espaces entre le 1^{er} janvier 2021 et le 1^{er} janvier 2031, soit une enveloppe de 18 hectares à répartir entre les 17 communes de l'EPCI. Dans ce contexte, même si les 18 hectares de dents creuses mobilisés par le PLU arrêté peuvent être partiellement atténus par la présence de plus petites dents creuses, l'ampleur globale de la mobilisation foncière — incluant les 17,3 hectares prévus pour le développement économique, les emprises des Secteurs de Tailles et de Capacité d'Accueil Limitée (STECAL) et les 1,3 hectare d'emplacements réservés — apparaît difficilement compatible avec les orientations supra-communales.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Je note avec intérêt, que conformément aux dispositions de l'article L.151-6-2 du Code de l'urbanisme, une OAP thématique « Trame Verte et Bleue » a été instaurée à l'échelle communale. Elle propose de nombreuses actions en faveur de la biodiversité et des continuités écologiques.

L'OAP îlot Foch et l'OAP Éco Quartier prévoient un développement résidentiel et tertiaire à proximité immédiate de la RD1017 et de la RD1324. Je n'émet pas d'observation particulière en matière de sécurité routière à ce stade, mais je rappelle que tout projet créant un nouvel accès sur ces routes départementales devra recueillir l'accord préalable du Département.

L'OAP Portes de Senlis, dédiée à l'extension de la zone d'activités intercommunale, appelle à une vigilance particulière.

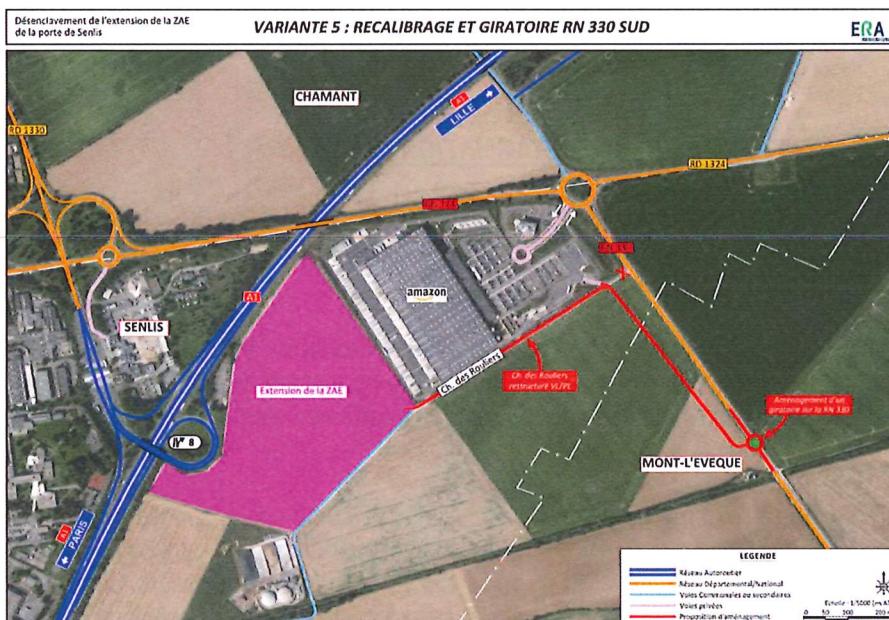
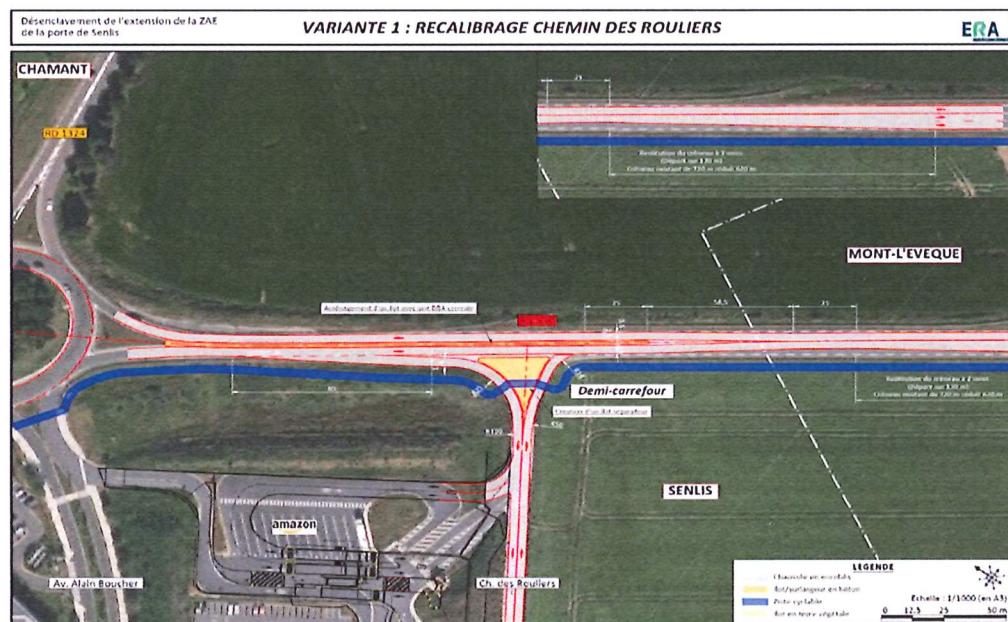


Extrait « OAP Portes de Senlis »

Le document indique encore, aux pages 13 et 14, une desserte par le sud via le chemin des Rouliers. Cette hypothèse a pourtant été écartée lors de la réunion technique du 20 février 2024 et le Département a confirmé son avis défavorable par courrier en date du 26 mars 2024.

Je rappelle que la Trans'Oise, voie verte départementale et partie d'un itinéraire européen, ne peut cohabiter avec un flux important de poids lourds et que le transit supplémentaire sur la RD 330 occasionnerait une augmentation du trafic dans les agglomérations de SENLIS et de MONT-L'ÉVEQUE. Le document doit donc être corrigé afin de supprimer toute référence à cette desserte sud.

Pour mémoire, il a été acté lors de la réunion du 20 février 2024 (Annexe 1) de retenir à court terme la variante 1 consistant à aménager un demi-carrefour avec terre-plein central interdisant les « tourne-à-gauche » sur la RN 330 ; puis, à moyen terme, la variante 5 prévoyant le recalibrage du chemin des Roulier et la réalisation d'un giratoire sur la RN 330.



Source : Support de présentation de la réunion de désenclavement de l'extension de la ZAE de la porte de Senlis du 20/02/2024

L'OAP Quartier Ordener prévoit un accès sud débouchant sur la RD 1017. Cet accès nécessitera l'étude globale de l'aménagement du carrefour de la rue du Faubourg Saint Martin (RD 1017) avec la rue André Maginot. Le Département devra être associé à la conception du projet et son avis sera requis.

Enfin, les OAP Entrées de ville prévoient plusieurs requalifications d'axes départementaux, notamment sur la RD 1324 (avenue du Général de Gaulle), la RD 1017 (avenue de Compiègne) et la RD 330 (route de Nanteuil).

Je rappelle que tout recalibrage de chaussée, toute requalification de carrefour ou tout aménagement impactant les dépendances départementales devra être conduit en lien avec les services routiers départementaux et soumis à leur validation.

Les autres entrées de ville (avenue de Creil, rue du Faubourg Saint-Martin, avenue de Chantilly) n'appellent pas d'observation particulière.

PLANS D'ALIGNEMENT

Pour rappel, deux plans d'alignement sont applicables sur la commune de SENLIS :

- pour la RD 924, plan approuvé par arrêté préfectoral du 2 juin 1899,
- pour la RD 1017, plan approuvé par ordonnance royale du 27 avril 1838.

Ces documents sont consultables en version numérisée sur le site internet des Archives Départementales de l'Oise à l'adresse suivante archives.oise.fr – onglet Archives en ligne - Rubrique CARTES ET PLANS.

Je vous rappelle que ces plans d'alignement doivent être repris dans l'annexe Servitudes d'Utilité Publique de votre PLU afin que, conformément à l'article L.152-7 du Code de l'urbanisme, leurs dispositions demeurent opposables aux tiers. A contrario, la suppression des plans d'alignement devenus obsolètes devra être soumise à l'avis technique des services départementaux et portée à enquête publique.

EMPLACEMENTS RESERVES

Le PLU arrêté prévoit l'inscription de 14 emplacements réservés, tous au profit de la commune. Toutefois, et comme cité plus haut, je réitère ma demande que les deux emplacements réservés sollicités par le Département soient dûment reportés et affichés par le PLU. Leur intégration constitue une condition indispensable pour garantir la compatibilité du document avec les projets d'intérêt général portés par le Département et assurer la cohérence de l'aménagement futur du territoire.

Je vous rappelle par ailleurs que pour les travaux dont l'emprise est susceptible de concerner le domaine public départemental, le maître d'ouvrage devra obligatoirement prendre contact avec les services routiers territoriaux du Département afin de les associer le plus en amont possible aux réflexions portant sur la conception du projet et de solliciter une convention de maîtrise d'ouvrage ou une permission de voirie, suivant les cas.

Enfin, l'ensemble des dispositifs ou aménagements créés dans l'emprise du domaine public départemental se doivent de répondre aux exigences techniques et réglementaires. Aussi, je vous informe de l'existence du guide stratégique et méthodologique des aménagements de sécurité en agglomération et du règlement de la voirie départementale. Ces documents produits par le Département sont disponibles sur opendata.oise.fr – onglet DONNEES – thématique Transports et Déplacements.

ESPACES NATURELS SENSIBLES (ENS) ET ENVIRONNEMENT

Le Conseil départemental de l'Oise a approuvé le 4 juillet 2022 son nouveau Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles (SDENS) identifiant 258 ENS dont 134 prioritaires. Votre territoire communal est concerné par 5 Espaces Naturels Sensibles (ENS) d'intérêt départemental et 1 d'intérêt local qui ne se superposent pas toujours aux ZNIEFF et qui ne sont à jour ni dans le diagnostic page 180, ni dans l'évaluation environnementale page 57.

Je vous remercie donc d'actualiser le diagnostic et l'évaluation environnementale avec les données du nouveau schéma ci-dessous (cf. fiches ENS ci-jointes) :

- l'ENS d'intérêt départemental « Corridor de la Vallée de la Nonette » (N_VAL_06) ;
- l'ENS d'intérêt départemental « Forêts de Chantilly et de Pontarmé » (N_VAL_10) ;
- l'ENS d'intérêt départemental « Forêt d'Halatte » (N_VAL_14) ;
- l'ENS d'intérêt départemental « Coulée verte autour de la ferme des alouettes» (N_VAL_15) ;
- l'ENS d'intérêt départemental « Série de pelouses et boisements associés de la Vallée de l'Aunette » (N_VAL_20)
- l'ENS d'intérêt local « Vallée et berges de la Nonette » (N_VAL_19).

Outre le fait que la classification en ENS a pour vocation de faire reconnaître la valeur écologique et paysagère d'un site naturel, celle-ci entraîne également la mise en œuvre d'une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public.

Le Département a mis en place des outils pour sensibiliser les porteurs de projet sur la nécessité de préserver le milieu naturel et les inciter à agir.

Si le périmètre ENS ne présente aucune contrainte réglementaire, ni juridique, il donne droit à un soutien technique et financier de la part du Conseil départemental. Ces aides concernent : l'acquisition de terrains en ENS par les collectivités (avec possibilité d'utiliser le droit de préemption sur certaines zones, votre commune n'étant pas concernée pour l'instant), les inventaires et suivis naturalistes, l'entretien, la gestion et la restauration écologique, l'aménagement pour l'accueil du public et la valorisation pédagogique. Le taux de subvention est défini en fonction de l'intérêt de l'ENS et ne peut dépasser 80%.

Les enjeux environnementaux se concentrent surtout au nord et au sud du territoire ainsi que sur pratiquement toute la frange ouest (ZNIEFF de type I, Espace Naturel Sensibles, corridors écologiques, zones Natura 2000).

Le règlement graphique traduit, de la part de la commune, une volonté de préservation de ces secteurs en les classant en quasi-totalité en zone naturelle et forestière (N), au titre de l'article R.151-24 du Code de l'urbanisme avec une déclinaison en fonction des enjeux (Nce, Ngd, Nj...), le reste étant classé en zone agricole (A) ou même en secteur Ace permettant de préserver les continuités écologiques.

Un classement en Espace Boisé Classé, au titre de l'article L 113-1 du Code de l'urbanisme est présent sur une très grande partie de la zone naturelle et forestière, à l'exception des zones humides, laissées libres afin de permettre leur restauration. Ces dernières sont classées à protéger au titre de l'article L. 151-23 du Code de l'urbanisme. Cette approche est cohérente avec l'orientation du PADD « Senlis, Ville à haute valeur patrimoniale inscrite dans la transition écologique ». Il est toutefois relevé que la zone UF (zone de grands équipements) empiète partiellement sur un ENS d'intérêt départemental, en continuité avec la forêt de Chantilly, et qu'une réduction de son emprise est préconisée afin de préserver la cohérence écologique du secteur.

L'OAP thématique « Trame verte et bleue » basée sur une cartographie précise des biocorridors de la commune et des obstacles à la dispersion des espèces propose de nombreuses actions favorables à la biodiversité et aux continuités écologiques, y compris pour la valorisation des espaces naturels de la commune auprès du public (présence de 2 grandes forêts ouvertes au public entre autres), et conforte les engagements pris dans la grande orientation du PADD citée précédemment. Les OAP sectorielles, quant à elles, ne sont pas de nature à remettre en cause la préservation des ENS de la commune.

EAU

Je relève que les enjeux liés à la gestion de l'eau ont été correctement intégrés dans l'ensemble des pièces du document d'urbanisme. Le rapport de présentation reprend de manière satisfaisante les données de référence, et le PADD en décline les orientations, notamment à travers l'orientation 1 de l'axe 1.

Sur le plan réglementaire, plusieurs dispositions témoignent d'une prise en compte pertinente de la ressource en eau et des milieux associés : l'identification et la protection des zones humides dans le règlement graphique, le classement en zone N de la quasi-totalité des cours d'eau, l'instauration d'une bande d'inconstructibilité de 5 mètres de part et d'autre ces cours d'eau ainsi que l'introduction de prescriptions relatives à la gestion des eaux pluviales à la source.

Sont ainsi prévus la perméabilité des sols dans les espaces de stationnement, et à l'échelle de chaque parcelle, le maintien d'un coefficient minimal de pleine terre et la végétalisation des surfaces libres de toute construction.

Enfin, les annexes renforcent cette approche en intégrant les zonages d'assainissement eaux usées et eaux pluviales ainsi qu'un Schéma de Gestion des Eaux Pluviales, documentant les choix et permettant d'anticiper les aménagements futurs.

AMENAGEMENT NUMERIQUE

Je note que votre commune a pris en compte, conformément à la loi Grenelle II portant Engagement National pour l'Environnement (ENE), l'obligation de traiter la thématique des infrastructures et des réseaux de communications

électroniques dans son document d'urbanisme. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) prévoit ainsi une orientation générale visant à favoriser le développement des infrastructures liées aux communications numériques, en conformité avec les dispositions de l'article L.151-5 alinéa 2 du Code de l'urbanisme.

Cette orientation se traduit de manière concrète dans le règlement écrit du PLU, notamment dans les dispositions communes à toutes les zones, où les prescriptions relatives aux réseaux numériques sont correctement intégrées en stipulant que « *toute nouvelle construction principale doit prévoir les fourreaux enterrés nécessaires au passage de la fibre optique et des réseaux de téléphonie* ».

Je vous précise que, par défaut, le Très Haut Débit (THD) emprunte le réseau de l'opérateur historique France Télécom/Orange. Aussi, pour les nouvelles constructions, il convient de prévoir les infrastructures depuis le domaine public et donc systématiquement depuis les chambres France Télécom, jusqu'en limite de parcelle privée. Si les infrastructures France Télécom n'existent pas en souterrain, il faut les prévoir en domaine public jusqu'au dernier appui aérien (France Télécom ou Basse Tension partagé) existant de la rue concernée.

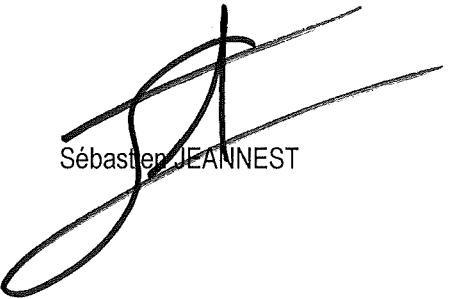
ooo

Afin de garantir la bonne prise en compte des observations formulées et d'assurer la cohérence du projet avant l'enquête publique, je vous propose d'organiser une réunion post-consultation réunissant l'ensemble des Personnes Publiques Associées. Les services du Département se tiennent bien entendu à votre disposition pour y participer activement et préciser, le cas échéant, les propositions évoquées dans le présent avis.

Je vous remercie de bien vouloir noter l'adresse mail suivante bureau.urbanisme@oise.fr, à utiliser pour les prochaines correspondances.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de ma considération très distinguée.

Pour la Présidente du Conseil départemental,
et par délégation,
le Directeur Général des Services,



Sébastien JEANNEST

PJ : - Annexe 1 : CR de la réunion de désenclavement de l'extension de la ZAE de la porte de Senlis du 20/02/2024
- Annexe 2 : Fiches ENS

