

COMMISSION PERMANENTE DU 23 JUILLET 2007

*Décision légalisée en préfecture le 25/07/07*

*Rapport n° P-JPD-9*

## **AVIS DU DÉPARTEMENT SUR LE PLU ARRÊTÉ DE MONTAGNY**

### **VU**

- l'article L. 3211-1 du Code général des collectivités territoriales,
- l'article L. 123-8 du Code de l'urbanisme,
- la délégation générale à la Commission permanente adoptée par délibération de l'Assemblée départementale du 17 février 2006, item n° 22-2-2, concernant les avis relatifs à l'incidence des documents d'urbanisme (plan d'occupation des sols, plan local d'urbanisme, carte communale) sur le domaine public départemental,
- la délibération de l'Assemblée départementale en date du 30 juin 2003 approuvant les règles à intégrer dans les documents d'urbanisme,
- la délibération de l'Assemblée départementale en date du 27 octobre 2003 approuvant les informations et mesures à prendre en compte dans les dits documents.

### **CONSIDERANT**

- la délibération en date du 24 mai 2007 du Conseil municipal de MONTAGNY arrêtant son PLU.

### **SYNTHESE DU CONTEXTE**

La commune de MONTAGNY a arrêté son PLU. Le document présenté au Conseil général pour avis dans le cadre de la procédure de révision du PLU appelle les observations suivantes :

## **1 – REGLEMENT**

Le règlement doit prendre en compte les précisions suivantes :

### **1-1 Limitation des accès**

Au-delà des portes d'agglomération, les nouveaux accès seront limités et devront être regroupés.

La permission de voirie prescrira notamment les conditions de sécurité routière à respecter :

\* Regroupement des accès hors agglomération tous les 400 à 600 m,

\* Distances de visibilité des accès : l'usager de l'accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de traversée, avant qu'un véhicule prioritaire initialement masqué ne survienne.

Toutefois, la création d'accès ne sera accordée que de façon restrictive, après étude de variantes envisageant la desserte des propriétés riveraines sur une autre voie ouverte au public ou sur une voie parallèle ou adjacente.

Dans les zones AU à urbaniser et dans les zones constructibles liées à l'extension de l'agglomération, s'il n'existe pas d'autre accès satisfaisant, le branchement d'une voie nouvelle de desserte d'une zone ne sera autorisé que sous réserve de l'aménagement de l'intersection avec la voie départementale dans de bonnes conditions de sécurité. Une localisation d'intention de ces carrefours à prévoir devra figurer au plan de zonage du document d'urbanisme.

### **1-2 Marges de recul, recul des obstacles latéraux et des extensions de bâtiments existants (généralement applicables au-delà des portes d'agglomération)**

Les mesures suivantes sont à traduire dans le règlement :

Les valeurs des marges de recul sont un minimum à respecter et s'appliquent de part et d'autre de l'axe des routes existantes ou à créer. Elles sont également à prendre en compte dans les zones constructibles et les zones à urbaniser situées au-delà des portes d'agglomération et en bordure d'une route départementale.

Des marges de recul de 35 mètres pour les nouvelles constructions à usage d'habitation et de 25 mètres pour les autres constructions sont applicables de part et d'autre de l'axe de la RD 504, classée dans le Réseau Structurant et de catégorie 1.

Des marges de recul de 25 mètres pour les nouvelles constructions à usage d'habitation et de 20 mètres pour les autres constructions sont applicables de part et d'autre de l'axe de la RD 9, classée dans le Réseau d'Intérêt Général et de catégorie 2.

Des marges de recul de 15 mètres pour les nouvelles constructions sont applicables de part et d'autre de l'axe de la RD 99, classée dans le Réseau d'Intérêt Local et de catégorie 3.

Des marges de recul de 15 mètres pour les nouvelles constructions sont applicables de part et d'autre de l'axe des routes départementales n° 45, n° 49 et n° 80, classées dans le Réseau d'Intérêt Local et de catégorie 4.

Les reculs particuliers suivants sont en outre à respecter au-delà des portes d'agglomération :

#### \* Recul des obstacles latéraux

Le recul à observer est de 7 m du bord de chaussée ou de 4 m minimum derrière un dispositif de protection non agressif (glissière, fossé, banquettes...) ou, en cas de talus amont en pente raide (1 pour 1 ou plus), le pied de l'obstacle devra être incrusté dans le talus à au moins 1,30 m au-dessus de l'accotement. Cette disposition s'applique notamment aux poteaux de clôture non fusibles (béton armé).

Le recul du portail est quant à lui de 5 m par rapport au bord de chaussée pour permettre le stationnement des véhicules hors chaussée.

#### \* Recul des extensions de bâtiments existants

Les extensions de bâtiments existants devront en priorité, respecter les marges de recul énoncées pour les constructions nouvelles. En cas de difficulté motivée, le recul minimum sera celui énoncé pour les obstacles latéraux (7 m du bord de chaussée, 4 m minimum derrière un dispositif non agressif tel que glissière ou fossé). Le projet d'extension ne devra pas en outre réduire les distances de visibilité des usagers de la route, notamment en intérieur des courbes, et les possibilités d'aménagements futurs des routes départementales.

### **1-3 Mesures concernant la sécurité des constructions situées en contrebas de la route**

La mesure suivante est à traduire dans le règlement :

Les nouvelles constructions et les extensions de bâtiments existants devront se prémunir de tout risque de chute de véhicule depuis la route (glissière de sécurité, merlon de terre...). Les dispositifs mis en place devront être agréés par le Conseil général (Délégation aux infrastructures).

### **1-4 Mesures concernant l'écoulement des eaux pluviales**

La mesure suivante est à traduire dans le règlement :

Les nouvelles constructions et les extensions de bâtiments existants devront également tenir compte des eaux de ruissellement de la chaussée et devront permettre :

- le maintien des servitudes existantes en portant une attention toute particulière aux passages anciens des rejets d'eau pluviales ;
- la création de nouvelles servitudes, qui seront négociées par les services du Département avec les propriétaires riverains, lors de travaux d'aménagement des routes départementales.

### **1-5 Mesures concernant le stationnement**

La mesure suivante est à traduire dans le rapport de présentation et dans le règlement :

Une largeur de chaussée de 6,10 m pour les chaussées à deux voies et de 3,05 m pour les chaussées à sens unique doit être maintenue hors stationnement en agglomération. La chaussée ne doit pas supporter de stationnement lorsque sa largeur résiduelle serait localement inférieure à 6,10 m pour les doubles sens et à 3,05 m pour les sens uniques.

## **2 – PLAN DE ZONAGE**

Les limitations des accès sur les routes départementales sont à symboliser sur le plan de zonage. Le symbole doit également apparaître dans la légende.

**DECISION** : En conclusion, la Commission permanente :

- décide que les corrections exposées ci-avant doivent être appliquées au document d'urbanisme,
- demande à la commune d'annexer ces observations au dossier soumis à l'enquête publique, conformément à l'article L123-10 du Code de l'urbanisme et de modifier le PLU avant son approbation afin qu'elles figurent dans le document définitif.

**Adopté à l'unanimité**