



REÇU LE
- 1 AOUT 2024
MAIRIE DE SAINT-JUST-LUZAC

La Rochelle, le 30 JUL. 2024

Direction de l'Environnement et de la Mobilité
Service Urbanisme

Affaire suivie par : Corinne NUYAOUET
N° dossier : 2023-URBA-0086
Tél. : 05 46 31 72 18
Email : corinne.nuyauet@charente-maritime.fr

MADAME GHISLAINE LE ROCHELEUIL-BEGU
MAIRIE DE SAINT-JUST LUZAC
9 PLACE ANDRE DULIN
17320 SAINT-JUST LUZAC

Objet : Révision du PLU : contribution du Département
Pj : Carte Emplacement Réservé

Madame le Maire,

Par délibération du 11 avril 2023, la commune de Saint-Just Luzac a prescrit la révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Par l'exercice de ses compétences en matière de routes et de mobilités, de solidarités, de préservation des espaces naturels sensibles, de gestion de l'eau, d'aménagement foncier, de logement, de développement touristique, mais aussi de ses politiques volontaristes en faveur du développement durable des territoires, le Département de la Charente-Maritime est un acteur de l'aménagement du territoire.

Ainsi, le Département est amené à émettre un avis sur les projets de PLU dont il est régulièrement saisi en sa qualité de Personne Publique Associée (PPA).

Je suis heureuse de vous communiquer la contribution du Département, qui je l'espère vous sera utile dans la mise en œuvre de votre projet d'urbanisme.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes salutations respectueuses.

Pour la Présidente et par délégation,
La Première Vice-Présidente du Département,

Catherine DESPREZ

Copie pour information :
Madame Anne BRACHET, Conseillère départementale,
Monsieur Mickaël VALLET, Conseiller départemental,
Canton de MARENNES
Madame Laurence MOREL, DDTM
Responsable géographique PACT (Planification, Aménagement & Cohésion des Territoires)

Contribution du Département
PLU de la Commune de SAINT-JUST LUZAC

Réf : Délibération du 11 avril 2023 prescrivant la révision du PLU de la Commune de SAINT-JUST LUZAC

Concernant la voirie départementale

Remarques générales

- Les comptages de trafic sur le réseau routier départemental sont publiés et actualisés sur le site internet : <https://la.charente-maritime.fr>, et notamment la carte représentant le trafic moyen journalier annuel en 2021 : https://la.charente-maritime.fr/sites/charente_maritime/files/2022-02/Carte-TMJA-2021%20.pdf,
- L'article R.110-2 du Code de la route définit le terme agglomération comme un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui traverse ou qui la borde ». Pour des raisons de sécurité routière, il est nécessaire de faire correspondre les zones urbaines avec la notion juridique d'agglomération, afin de ne pas créer de potentiel danger sur la voie publique lié à la densification des zones urbaines et la multiplication des accès,
- De manière générale, il convient de ne pas étendre l'urbanisation le long des routes départementales,
- Les projets de desserte des différentes zones à aménager (AU...) nécessitant une jonction avec le domaine public routier départemental devront être présentés au Département, au moment des études, afin d'être validés par celui-ci. Si ces jonctions nécessitent des aménagements routiers, ceux-ci devront être financés par les différents intervenants dans le projet (Commune, Aménageur, ...),
- Les projets de cheminements cyclables situés le long du domaine public routier départemental, ou en connexion avec celui-ci, devront être présentés au Département au moment des études, afin d'être validés par celui-ci. Dans le cadre de projets d'aménagements cyclables, le long ou en traversée des routes départementales, ceux-ci devront être conformes à l'annexe 2 de la délibération n° 406 du 11 avril 2024,
- Le Département préconise les marges de recul suivantes sur les routes départementales, hors routes express et routes à grande circulation :

✓ Hors agglomération :

Zone	Réseau 2x2	Réseau structurant	Autres voies
Zone U	15 m de l'alignement	Ligne de bâti existant et en l'absence, 5 m de l'alignement	Ligne de bâti existant et en l'absence, 5 m de l'alignement
Zone AU	15 m de l'alignement	15 m de l'alignement	10 m de l'alignement
Zone N	15 m de l'alignement	15 m de l'alignement	10 m de l'alignement
Zone A	15 m de l'alignement	15 m de l'alignement	10 m de l'alignement

Ces marges de recul ne s'appliquent pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, ni aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ni aux réseaux d'intérêt publics. Elles peuvent faire l'objet d'adaptations si les circonstances locales le justifient, notamment en cas de constructions existantes.

✓ En agglomération :

Les marges de recul sont laissées à l'appréciation de la commune, notamment si l'implantation de la construction est de nature à porter atteinte à la sécurité publique du fait de sa situation (visibilité, ...),

- Les différentes zones concernées des projets d'urbanisation situées à proximité des réseaux routiers structurants devront intégrer la problématique des nuisances sonores. Les éventuels dispositifs de protection acoustique collectifs ou individuels seront financés par les différents intervenants dans le projet (Commune, Aménageur...),
- De manière générale et compte-tenu des enjeux environnementaux sur le territoire de la commune, il conviendrait, afin d'identifier les friches et les parcelles « dégradées », de référencer celles-ci comme des éléments potentiels permettant la mise en œuvre de projets routiers. Ces éléments pourraient être des ressources pour les mesures compensatoires prescrites et pour garantir à l'avenir l'objectif de Zéro Artificialisation Nette des sols.

Remarques concernant le règlement écrit (pour toutes les zones)

- La Direction des Infrastructures (Agence Territoriale de Marennes) devra être systématiquement consultée pour avis par la Commune, pour toute demande d'autorisation d'urbanisme entraînant la création ou le changement de caractéristiques ou d'utilisation d'un accès sur route départementale ou modifiant significativement le trafic routier à un carrefour existant avec une route départementale,
- Le regroupement d'accès est à privilégier. Sauf cas particuliers qui ne mettent pas en cause la sécurité, le nombre d'accès aux routes départementales est limité à un par unité foncière. Tout accès supplémentaire n'est autorisé que s'il est dûment motivé. Dans l'hypothèse où l'unité foncière est bordée par au moins deux voies ouvertes à la circulation publique, l'accès devra être réalisé sur la voie présentant le moins de risques, tant pour la sécurité des usagers que pour celle des utilisateurs de l'accès (voie communale, route départementale secondaire...). La création d'une contre-allée peut éventuellement être demandée. En cas de division de terrain à la suite d'une autorisation d'urbanisme, il pourra être imposé un accès commun ou un regroupement d'accès,
- Un accès sur route départementale pourra être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales, s'il présente un risque pour la sécurité des usagers de la route départementale ou pour celle des personnes devant utiliser cet accès. Cette sécurité est appréciée, notamment au regard de sa position, de sa configuration, ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic, tant sur la route départementale que sur l'accès ; c'est pourquoi le Département devra être consulté préalablement pour avis avant d'envisager la création de nouvelles zones à urbaniser le long d'une route départementale,

Il conviendrait de préciser dans le règlement de toutes les zones que, pour les accès « véhicules » le long des routes départementales, les portails devront être implantés à une distance minimale de 5 mètres de l'alignement hors agglomération et à une distance minimale de 5 mètres du bord de la chaussée en agglomération. En

agglomération, cette distance minimale pourra ne pas être exigée lorsqu'il n'est pas possible de réaliser une implantation en recul ou lorsque l'arrêt sur la voie publique devant le portail ne présente pas de danger pour les usagers de la route. L'ouverture des portails devra se faire vers les propriétés privées sinon leur recul devra être augmenté de leur déploiement,

- L'aménagement des accès sur les routes départementales devra respecter l'écoulement des eaux pluviales le long de la voirie, notamment s'il existe un fossé le long de cette voie ou si celle-ci est en remblai,
- Pour des raisons de risques sanitaires, le rejet des eaux usées traitées dans les fossés départementaux est interdit sauf en cas d'impossibilité technique de toute autre solution, démontrée par une étude spécifique réalisée par le Service Public Assainissement Non Collectif (SPANC) concerné (« Eau 17 » si la commune est adhérente à ce syndicat). Cependant, même dans le cas d'une étude du SPANC démontrant l'impossibilité technique de toute autre solution que le rejet des eaux usées traitées dans le fossé départemental, le Département se réserve, en dernier recours, la décision de refuser individuellement une dérogation,
- Le débit de surverse des eaux pluviales issues d'un terrain concerné par un projet d'urbanisation et s'écoulant sur le domaine public départemental devra, après la réalisation du projet, être inférieur ou égal à ce même débit avant la réalisation du projet et être compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en vigueur,
- Il conviendrait d'autoriser dans le règlement de toutes les zones, les travaux d'aménagement d'infrastructures routières ainsi que les affouillements et exhaussements du sol qui y sont liés à condition de ne pas compromettre l'aménagement du reste de la zone,
- Les stationnements engendrés par les constructions se feront en dehors des emprises des routes départementales.

Remarques concernant le Plan de zonage

- Si des Espaces Boisés Classés sont inscrits à proximité ou le long des routes départementales, leur inscription ne doit pas gêner la sécurité ou le bon entretien de ces routes. La sécurité impose en effet que les arbres ne soient pas trop près de la chaussée, pour limiter les risques en cas d'accident de la circulation ou en cas d'incendie. De plus, l'entretien de la voie peut nécessiter le passage d'engins ou des travaux de recalibrage qui ne peuvent pas s'effectuer sur l'emprise d'un Espace Boisé Classé. Or toute modification d'un Espace Boisé Classé impose une révision du Plan Local d'Urbanisme.
 - ✓ Hors agglomération :
 - une distance minimum de 10 mètres est donc préconisée entre la limite d'emprise de la voie et les Espaces Boisés Classés le long des Routes Départementales classées en 1ère catégorie et en 2ème catégorie,
 - une distance minimum de 5 mètres est donc préconisée entre la limite d'emprise de la voie et les Espaces Boisés Classés le long des Routes Départementales classées en 3ème catégorie,
- Si des haies et des arbres d'alignement, situés hors agglomération et protégés au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme, sont inscrits à proximité ou le long des routes départementales, il est rappelé que conformément aux règles de l'art relatives aux zones de sécurité, les arbres nouvellement plantés (remplacement des arbres

- existants malades...) devront être implantés à une distance minimum de 4 mètres du bord de la chaussée des routes départementales (une distance de 7 mètres est à rechercher) et à une distance minimum de 7 mètres du bord de la chaussée pour toute nouvelle infrastructure. Ces distances s'appliquent dans la limite du domaine public,
- Il convient de ne pas mettre de trame « Espace Boisé classé » ni de trame de zonage, sur le domaine public routier départemental.

Remarques concernant les emplacements réservés (ER)

carrefour

- Un Emplacement Réservé au bénéfice du Département est à prévoir pour la création d'un carrefour giratoire à l'intersection des Routes Départementales n° 123 et n° 728, conformément au plan ci-joint,
- Les règlements des parcelles concernées par les Emplacements Réservés dédiés à la réalisation de projets routiers et inscrits au bénéfice du Département devront permettre la réalisation de ces projets routiers. Dans ce cadre, il nous paraît indispensable de ne pas répertorier dans l'emprise de ces ER, de haies protégées, d'alignements d'arbres, de ruisseaux, de canaux, de fossés... au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme ainsi que des Espaces Boisés Classés (Article L.113-1 du Code de l'Urbanisme).

Liste des servitudes d'utilité publique

L'inscription des plans d'alignement, situés en agglomération, dans la liste des servitudes d'utilité publique du Plan Local d'Urbanisme, est laissée à l'appréciation du Conseil municipal et de Madame le Maire. Si cela était le cas, ces plans d'alignement deviendraient donc opposables aux tiers.

LE MAINE



Parcelle ZA35
Propriétaire M. Bateau
Surface d'acquisition 4819 m²

1 pas de récoarte
d'acquies la ZA 35

2 pas récoarte de
faire 1 voie sur Marceau
par les Fardouilles

