

Dossier :	PLUi Réolais en Sud Gironde / document arrêté/ avis		
Contributeurs :	Harold Estavel – DGAT-Direction des Infrastructures	Diffusion :	DHU/SAPUPH
		Date :	10/09/21

1- Remarques concernant les modes actifs

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 prévoit l'obligation de réaliser des aménagements ou des itinéraires cyclables à la fois pour les voies urbaines situées « en agglomération » (article L228-2 du code de l'environnement) et pour les voies situées « hors agglomération » (article L228-3 du code de l'environnement).

Le PADD prévoit une orientation visant à « Promouvoir un rééquilibrage en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture » et encourage « la recherche systématique de cheminements doux dans le cadre des OAP qui seront établies sur les bourgs et leur zone de développement ».

Néanmoins cette orientation manque de concrétisation réglementaire le long des routes départementales, qu'il s'agisse d'Orientations d'Aménagements et de Programmation thématiques ou sectorielles. En effet, peu d'emplacements réservés ont été prévus à cet effet dans le projet de PLU-I arrêté.

La Communauté de Communes est invitée à intégrer les modes dits « actifs » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) en prévoyant la réalisation de cheminements doux.

Le Département ne souhaite pas la mise en place d'emplacements réservés à son profit pour ce type d'aménagements, mais peut accompagner la Communauté de Communes du Réolais en Sud Gironde et les communes dans leur réalisation.

Pour rappel, le Département offre des aides financières majorées pour des aménagements intégrant pleinement ces modes actifs, dès lors qu'ils sont connectés aux itinéraires cyclables départementaux. Les services du Département pourront également offrir une aide technique dans le cadre de la politique départementale de développement des itinéraires cyclables.

2- Zonage/règlement :

Il est à noter que, concernant certaines communes, les zones urbaines prévues par le PLU-I sont situées « hors agglomération ». Il est fortement conseillé de faire correspondre les zones urbaines avec les « zones agglomérées ».

En effet, les tronçons de routes départementales situés « hors agglomération » ne sont pas adaptés pour accueillir une densification des zones habitées, a fortiori sur les routes de transit (1^{ère} et 2^e catégorie).

Pour rappel, au-delà de l'emplacement des panneaux EB10 et EB20, la jurisprudence définit l'agglomération à partir d'un faisceau de critères, qui sont les suivants :

- concentration de bâtiments situés de part et d'autre de la voie,
- espacement entre bâtiments de moins de 50 mètres,
- bâtiments proches de la route,
- zone urbaine d'une longueur d'au moins 400 mètres,
- fréquence significative d'accès riverains.

Les nouveaux accès sont interdits sur les routes de 1ère et 2e catégorie et des reculs sont préconisés en fonction des catégories des routes départementales, à la fois pour des raisons de sécurité et de lutte contre les nuisances de toute nature, en particulier le bruit.

Sur les routes de 3^e et 4^e catégorie, ces nouveaux accès peuvent également être refusés pour des raisons de sécurité ou de visibilité.

Le PLU-I arrêté prévoit la densification de nombreux secteurs situés « hors agglomération » alors que les nouveaux accès sont interdits. Ces dispositions vont à l'encontre des préconisations de notre institution et peut engendrer non seulement des problèmes éventuels de sécurité sur les routes départementales mais encore une insécurité juridique pour les usagers.

Conformément aux préconisations figurant en annexe, il sera nécessaire d'adapter les règles d'accès et de recul définies dans le règlement écrit du projet arrêté de PLU-I pour les secteurs situés « hors agglomération ».

Pour les secteurs situés « hors agglomération » tout en étant en zone urbaine, il est proposé soit :

- une extension au cas par cas des zones agglomérées par arrêté communal, avec déplacement des panneaux EB10 et EB20 après consultation du CRD du Sud Gironde, sur la base des critères jurisprudentiels,
- de ne pas étendre l'agglomération, mais alors les reculs définis dans le règlement écrit devront être compatibles avec les préconisations du Département.

Sur les secteurs classés en « Route à Grande Circulation », les reculs applicables ont un caractère réglementaire qui ne peut faire l'objet d'exceptions que par le biais d'une étude spécifique réglementée par l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

3- Orientations d'Aménagement et de Programmation :

La réalisation d'un diagnostic de la circulation existante et future des modes actifs - piétons et cycles est désormais nécessaire pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) situées « en agglomération » ou « hors agglomération » ayant un accès sur une route départementale (cf. articles L228-2 et L228-3 du code de l'environnement).

Détail des observations par OAP :

Commune de Aillas (page 18 et page 94) :

Zone 1AUy dénommé Bois-Majou-Nord : le PLU-I prévoit un secteur à urbaniser à vocation d'activité ayant un accès sur la RD 9 qui est, sur cette section, classée en 2^e catégorie à vocation de transit. Les nouveaux accès y sont interdits par l'article 21 du règlement départemental de voirie, reporté en annexe.

L'accès existant est un accès de type « rural » qui n'a pas la même vocation qu'un accès pour une zone d'activité ; il ne peut être considéré comme un « accès existant », ce qui devra être modifié dans les OAP.

La sécurisation de l'accès prévu pour cette zone d'activité doit faire l'objet d'une étude de sécurité spécifique, préalablement à toute urbanisation. Les OAP devront intégrer cette sécurisation à la charge de l'aménageur, conformément aux dispositions de l'article 24 du règlement départemental de voirie, reporté en annexe.

A noter que le CRD du Sud Gironde étudie l'aménagement d'un carrefour giratoire à la sortie de péage pour desservir une future aire de covoiturage. La commune est invitée à se rapprocher du CRD afin de connecter, dans la mesure du possible les deux projets.

Secteur « Entrée sud » (3,62 ha) situé le long de la RD 9 :

Le secteur « Entrée Sud » est une zone 1AU à urbaniser à vocation d'habitat sur la commune d'Aillas. 34 logements sont prévus pour une surface totale de 3,62 hectares.

Ce secteur est situé « hors agglomération » et deux accès sont prévus sur la RD9, route de 2e catégorie à vocation de transit. Ces accès sont interdits au regard de l'article 21 du Règlement Départemental de Voirie. Il s'agit d'une urbanisation linéaire qui est incompatible avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU-I (voir page 16) et aucune sécurisation n'est prévue pour ces accès dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Des aménagements de sécurité adaptés seront à prévoir dans la mesure où il s'agit d'un secteur « hors agglomération », ce qui doit être inscrit dans les OAP (pages 18 et 19). L'interdiction des accès directs à la RD 9 devra être rappelé dans ces mêmes OAP, afin notamment de se conformer aux orientations du PADD. Au terme de son urbanisation, il pourra être envisagé d'intégrer ce secteur « en agglomération ».

Enfin, il serait souhaitable d'intégrer des cheminements en faveur des modes actifs (vélo et piéton) afin de se conformer à l'orientation prévue en ce sens en page 41 du PADD.

Commune de Fontet (page 38) :

Une voie d'accès à un nouveau quartier situé à l'Ouest bourg de Fontet, a été prévu le long de la RD225. Cette voie d'accès se situe « en agglomération » sur une voie de 4e catégorie. Néanmoins, ce secteur de 2,5 hectares comportera une vingtaine de logements et nécessitera, à minima, de prévoir une sécurisation adaptée de l'accès. Cette sécurisation doit être prévue dans les OAP et sera à la charge de l'aménageur.

Les cheminements en faveur des modes actifs sur le secteur sont aussi à prévoir dans les OAP, le long des RD225, RD224 et RD9E6.

Commune de Gironde-sur-Dropt (page 41) :

Zone 1AU de la « la Route du Stade » (1,9 ha) et zone 1AU « Les Garrigues » (0,54 ha) :

Une densification assortie de création de zones à urbaniser a été prévue sur la commune de Gironde-sur-Dropt, le long de la RD 126, sur le secteur de la route du Stade et de Garrigues.

Il s'agit d'une urbanisation linéaire avec des accès prévus sur la RD126, mais cette dernière est déjà traversée par plusieurs zones urbaines sur le secteur et elle est classée en 4^e catégorie (desserte locale).

Ce secteur est déjà de fait en zone agglomérée si l'on se réfère aux critères de la jurisprudence. Il conviendrait d'étendre l'agglomération –panneaux EB10 et EB20- jusqu'au secteur de Garrigues, de manière à mieux gérer les reculs des constructions et à sécuriser la traversée pour tous les usagers.

Les cheminements en faveur des modes actifs sur le secteur sont aussi à prévoir dans les OAP.

Zone 1AU des Vignes (2ha) :

L'OAP « Les Vignes » doit prévoir la sécurisation de l'accès à la RD126. Il serait souhaitable que l'OAP anticipe également la circulation des modes actifs le long des RD126 et RD1113.

Commune de Hure (page 46) :

Une zone à urbaniser est prévue « hors agglomération » sur la commune de Hure, le long de la RD224. Les OAP précisent à titre informatif qu'un accès direct est possible sur la voie communale attenante et qu'un talus est présent le long de la RD224. Néanmoins il conviendrait de rappeler, à titre préventif, dans les OAP, l'interdiction créer de nouveaux accès sur la RD224 afin de favoriser la sécurité le long de cette route départementale.

Commune de Lamothe-Landerron (page 53) :

Une zone à urbaniser est prévue « en agglomération », le long de la RD1113 qui est une route classée en 1^{ère} catégorie et à grande circulation.

En cas de réalisation d'un tourne-à-gauche, il conviendrait de prévoir une sécurisation adaptée à la charge de l'aménageur.

Les OAP doivent anticiper cette sécurisation, même si cette zone ne prévoit la réalisation que de 8 logements. Les OAP doivent aussi prévoir les cheminements en faveur des modes actifs.

Commune de Loupiac de la Réole (page 103) :

Zone de l'Ecopôle classée en 1AUy - la zone à urbaniser prévue à vocation d'activité –est située « hors agglomération » le long de la RD116E5, de 4^e catégorie. Le revêtement de ce type de voie n'est pas nécessairement adapté à la desserte pour des poids-lourds et notamment aux mouvements tournants, qui peuvent déformer la chaussée. Il s'agira donc de bien étudier la sécurisation de cette RD au niveau des accès prévus à la zone 1AUy, et d'inscrire cette sécurisation dans les OAP.

Commune de Mongauzy (page 60) :

Une zone à urbaniser, la Zone 1AU du bourg Nord, est prévue au niveau du hameau des Rossignols, le long de la RD16. Il est proposé, dans les OAP, soit d'interdire l'accès à la RD16 pour la zone 1AU, soit de déplacer les panneaux d'agglomération EB10 et EB20 en amont du carrefour entre la RD16 et la route des Rossignols.

Commune de Roquebrune (page 72) :

Zone 1AU « des Basses Carrières » :

une zone à urbaniser est prévue le long de la RD668, route classée en 1^e catégorie et à vocation de transit.

Un accès est prévu « hors agglomération », sans anticipation de dispositif de sécurisation de la route départementale et sans aménagement en faveur des modes actifs.

Le secteur n'étant pas situé « en agglomération », des reculs de 35 mètres seront nécessaires et l'accès ne pourra se faire que par la voie communale.

En cas de classement « en agglomération », un accès direct à la RD668 nécessitera :

- de déterminer de l'emplacement des panneaux d'agglomération EB10 et EB20 d'entrée et de sortie ; la commune peut se rapprocher du CRD du Sud Gironde afin de définir l'emplacement permettant d'optimiser la sécurité le long de cette RD,
- de préciser la nécessité d'une sécurisation de l'accès à la RD668 qui sera à la charge de l'aménageur.

Les cheminements en faveur des modes actifs sur le secteur sont aussi à prévoir dans les OAP, en toute hypothèse.

Commune de Saint-Pierre-d'Aurillac (page 81) :

Une zone à urbaniser est prévue « en agglomération », le long de la RD1113. Cette route étant classée en 1^{ère} catégorie et à grande circulation, il convient de prévoir une sécurisation adaptée, à la charge de l'aménageur en cas de tourne-à-gauche. Les OAP doivent anticiper cette sécurisation, même si seulement 12 logements sont prévus dans la zone à urbaniser.

Les cheminements en faveur des modes actifs sur le secteur sont aussi à prévoir dans les OAP.

Commune de Sainte-Foy-la-Longue (page 86) :

Une zone à urbaniser est prévue le long de la RD227, avec un accès « hors agglomération » et un système de sens unique intégrant une liaison douce et un parking. La RD227, classée en 4^e catégorie, à vocation de desserte locale. Les accès peuvent donc être autorisés, sous condition de bonne visibilité et de sécurisation à la charge de l'aménageur.

Les OAP doivent mentionner la nécessité de sécuriser l'accès créé « hors agglomération » sur la RD227.

Commune de Saint-Vivien de Monséjour (page 38) :

Une voie d'accès à un secteur de 2,12 hectares a été prévu « en agglomération », sur la commune de Saint-Vivien de Monséjour, le long de la RD124, voie de 4^e catégorie. Il est prévu d'y réaliser 16 logements ce qui nécessite a minima de prévoir une sécurisation adaptée. Cette sécurisation doit être prévue dans les OAP et sera à la charge de l'aménageur.

Commune de Savignac (page 90) :

Une zone à urbaniser est prévue sur la commune de Savignac, le long de la RD12, avec un nouvel accès prévu « en agglomération » et un système de sens unique intégrant une liaison douce. La RD12 est classée en 2^e catégorie sur cette section. Compte-tenu de la création d'un carrefour à trois branches, il est nécessaire d'anticiper sa sécurisation dans les OAP, pour tous les usagers.

4- Emplacements réservés

Les emplacements réservés n°45, n°47 et n°50 à Monségur et n°69 et 70 à La Réole figurant sur le plan de zonage ne sont pas nécessaires à la réalisation des travaux de recalibrage de cette voie.

La Communauté de Communes du Réolais en Sud Gironde est invitée à les porter au bénéfice de chaque commune concernée, si elles le souhaitent car le Département n'en demande pas le maintien.

5- Annexes :

Le projet arrêté de PLU-I prévoit dans ses annexes une servitude d'utilité publique de type EL7 au profit du Département sur la commune de Gironde-sur-Dropt, aussi dénommée « servitudes d'alignement ». Cette servitude d'alignement, qui concerne la RN113 est reportée en page 7 des annexes dénommées « 6.2.0-PLUi CCRSG_Annexe_SUP_arret_avril2021 ».

Cette servitude, qui date du 24 février 1853, ne peut être clairement délimitée. Elle n'est pas reportée sur le zonage des SUP dénommé « 6.2.1-PLUi CCRSG_Annexe_planSUP_arret_avril2021 » et ne correspond pas à un plan d'alignement connu par le Département ; sa nature est inconnue.

Cette servitude n'est donc plus d'actualité et ne peut être rendue opposable pour le pour le(s) propriétaire(s) concerné(s). Il est demandé, par conséquent, la suppression de cette servitude EL7 de la liste des servitudes d'Utilité Publique afin qu'elle ne puisse pas créer de problème juridique quant à son opposabilité.

ANNEXE 1 - ACCÈS ET MARGES DE REcul SUR ROUTES DEPARTEMENTALES

En vue d'optimiser le fonctionnement de la voirie départementale et de limiter les nuisances et risques d'accidents, le Département a prescrit par délibération du 18 décembre 1991 des marges de recul de part et d'autre des axes de la voirie départementale pour l'implantation de nouvelles constructions, en fonction de leur catégorie (4 catégories). Les préconisations diffèrent également en fonction du classement ou non « en agglomération ».

J'invite la Communauté de communes du Réolais en Sud-Gironde à reporter ces informations dans le rapport de présentation et à reporter dans le règlement du PLU les marges de recul et règles relatives aux accès sur les routes départementales.

Des exceptions aux marges de recul peuvent être autorisées pour les annexes, piscines et les extensions de constructions existantes, sous condition de ne pas réaliser de construction ou d'extension en deçà de la distance de recul minimale de la (ou des) construction(s) existante(s) par rapport à la route départementale. Une dérogation pourra également être envisagée, en cas de besoin lié au fonctionnement du service public ou d'intérêt collectif, sous justification d'une contrainte technique particulière.

L'accès peut être refusé ou n'être accepté par le CRD du Sud-Gironde que sous réserve de prescriptions spéciales, s'il présente un risque pour la sécurité des usagers de la route départementale. Les règles relatives aux accès sur les routes départementales sont fixées par les articles 20 à 24 du règlement départemental de voirie, ci-joints.

Tableau synthétique des règles relatives aux reculs et aux accès à intégrer au règlement

Type de RD		Recul « hors agglomération » par rapport à l'axe		Accès		
		Habitations	Autres	« Hors agglomération »	« En agglomération »	
Routes à Grande Circulation	D9 D9E1 D10 D672 D1113	75 mètres (hors exceptions L111-6 Code Urbanisme et suivants)		Nouveaux accès interdits	Nouveaux accès autorisés	
	Même en cas d'exceptions : - 35 m pour les habitations - 25 m pour les autres constructions		Exceptions sous conditions pour les zones déjà bâties et les zones urbaines : - étude spécifique nécessaire - pas de développement linéaire de l'urbanisation			
Cat.1 (voie à vocation de transit)	D9 D9E1 D668	D670 D672 D1113	35 m	25 m	Nouveaux accès possibles sous réserve de conditions spécifiques de sécurité et de visibilité	
Cat. 2 (voie à vocation de transit)	D9E2 D9E6 D10 D12	D15 D16 D16E2 D230	25 m	20 m		
Cat. 3 (desserte locale)	D15 D21 D116 D224	D228 D228E1 D670E12	15 m	10 m		
Cat. 4 (desserte locale)	D9E3 D9E5 D9E6 D10E9 D15 D15E8 D16 D110 D116 D116E5 D116E6 D123 D123E14 D124 D124E4 D124E5 D125 D126 D126E2 D126E3 D126E4	D126E5 D129 D131 D131E2 D131E3 D224E1 D224E2 D225 D225E1 D226 D226E1 D226E2 D226E3 D227 D230 D230E3 D234 D668E1 D670E8 D672E3	10 m	8 m	Nouveaux accès possibles sous réserve de conditions spécifiques de sécurité et de visibilité	Nouveaux accès autorisés
RD Pistes Cyclables	D809 D810		10 m	8 m	Nouveaux accès interdits hors et « en agglomération »	
Toutes les Routes Départementales		Nuisances à prendre en compte au regard de l'article L101-2 du code de l'urbanisme		<u>Avis conforme nécessaire</u> du Centre Routier Départemental du Sud Gironde lors de toutes les demandes d'autorisation d'accès Urbanisation linéaire et mitage urbain <u>très fortement déconseillés</u> (compatibilité avec l'article L101-2 code de l'urbanisme)		

ANNEXE 2 - REGLEMENT DEPARTEMENTAL DE VOIRIE, MARS 2010, ARTICLES 20 à 24

Chapitre 6 - Urbanisme

Article 20 – Prise en compte des intérêts de la voirie départementale dans les dossiers d'application du droit des sols

Le Département doit être consulté sur tous les dossiers relatifs à l'acte de construire et aux modes d'utilisation du sol pouvant avoir une incidence sur le domaine départemental.

Chapitre 7 - Accès

Article 21 – Autorisation d'accès – Restriction

L'accès est un droit de riveraineté mais il est soumis à autorisation. Dans le cas de routes à statut de route express ou de déviations de routes à grande circulation, les accès directs sont interdits.

Que ce soit en agglomération ou hors agglomération, le Département doit être consulté et formuler un avis.

Hors agglomération, la création d'accès nouveaux sur route départementale de 1ère et de 2ème catégories est interdite. Dans les zones déjà bâties ou classées en zone urbaine au PLU de la commune, une étude spécifique sera engagée afin d'examiner dans quelle condition l'accès peut éventuellement être autorisé, sous réserve que cela ne conduise pas à étendre l'urbanisation linéaire existante. La création ou l'aménagement d'accès sur route départementale de 3ème et 4ème catégories pourra être refusée si les conditions de sécurité ou de visibilité l'exigent.

En agglomération, même si le pouvoir de police du Maire s'applique, la demande de création d'accès est soumise à l'autorisation du Département en tant que gestionnaire de la voirie après avis du Maire, au regard notamment des critères de sécurité et d'écoulement du trafic sur la route départementale. Cette autorisation est assortie de prescriptions, si un aménagement particulier est à réaliser.

En agglomération, la création d'un accès devra faire l'objet d'une demande, déposée auprès du Centre Routier Départemental (Direction des Infrastructures du Département). Ces accès pourront être refusés si les conditions de visibilité et de sécurité ne sont pas réunies.

Aucun accès direct n'est autorisé sur les pistes cyclables départementales.

La permission donnée pour la création d'un accès à un terrain nu, (dit : « accès agricole »), n'emporte pas pour autant autorisation d'accès dans le cadre d'une demande de permis de construire.

Article 22 – Aménagement des accès

Les dispositions et dimensions des ouvrages destinés à établir la communication entre la route et les propriétés riveraines sont fixées par arrêté d'autorisation. Ces ouvrages doivent toujours être établis de manière à ne pas déformer le profil normal de la route, à ne pas gêner l'écoulement des eaux et à ne pas porter atteinte à la sécurité des usagers.

La construction et l'entretien des ouvrages sont à la charge du bénéficiaire de l'autorisation, sauf si le Département a pris l'initiative de modifier les caractéristiques géométriques de la route, auquel cas il doit rétablir les accès existant au moment de la modification.

Article 23 – Entretien des ouvrages d'accès

Les propriétaires des terrains riverains sont tenus d'entretenir les ouvrages ayant fait l'objet d'autorisation à leur profit (sauf stipulations contraires dans l'acte d'autorisation).

Article 24 – Accès aux établissements industriels et commerciaux

Les accès aux établissements industriels et commerciaux doivent être conçus de manière à assurer le maintien de la capacité du trafic sur la voie concernée ainsi que la sécurité des usagers. Des prescriptions ayant pour objet cette sujétion peuvent être portées au permis de construire (voir article 20 du présent règlement).

La construction et l'entretien des ouvrages sont à la charge du bénéficiaire de l'autorisation, sauf si le Département a pris l'initiative de modifier les caractéristiques géométriques de la route, auquel cas il doit rétablir les accès existant au moment de la modification.