

Direction générale adjointe chargée des territoires  
Direction de l'habitat et de l'urbanisme



4609

MONSIEUR LE MAIRE  
HOTEL DE VILLE  
24 RUE DE VERDUN  
B.P. 48  
33360 CARIGNAN DE BORDEAUX

Réf à rappeler : DGAT-DHU-SAPUPH-FL-L n° 2018-2055  
Affaire suivie par Françoise LECLERC  
Tél. 05.56.99.33.33 – Poste 51.59  
[dgat-dhu@gironde.fr](mailto:dgat-dhu@gironde.fr)

Bordeaux, le 23 OCT. 2018

Objet : Avis sur projet arrêté du PLU.

V/Réf. : Lettre du 24/07/2018

PJ : - articles 20 à 24 et 35 à 38 du Règlement Départemental de Voirie (mars 2010).

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre courrier reçu le 25 juillet 2018 me communiquant pour avis le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Ce projet arrêté du PLU appelle les observations suivantes :

#### 1 – VOIRIE DEPARTEMENTALE

##### *Rapport de présentation*

Pages 33 et 34 : Les marges de recul par rapport à la RD 936 sont de 100 mètres de part et d'autre de la déviation de Fargues Saint-Hilaire, en plus du recul de 75 mètres en raison de son statut de route à grande circulation, conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Il convient de bien distinguer les catégories de classement relatives au bruit définies par arrêté préfectoral du 2 juin 2016 et celles relatives aux classements des routes départementales définies par délibération du Département du 18 décembre 1991.

Il conviendra de corriger le rapport de présentation en ce sens pour la RD 936, classée en 1<sup>ère</sup> catégorie dans le réseau routier départemental.

Page 133 : il pourra être précisé que l'une des mesures choisies à l'heure actuelle par le Département de la Gironde, afin de réduire le bruit le long de cette route départementale, concerne la réalisation de la déviation de Fargues Saint-Hilaire (cf. pages 41 et 88 du PPBE). Cela se substitue à la réalisation

d'isolations acoustiques des façades sur le tracé de la RD 936 actuelle, puisque le traitement acoustique est réalisé dans le cadre de la déviation.

Pages 299 et 300 : Il est mentionné que les périmètres d'effondrement se situent uniquement sur les lieux-dits « Vignac » et « Roucot ». Or, la zone UC de « Grand Arnaud » est également en périmètre d'aléa fort d'effondrement au sens du Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain en cours d'élaboration et de l'état des connaissances du Bureau des Carrières Souterraines du Département, comme le montrent les cartographies .

Pages 15, 33, 36 et 99 : la mention de Conseil Général devra être remplacée par celle de Département de la Gironde.

### *Règlement et orientations d'aménagement et de programmation (OAP)*

#### Secteur de Lalouga – Zone d'activités AUY

L'accès à l'opération ne pourra se faire par le giratoire sur la RD 936, dans la mesure où il est déjà prévu de raccorder le chemin de Cadène et que techniquement, aucune autre branche ne pourra être réalisée sur ce giratoire.

Cette mention devra donc être supprimée de la page 11 des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Dans le cas contraire, l'opération ne pourrait pas se réaliser puisque le giratoire ne pourra être modifié.

La commune est donc invitée à privilégier un accès sécurisé par le chemin de Cadène, si possible en accord avec l'opération prévue sur la commune de Tresses, puisque cette dernière prévoit également une opération similaire de l'autre côté du chemin de Cadène.

Pour rappel, concernant la zone AUY, les marges de recul à prendre en compte dans le règlement sont de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD 936, du fait du statut de la déviation de Fargues-Saint-Hilaire, et de l'absence de zone « urbanisée ». Ces reculs sont disposés par l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Ce secteur est situé hors agglomération, le long d'une déviation de route départementale de 1ère catégorie, qui a une fonction de transit préservée par la coupure d'urbanisation existante. Elle est également classée à grande circulation, au sens de ce même article, par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010.

#### Secteur de Rivesan

Les OAP sur le secteur de Rivesan prévoient un accès à l'opération sur la RD 936, route de 1ère catégorie, dénommée route de Branne. Cet intitulé de la route départementale pourra être spécifié, en vue d'une meilleure lisibilité.

Les accès sont interdits sur les routes départementales de 1ère catégorie, tels que le précise l'article 21 du règlement de voirie, ci-joint.

L'accès ne pourra donc pas être localisé tel que prévu dans la cartographie en page 15, sauf à conditionner dans ces mêmes OAP l'aménagement de l'accès à la mise en service préalable de la déviation et à la rétrocession de cette section de RD au profit de la commune.

#### Secteur « Cadène »

Les OAP prévoient la création d'un accès hors agglomération sur la RD 936E5, route de 2ème catégorie. La commune est invitée à étendre l'agglomération afin d'intégrer l'aménagement de l'accès projeté, ou à créer un accès sécurisé sur ce secteur hors agglomération par dérogation à l'interdiction prévue à l'article 21 du règlement départemental de voirie.

Dans ce dernier cas, l'accès devra faire l'objet d'une étude spécifique de sécurité ; la commune pourra se rapprocher du Centre Routier Départemental afin d'en définir les modalités.



## Secteur Pontet

Le Département est favorable au principe d'un accès en agglomération sur la RD 10E4, route de 4ème catégorie. La commune est invitée à se rapprocher du Centre Routier Départemental pour la prise en compte de la sécurité de tous les usagers, et le dépôt d'une demande d'accès conforme à l'article 21 du règlement de voirie.

## Annexes

Les annexes 7-3 et 7-8 recouvrent les mêmes périmètres et pourront être regroupées, aux fins d'une meilleure lisibilité pour les règles d'isolation acoustique applicables sur la commune.

L'annexe 7-6 relative aux Servitudes d'Utilité Publique (SUP) pourra supprimer la cartographie des carrières souterraines reportée en dernière page, puisqu'elles ne constituent pas des SUP et qu'elles sont reportées dans l'annexe 7.10 cartes informatives.

## Remarques générales

Le Département de la Gironde a pour objectif de favoriser la fonction de transit de la RD 936, d'y limiter les accès et d'y interdire les nouveaux carrefours, hors agglomération. Cet objectif est poursuivi pour les routes départementales de 1ère catégorie, mais également pour toutes les routes départementales à vocation de transit, telles que la RD 936E5, classée en 2ème catégorie.

Les articles 20 à 24 et 35 à 38 du règlement départemental de voirie, ci-joints, sont à prendre en compte pour l'ensemble des pièces du PLU. De manière générale, il convient de ne pas étendre l'urbanisation le long des routes départementales.

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 la traverse ou qui la borde »*.

Il convient, dans la mesure où il s'agit en principe de zones urbanisées de densité significative, d'inscrire les zones urbanisées, dites zones U, à l'intérieur de ces secteurs classés « en agglomération » et les zones AU dès leur ouverture à l'urbanisation. La compétence est exclusive au maire, mais le Département peut donner son avis sur la pertinence du classement « en agglomération ».

Ce classement « en agglomération » est conseillé, au regard de la jurisprudence administrative et des impératifs de sécurité, lorsque la majorité des critères suivants est réunie :

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

## 2 – GESTION DE L'EAU

Les enjeux en matière de gestion de l'eau potable et d'assainissement sont importants sur ce territoire et une vigilance toute particulière doit être envisagée.

Au vu des projections démographiques d'accueil du PLU, il convient impérativement de se rapprocher du SMEGREG, porteur du SAGE Nappes profondes, et du SYSDAU, porteur du SCoT de l'Aire Métropolitaine bordelaise, afin de vérifier la compatibilité projet avec le SAGE Nappes profondes.

### 3- HABITAT

La commune de Carignan de Bordeaux soumise à l'obligation de l'article 55 de la loi SRU s'est engagée dans une démarche volontaire de contrat de mixité sociale signé en septembre 2016.

Afin de répondre aux objectifs de développement de l'offre d'habitat social, le Département se tient à votre disposition pour vous accompagner dans la programmation d'opérations de logements locatifs et en accession sociale, en lien avec les bailleurs sociaux et les opérateurs privés – contact Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme tél : 05 56 99 35 28 ou [dgat-dhu@gironde.fr](mailto:dgat-dhu@gironde.fr)

Je vous demande de bien vouloir prendre en compte les remarques et observations utiles à la mise en œuvre de votre projet.

Pour le Président du Conseil départemental  
et par délégation,  
Le Directeur Général des Services Départementaux,

Philippe MAHÉ



## **REGLEMENT DEPARTEMENTAL DE VOIRIE, MARS 2010, ARTICLES 20 à 24 et 35 A 38**

### **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 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> 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 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> 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 à assortir 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.

### **Chapitre 11 - Plantations**

#### **Article 35 - Plantations riveraines**

Il n'est permis d'avoir des arbres en bordure du domaine public routier départemental qu'à une distance de 2 m pour les plantations qui dépassent 2 m de hauteur et à la distance de 0,50 m pour les autres. Cette distance est calculée à partir de la limite de l'emprise.



Toutefois, les arbres, arbustes et arbrisseaux de toute espèce peuvent être plantés en espaliers, sans condition de distance, lorsqu'ils sont situés contre un mur de clôture et à l'intérieur de la propriété riveraine.

Lorsque le domaine public routier départemental est emprunté par une ligne aérienne de distribution d'énergie électrique ou d'une artère aérienne de télécommunications régulièrement autorisée, aucune plantation d'arbres ne peut être effectuée sur les terrains en bordure qu'à la distance de 3 m pour les plantations de 7 m au plus de hauteur, cette distance étant augmentée d'un mètre jusqu'à 10 m au maximum pour chaque mètre de hauteur de plantation au-dessus de 7 m.

Toutefois, des dérogations à cette règle peuvent être accordées aux propriétaires s'il est reconnu que la situation des lieux ou les mesures prises, soit par le distributeur d'énergie, soit par le propriétaire, rendent impossible la chute d'un arbre sur les ouvrages de la ligne électrique.

Les plantations, faites antérieurement et à des distances moindres que celles prescrites ci-dessus ne peuvent pas être remplacées.

#### **Article 36 - Hauteur des haies vives**

Aux embranchements routiers ou à l'approche des traversées de voies ferrées, la hauteur des haies ne pourra excéder 1 m au-dessus du niveau des chaussées sur une longueur de 50 m comptée de part et d'autre du centre de ces embranchements, carrefour, bifurcation ou passage à niveau. La même hauteur doit être observée du côté du petit rayon sur tout le développement des courbes du tracé et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, il peut toujours être recommandé de limiter à 1 m la hauteur des haies vives bordant certaines parties du domaine public routier départemental lorsque cette mesure est commandée par la sécurité de la circulation.

Les haies plantées après autorisation antérieurement à la publication du présent règlement et à des distances moindres que ci-dessus, peuvent être conservées, mais elles ne peuvent être renouvelées qu'à la condition de respecter les prescriptions susvisées.

#### **Article 37 - Elagage et abattage**

Les arbres, les branches et les racines qui avancent sur le sol du domaine public routier départemental doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la diligence des propriétaires ou fermiers.

Les haies doivent toujours être entretenues de manière à ce que leur développement du côté du domaine public ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

Au croisement avec des voies ferrées, ainsi qu'aux embranchements, carrefours ou bifurcations, les arbres à haut jet doivent être, par les soins des propriétaires ou des fermiers, élagués sur une hauteur de 3 m à partir du sol dans un rayon de 50 m compté du centre des embranchements, carrefour, bifurcation ou passage à niveau.

Les mêmes prescriptions sont applicables aux arbres à haut jet, situés à moins de 4 m de la limite du domaine public routier, sur tout le développement du tracé des courbes du côté du plus petit rayon et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.

A défaut de leur exécution par les propriétaires riverains ou leurs représentants, les opérations d'élagage des arbres, haies ou racines peuvent être effectuées d'office par les services départementaux aux frais des propriétaires, après une mise en demeure par lettre recommandée non suivie d'effet.

A aucun moment, le domaine public routier départemental ou ses dépendances ne doivent être encombrés et la circulation entravée ou gênée par les opérations d'abattage, d'ébranchage, de débitage et autres, des arbres situés sur les propriétés riveraines.

### **Chapitre 12 - Servitudes de visibilité**

#### **Article 38 - Servitudes de visibilité**

L'application du présent règlement est, s'il y a lieu, subordonnée à celle des mesures éventuellement inscrites dans les plans de dégagement qui, dressés conformément aux dispositions du Code de la Voirie Routière, déterminent les terrains riverains ou voisins du domaine public routier départemental sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité comportant, suivant le cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal au niveau fixé par le plan,
- l'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan,
- le droit pour le Département d'opérer la résection des talus, remblais et de tout obstacle naturel, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.