Marne
LE DÉPARTEMENT

Communauté urbaine du Grand Reims
12 DEC. 2019
Courrier

ARRIVÉ LE
17 DEC. 2019
au C3C Pôle Développement et Services à la Populatio

Direction des Routes Départementales
Service des Affaires Foncières Routières
et de l'Urbanisme

Affaire suivie par Samantha GENTILHOMME
Nos références : 1288/DRD/SAFRU/SG

tél. : 03 26 69 49 63
fax : 03 26 69 59 17
samantha.gentilhomme@marne.fr

ARRIVE LE
18 DEC. 2019
à la Direction de l'Urbanisme, de l'Aménagement Urbain et de l'Archéologie

Madame Catherine VAUTRIN
Présidente de la Communauté Urbaine
du Grand Reims
Pôle Territorial Beine Bourgogne
CS 80036
51722 REIMS CEDEX

Châlons-en-Champagne, le 10 DEC. 2019

N° enregistrement : ALGR 2019 - 4455
Original : PDSP
Copie : DGT

Affaires suivies au Grand Reims par :
Danielle LOUISO

Madame la Présidente, Chère Catherine,

Vous m'avez adressé, pour avis, les projets de plan local d'urbanisme des communes suivantes :

- FRESNE - LES - REIMS
- BOURGOGNE

J'ai l'avantage de vous informer que, après examen, la commission permanente du Conseil départemental a émis, au cours de sa séance du 6 décembre 2019, un avis favorable sur l'ensemble de ces dossiers, sous les observations figurant dans les annexes ci-jointes.

Mes services sont à votre disposition pour toute précision complémentaire si vous le souhaitez.

Par ailleurs, je vous remercie de bien vouloir m'adresser un exemplaire de ces documents avec leurs annexes (plans) après leur approbation, afin que mes services puissent s'y référer dans le cadre de l'instruction de dossiers.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à toi

Le Président du Conseil départemental

Christian BRUYEN

ANNEXES FRESNE-LES-REIMS

Les observations formulées par nos services sont les suivantes :

Un PLU qualifie le développement d'une commune à travers un projet d'aménagement global. Dans ce cadre, des zones d'extension urbaine ont été définies lors de l'élaboration du document.

La commune est concernée par les RD 30 ("ouest" et "est") et 74 en traverse de son agglomération et hors agglomération.

Afin d'anticiper les interfaces entre routes départementales et zones d'extension urbaine qui se poseront lors des phases opérationnelles, les points suivants sont précisés :

- la route départementale assure essentiellement le trafic de transit interurbain. En traverse d'agglomération, elle devient « rue », siège de fonctions urbaines, la continuité du trafic de transit restant nécessaire. À cette fin les aménagements par le développement de l'urbanisation ne devront pas restreindre la circulation des véhicules autorisés. Il est ainsi préconisé, pour le réseau routier départemental en agglomération, une largeur de chaussée de 6m, permettant le croisement de tous véhicules sans favoriser une vitesse excessive (cette valeur peut être réduite à 5m50 dans certains cas) ;

- de plus, il convient de rappeler que l'extension linéaire de l'urbanisation le long des RD n'est jamais souhaitable car elle implique :

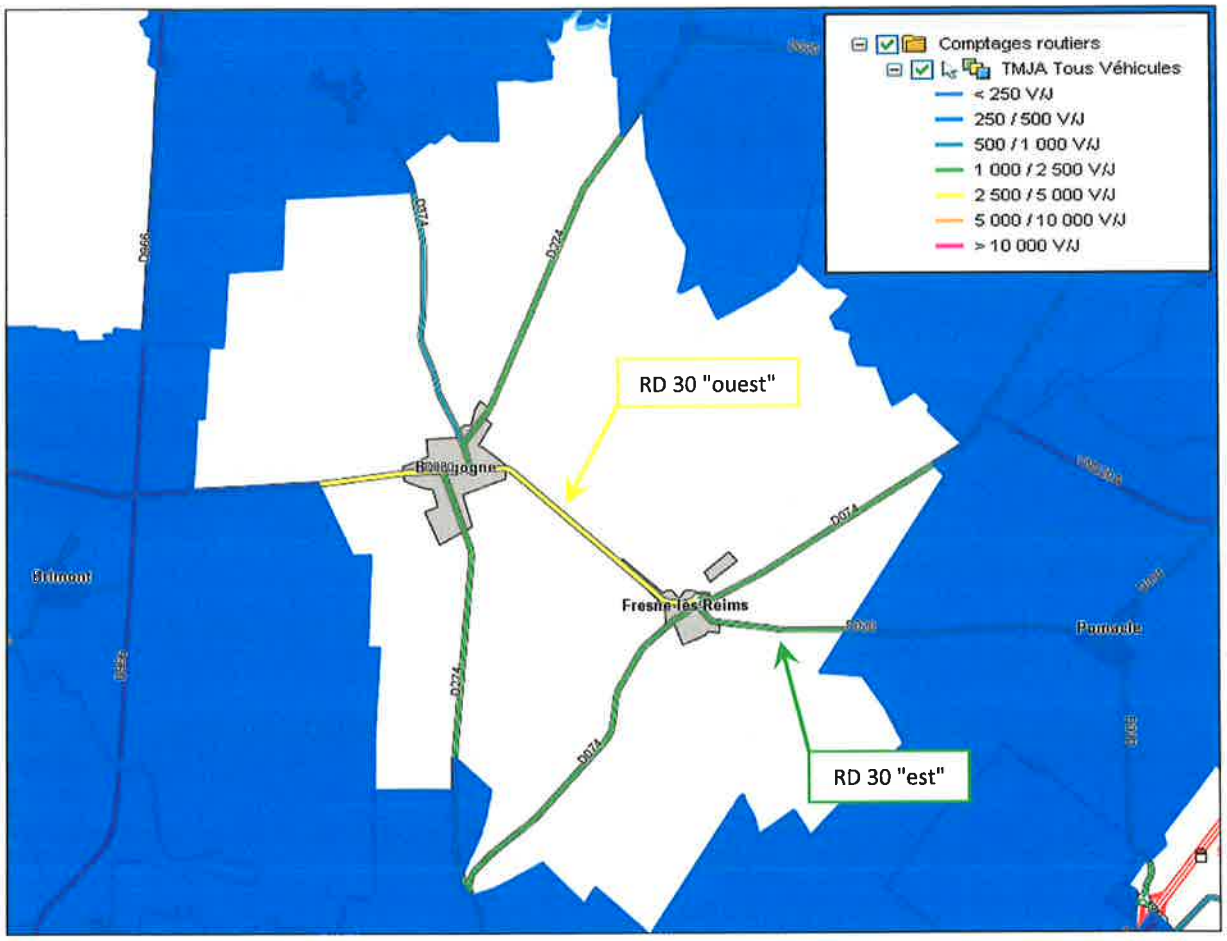
  - une traversée d'agglomération rallongée si le panneau d'entrée d'agglomération est déplacé. Or plus une traversée d'agglomération est longue, plus il est difficile aux usagers de maintenir les vitesses réglementées ;

  - des nuisances (nuisances sonores, risques associés au trafic, etc.) pour les riverains situés hors de l'agglomération, si le panneau d'entrée d'agglomération n'est pas déplacé ;

- enfin, il conviendra d'être attentif d'une part à ne pas multiplier les carrefours sur RD, et d'autre part au trafic supplémentaire qui pourra être généré aux alentours des RD situées à proximité des zones d'extension urbaine. Ce trafic supplémentaire devra être pris en compte dans les futurs aménagements.

Les aménagements proches ou débouchant sur RD devront être étudiés en concertation avec les services du département lors des phases opérationnelles. Le portage financier sera à la charge du pétitionnaire.

Prise en compte des marges de recul relatives à l'implantation de constructions le long de RD existantes ou projetées



Le Département a défini en fonction du trafic sur routes départementales des recommandations de marges de recul **hors agglomération** pour l'implantation des bâtiments riverains de ces infrastructures. Il est donc demandé d'introduire dans le règlement du PLU les marges de recul suivantes :

- pour toutes les zones situées le long des RD 30 "est" et 74 (trafic 1000 à 2500 véhicules/jour), 25m/axe de la chaussée pour les habitations et 20m/axe pour les autres bâtiments.

- pour toutes les zones situées le long de la RD 30 "ouest" (trafic 2500 à 5000 véhicules/jour), 35m/axe de la chaussée pour les habitations et 25m/axe pour les autres bâtiments.

Il convient également de prendre en compte les dispositions du règlement général sur la conservation et la surveillance des routes départementales en vigueur.

Quelques précisions complémentaires sont reprises dans une note émanant de la CIP de REIMS, jointe à la notification du présent avis à la communauté urbaine du Grand Reims.

ANNEXES BOURGOGNE

<u>Les observations formulées par nos services sont les suivantes</u> :

Un PLU qualifie le développement d'une commune à travers un projet d'aménagement global. Dans ce cadre, des zones d'extension urbaine ont été définies lors de l'élaboration du document.

La commune est concernée par les RD 30, 274 et 374 en traverse de son agglomération et hors agglomération.

Afin d'anticiper les interfaces entre routes départementales et zones d'extension urbaine qui se poseront lors des phases opérationnelles, les points suivants sont précisés :

- la route départementale assure essentiellement le trafic de transit interurbain. En traverse d'agglomération, elle devient « rue », siège de fonctions urbaines, la continuité du trafic de transit restant nécessaire. À cette fin les aménagements par le développement de l'urbanisation ne devront pas restreindre la circulation des véhicules autorisés. Il est ainsi préconisé, pour le réseau routier départemental en agglomération, une largeur de chaussée de 6m, permettant le croisement de tous véhicules sans favoriser une vitesse excessive (cette valeur peut être réduite à 5m50 dans certains cas) ;

- de plus, il convient de rappeler que l'extension linéaire de l'urbanisation le long des RD n'est jamais souhaitable car elle implique :

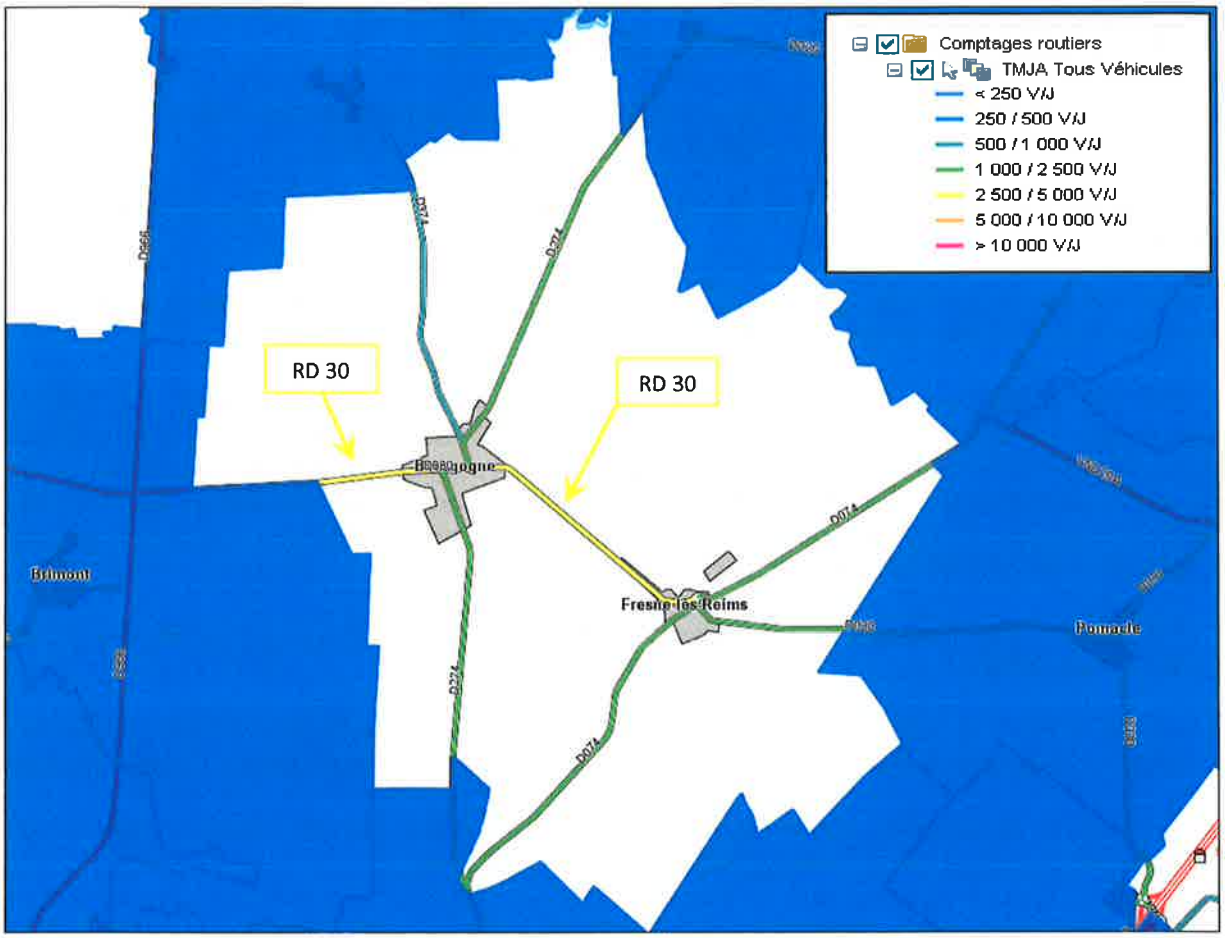
  - une traversée d'agglomération rallongée si le panneau d'entrée d'agglomération est déplacé. Or plus une traversée d'agglomération est longue, plus il est difficile aux usagers de maintenir les vitesses réglementées ;

  - des nuisances (nuisances sonores, risques associés au trafic, etc.) pour les riverains situés hors de l'agglomération, si le panneau d'entrée d'agglomération n'est pas déplacé ;

- enfin, il conviendra d'être attentif d'une part à ne pas multiplier les carrefours sur RD, et d'autre part au trafic supplémentaire qui pourra être généré aux alentours des RD situées à proximité des zones d'extension urbaine. Ce trafic supplémentaire devra être pris en compte dans les futurs aménagements.

Les aménagements proches ou débouchant sur RD devront être étudiés en concertation avec les services du département lors des phases opérationnelles. Le portage financier sera à la charge du pétitionnaire.

Prise en compte des marges de recul relatives à l'implantation de constructions le long de RD existantes ou projetées



Le Département a défini en fonction du trafic sur routes départementales des recommandations de marges de recul **hors agglomération** pour l'implantation des bâtiments riverains de ces infrastructures. Il est donc demandé d'introduire dans le règlement du PLU les marges de recul suivantes :

- pour toutes les zones situées le long de la RD 374 (trafic 500 à 1000 véhicules/jour), 15m/axe de la chaussée pour les habitations et tout autre bâtiment.

- pour toutes les zones situées le long de la RD 274 (trafic 1000 à 2500 véhicules/jour), 25m/axe de la chaussée pour les habitations et 20m/axe pour les autres bâtiments.

- pour toutes les zones situées le long de la RD 30 (trafic 2500 à 5000 véhicules/jour), 35m/axe de la chaussée pour les habitations et 25m/axe pour les autres bâtiments.

Il convient également de prendre en compte les dispositions du règlement général sur la conservation et la surveillance des routes départementales en vigueur.

Quelques précisions complémentaires sont reprises dans une note émanant de la CIP de REIMS, jointe à la notification du présent avis à la communauté urbaine du Grand Reims.

Marne
LE DÉPARTEMENT

Direction des Routes Départementales
Circonscription des Infrastructures
et du Patrimoine Nord
12 rue André F.G. RIEG
BP 351
51688 REIMS CEDEX 2

Affaire suivie par Reynald DEVYNCK
Nos références : RD/NP/192724

tél. : 03 26 77 65 50
fax : 03 26 02 67 90
cipnord@marne.fr

Note à l'attention de :

Madame Anne-Marie IVERNEL
Chef du SAFRU

Reims, le 15 octobre 2019

Objet : avis sur la consultation du projet arrêté du PLU – commune de BOURGOGNE et FRESNE-LES REIMS (commune nouvelle de BOURGOGNE-FRESNE)

Pour faire suite à la transmission des documents pour les projets d'arrêté de PLU des communes de Bourgogne et Fresne-les-Reims, je vous prie de trouver ci-après mes remarques/observations :

1 – COMMUNE DE BOURGOGNE :

caractère des lieux (particulièrement en entrées de village)

1.3 Valoriser et protéger le patrimoine rural de qualité
➔ *Protéger les secteurs anciens en préservant les caractéristiques du bâti et en assurant une bonne insertion des nouvelles constructions*

➔ PADD : Attention que cette disposition du PADD ne vienne pas en contradiction avec le plan d'alignement de la commune repris dans les servitudes d'utilité publique (EL7).

2 – COMMUNE DE FRESNE LES REIMS :

GRAND REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE

AU

CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

ARTICLE 2.1. IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS

Article 2.1.1. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

a. Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport aux voies et emprises publiques.
b. Ces dispositions, dans la mesure où il n'y a pas d'aggravation de l'existant, au vu de la forme urbaine, ne s'appliquent pas aux prolongements de façade des constructions existantes ne respectant pas ces règles.

➔ Règlement écrit – zone Au – art 2.1. : reprendre les marges de recul d'urbanisation, hors agglomération définies par le Département, identiques à celles de la zone A , à savoir

Article 2.1.1. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

a. L'implantation des constructions par rapport aux voiries départementales : le long de la RD30 et de la RD74, il est demandé l'application d'une marge de recul de l'urbanisation de 25 m / axe de la chaussée pour les habitations et de 20 m / axe pour les autres bâtiments.

caractère des lieux (particulièrement en entrées de village)

1.3 Valoriser et protéger le patrimoine rural de qualité

➔ *Protéger les secteurs anciens en préservant les caractéristiques du bâti et en assurant une bonne insertion des nouvelles constructions*

➔ PADD : Attention que cette disposition du PADD ne vienne pas en contradiction avec le plan d'alignement de la commune repris dans les servitudes d'utilité publique (EL7).

P/le Président du Conseil départemental,
et par délégation

Le responsable de la CIP NORD,

Reynald DEVYNCK

Copie(s) :

- Mairie de BOURGOGNE-FRESNE
- CIP NORD : chrono