



RN
17

PIECE A :

**Mise en compatibilité
du plan local d'urbanisme d'Avion**

Table des matières

A	_ Notice explicative.....	3
1	_ Objet et cadre de l'opération.....	3
1.1	_ Objet de la mise en compatibilité.....	3
1.2	_ La procédure de mise en compatibilité.....	3
1.3	_ Le contenu du sous-dossier de mise en compatibilité.....	3
2	_ Objectifs et enjeux de l'opération.....	3
2.1	_ Éléments de contexte.....	3
2.1.1	_ Localisation du projet.....	3
2.1.2	_ Un projet en accord avec les orientations des documents supra-communaux le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)	4
	le Plan des Déplacements Urbains (PDU)	4
2.1.3	_ Objectifs	4
2.2	_ Présentation de l'opération.....	4
B	_ Mise en compatibilité des documents du PLU avec le projet.....	5
1	_ Le projet et le PLU	5
1.1	_ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU	5
1.2	_ Zonage et règlement du PLU.....	5
2	_ Le projet et le PLU	6
2.1	_ Zone 2NA – Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 1.....	6
2.2	_ Zone 2NA - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 1.....	6
2.3	_ Zone 2NA – Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 6.....	7
2.4	_ Zone 2NA - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 6.....	7
2.5	_ Zone NC - Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 1 et 2.....	8
2.6	_ Zone NC - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 1 et 2.....	8
2.7	_ Zone NC - Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 6.....	9
2.8	_ Zone NC - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 6.....	9
C	_ Annexe.....	10

A _ NOTICE EXPLICATIVE

1 _ Objet et cadre de l'opération

1.1 _ Objet de la mise en compatibilité

Le projet prévoit la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN17 entre Vimy et Avion avec un terre-plein central infranchissable et des bandes d'arrêts d'urgence. Il s'établit sur 3,7 km entre le carrefour giratoire terminant la déviation de Thélus-Vimy et l'A211 au niveau d'Avion (échangeur des Glissoires). Cet aménagement se fera par un élargissement sur place de la route bidirectionnelle actuellement à 3 voies, cette dernière ayant été conçue dans les années 1970 pour être intégrable à 2x2 voies.

Il est composé de deux sous-sections :

- la première située en secteur agricole entre le giratoire de Vimy et l'échangeur d'Avion-République, actuellement à 3 voies avec crêneaux de dépassement sans terre plein central non franchissable,
- la seconde située en secteur urbain entre l'échangeur d'Avion-République et l'A211.

Cette opération achèvera le projet global de mise à 2x2 voies de la RN17 afin d'obtenir un aménagement homogène de l'itinéraire, d'assurer un bon écoulement du trafic, d'améliorer les conditions de sécurité et diminuer les nuisances pour les riverains (bruit, pollution...).

Ce projet répond aux objectifs du document d'orientations générales du schéma de cohérence territorial (SCOT) approuvé par les agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin qui prescrit la hiérarchisation de la voirie, notamment en améliorant le maillage routier et en réduisant les points noirs, générateurs de congestion, nuisant à la bonne circulation.

La présente enquête publique, effectuée dans les conditions prévues aux articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, conformément aux dispositions des articles R.11-1 à 14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, est préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion.

L'évolution du plan local d'urbanisme (PLU) d'Avion intervient dans le cadre de la procédure de la déclaration d'utilité publique, cette dernière emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme, afin de prendre en compte le projet de mise à 2x2 voies de la RN17, en application des dispositions des articles L.11-4 du code de l'expropriation, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme.

1.2 _ La procédure de mise en compatibilité

La mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Lorsque la réalisation d'un projet d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique porte tant sur l'utilité des travaux d'aménagement que sur les changements qu'il nécessite au niveau des dispositions réglementaires de mise en compatibilité du PLU.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (État, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune...). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet du Pas-de-Calais, a

lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

A l'issue de l'enquête publique unique, le dossier d'enquête incluant le sous-dossier de mise en compatibilité du PLU d'Avion, le procès verbal de la réunion d'examen conjoint, ainsi que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront soumis au conseil municipal pour avis. Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de 2 mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

La déclaration d'utilité publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme (article L.123-14 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP.

1.3 _ Le contenu du sous-dossier de mise en compatibilité

Ce sous-dossier est une pièce constitutive du dossier d'enquête publique unique. Il consiste en la mise en compatibilité des pièces écrites et des pièces graphiques du dossier du PLU de la commune d'Avion, concernée par le projet.

Le sous-dossier est constitué de deux parties :

- la présente notice explicative, définissant les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête,
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme comprenant l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU et les modalités de mise en compatibilité nécessaires.

2 _ OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'OPÉRATION

2.1 _ Éléments de contexte

2.1.1 _ Localisation du projet

Le projet se situe sur la partie Nord de la RN17 et concerne les communes de Vimy et Avion.

2.1.2 _ Un projet en accord avec les orientations des documents supra-communaux

En matière de politique de déplacement, la mise à 2x2 voies de la RN17 répond aux orientations des documents de planification mis en place dans l'agglomération de Lens-Liévin, notamment :

o le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de Lens-Liévin-Hénin-Carvin a été approuvé le 11 février 2008.

Le document d'orientations générales du SCOT prévoit une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie qui repose sur plusieurs impératifs : plus de sécurité, plus de lisibilité, de meilleures liaisons nationales, inter-agglomérations, inter quartiers.

Pour ce faire, le SCOT prescrit :

- une amélioration du maillage routier afin de parachever les liaisons intercommunales et d'améliorer le contournement des centres-villes ;
- une réduction des points noirs générateurs de congestion et d'accident, nuisant à la bonne circulation.

o le Plan des Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU du Syndicat mixte des transports de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, arrêté en décembre 2005, poursuit les objectifs du SCOT en posant :

- l'amorce d'une dynamique positive en matière d'environnement en limitant les nuisances liées aux activités et au trafic :
 - détourner le trafic poids-lourds des centres-villes et zones d'habitation ;
 - améliorer la sécurité des déplacements ;
 - penser en amont l'implantation des zones d'activités ;
- l'optimisation du réseau de voirie existant :
 - proposer un réseau de voirie lisible et hiérarchisé proposant un niveau de service homogène ;
 - améliorer et hiérarchiser le jalonnement actuel en mettant en place des itinéraires de contournement des bourgs principaux.

2.1.3 _ Objectifs

La RN17 entre Vimy et Avion est accidentogène et ne permet pas, en l'état, d'absorber l'évolution du trafic estimée (risque de saturation).

Le projet de mise à 2x2 voies a ainsi pour vocation :

- d'améliorer les conditions de circulation ;
- d'améliorer les conditions de sécurité sur cette section en supprimant les chocs frontaux ;
- d'améliorer le cadre de vie des riverains en réduisant les nuisances engendrées par la RN17 (protections contre le bruit, protection de l'eau) ;

- d'améliorer les échanges entre Arras et Lens par un aménagement homogène entre les deux agglomérations ;
- d'étoffer le réseau routier national.

2.2 _ Présentation de l'opération

La mise à 2x2 voies de la RN17 consiste en :

- l'élargissement de la RN17 entre Vimy (nouveau giratoire) et Avion (échangeur des Glissoires) avec un terre-plein central infranchissable et des bandes d'arrêt d'urgence ;
- l'aménagement de l'échangeur dit Avion-République pour s'adapter au nouveau profil à 2x2 voies de la RN17 ;
- le doublement de deux passages supérieurs situés à Avion pour accueillir la 2x2 voies ;
- la création de deux bassins d'assainissement ;
- l'installation de nouveaux écrans acoustiques de part et d'autre de la voie en milieu urbain, dans le prolongement des écrans acoustiques existants.



La route actuelle sera élargie par l'Ouest, sur des emprises acquises par l'État au début des années 70 lors de la construction de cette section.

B _ MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS DU PLU AVEC LE PROJET

1 _ LE PROJET ET LE PLU

1.1 _ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

La commune d'Avion dispose d'un PLU :

- approuvé par délibération du conseil municipal du 27 février 2002,
- modifié par délibération des conseils municipaux des 13 octobre 2005, 19 octobre 2006, 18 février 2008, 25 juin 2009 et 16 décembre 2009,
- mis en compatibilité avec la zone d'aménagement « Le Ponterlant » par arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique en date du 22 mars 2011.

Au regard de l'analyse du PLU d'Avion, il apparaît que certaines pièces constitutives du dossier nécessitent des modifications pour leur mise en compatibilité avec le projet de mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion :

- la modification du règlement de la zone 2NAi,
- la modification du règlement de la zone NCa.

1.2 _ Zonage et règlement du PLU

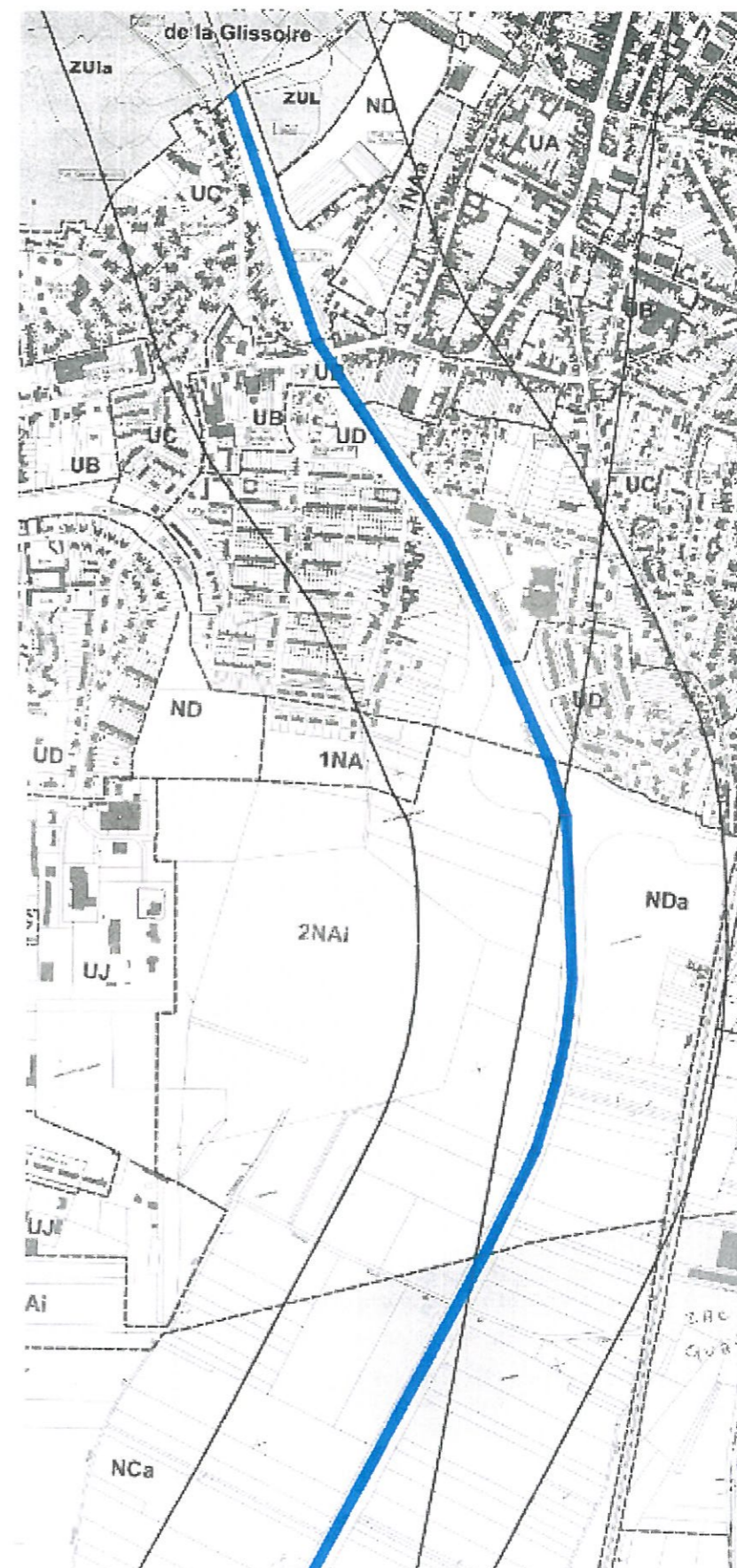
Sur la commune d'Avion, le projet traverse :

- des zones urbaines : UB, UC et UD
- des zones naturelles : 2NAi, NDa et NCa.

Le projet est compatible avec le règlement des zones UB, UC, UD et NDa. Dans ces zones, le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les zonages traversés ni au niveau de la vocation des zones concernées ni au niveau de leur règlement.

Le projet d'aménagement de la RN17 est compatible avec le zonage des zones 2NAi et NCa mais n'est pas autorisé par certains articles du règlement de ces zones.

Une modification du règlement des zones 2NAi et NCa est donc requise afin de les rendre compatible avec le projet.



Carte de localisation des zones concernées par le projet

2 _ LE PROJET ET LE PLU

Concernant le règlement, seul un additif a été apporté aux articles 1 et 6 de la zone 2NA et aux articles 1, 2 et 6 de la zone NC afin d'autoriser l'opération. Les modifications apportées sont les suivantes et apparaissent **en rouge** :

2.1 _ Zone 2NA – Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 1

TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES

CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLE A LA ZONE 2 NA

Caractère de la zone

Il s'agit d'une zone naturelle insuffisamment équipée destinée à l'urbanisation future. Elle peut être urbanisée soit après modification du POS, soit après création d'une ZAC.

Elle comporte deux secteurs :

- 2 NAA, à vocation dominante d'habitat,
- 2 NAI, à vocation économique.

Le sous-sol de cette zone a fait l'objet d'une exploitation charbonnière.

Les constructeurs ont intérêt à se rapprocher du Service des Mines, 941 rue Charles Bourseul – 59508 DOUAI, avant l'établissement des projets.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 2NA 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Dans la mesure où le financement de tous les équipements nécessaires est assuré, conformément aux indications du Code de l'Urbanisme :

sont admis sous réserve de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone :

- Les équipements d'infrastructure et de superstructure précédant la mise en oeuvre de la zone, ainsi que les affouillements et exhaussements de sols indispensables à la réalisation desdits équipements.
- Les clôtures hormis celles en plaques de ciment.
- Les constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

sont admis en outre, dans le secteur 2NAi, sous réserve de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone :

- Les opérations et installations soumises à la réglementation des installations classées nécessaires à l'exploitation du terril n°76 dit « 7 de Liévin » ainsi que les affouillements et exhaussements de sols conséquents à cette activité.

ARTICLE 2NA 2 - OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols, sauf conditions particulières prévues à l'article 1.

2.2 _ Zone 2NA - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 1

TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES

CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLE A LA ZONE 2 NA

Caractère de la zone

Il s'agit d'une zone naturelle insuffisamment équipée destinée à l'urbanisation future. Elle peut être urbanisée soit après modification du POS, soit après création d'une ZAC.

Elle comporte deux secteurs :

- 2 NAA, à vocation dominante d'habitat,
- 2 NAI, à vocation économique.

Le sous-sol de cette zone a fait l'objet d'une exploitation charbonnière.

Les constructeurs ont intérêt à se rapprocher du Service des Mines, 941 rue Charles Bourseul – 59508 DOUAI, avant l'établissement des projets.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 2NA 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Dans la mesure où le financement de tous les équipements nécessaires est assuré, conformément aux indications du Code de l'Urbanisme :

sont admis sous réserve de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone :

- Les équipements d'infrastructure et de superstructure précédant la mise en oeuvre de la zone, ainsi que les affouillements et exhaussements de sols indispensables à la réalisation desdits équipements.
- Les clôtures hormis celles en plaques de ciment.
- Les constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

sont admis en outre, dans le secteur 2NAi, sous réserve de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone :

- Les opérations et installations soumises à la réglementation des installations classées nécessaires à l'exploitation du terril n°76 dit « 7 de Liévin » ainsi que les affouillements et exhaussements de sols conséquents à cette activité.
- **Les équipements d'infrastructures routières ainsi que les affouillements et exhaussements de sols indispensables à la réalisation de l'aménagement de la RN17 à 2x2 voies.**

ARTICLE 2NA 2 - OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols, sauf conditions particulières prévues à l'article 1.

2.3 Zone 2NA – Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 6

ARTICLE 2NA 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EN BORDURE DE VOIE

Les constructions doivent être implantées par rapport à l'axe, avec un retrait d'au moins :

- 100 mètres par rapport à l'A 211 et à la RN 17,
- 40 mètres par rapport à l'axe de la R.D. 40 et de ses bretelles de raccordement,
- 10 mètres par rapport à l'alignement des autres voies.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

Il ne peut être dérogé à ces dispositions que par la mise en œuvre d'un projet urbain tel qu'édité à l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

2 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

Aucune construction ne peut être édifiée :

- . à moins de 2 mètres de la limite de la limite légale du domaine SNCF,
- . à moins de 10 mètres de la limite du domaine public SNCF lorsqu'il s'agit de bâtiments comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation.

2.4 Zone 2NA - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 6

ARTICLE 2NA 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EN BORDURE DE VOIE

Les constructions doivent être implantées par rapport à l'axe, avec un retrait d'au moins :

- 100 mètres par rapport à l'A 211 et à la RN 17,
- 40 mètres par rapport à l'axe de la R.D. 40 et de ses bretelles de raccordement,
- 10 mètres par rapport à l'alignement des autres voies.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

Le recul de 100 mètres le long de la RN17 ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières où, dans ce cas, le recul est fixé à 1 mètre minimum.

Il ne peut être dérogé à ces dispositions que par la mise en œuvre d'un projet urbain tel qu'édité à l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

2 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

Aucune construction ne peut être édifiée :

- . à moins de 2 mètres de la limite de la limite légale du domaine SNCF,
- . à moins de 10 mètres de la limite du domaine public SNCF lorsqu'il s'agit de bâtiments comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation.

2.5 Zone NC - Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 1 et 2**TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES****CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLE A LA ZONE NC**Caractère de la zone

Il s'agit d'une zone naturelle protégée en raison de son intérêt agricole.

Elle comporte un secteur NCa de protection des vues à partir du Monument Canadien.

Le sous-sol de cette zone a fait l'objet d'une exploitation charbonnière.

Les constructeurs ont intérêt à se rapprocher du Service des Mines, 941 rue Charles Bourseul – 59508 DOUAL, avant l'établissement des projets.

Ce secteur est marqué par la présence d'anciens puits d'extraction minière. Une Zone d'Intervention est constituée, celle-ci est un cercle de rayon égal à 15 m autour de ces puits. Toute nouvelle construction ou tout ouvrage y sont interdits, cette zone devant rester accessible depuis la voie publique la plus proche afin de rendre possible la surveillance et éventuellement des interventions pour complément de remblais. Il appartient au Maître d'Ouvrage, à son Architecte, ou au Maître d'Oeuvre de positionner les puits, la zone non aedificandi et les constructions ou ouvrages envisagés sur une carte originale comportant les coordonnées Lambert en vue d'en vérifier leurs positions respectives.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**ARTICLE NC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES**

a) Sont admis :

- Les constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

b) Sont admis dans l'ensemble de la zone à l'exception du secteur NCa, sous réserve du respect des conditions ci-après :

- La création et l'extension de bâtiments ou installations liés à l'exploitation agricole, sous réserve qu'ils ne nuisent pas à l'activité agricole.
- Les établissements nuisants, tels que porcheries, sous réserve qu'ils soient éloignés de 50 mètres au moins des limites de zones urbaines ou naturelles à vocation d'habitat.
- La reconstruction à égalité de SHON de plancher en cas de sinistre, sous réserve de la compatibilité avec le caractère de la zone.
- Les travaux visant à améliorer le confort ou la solidité ainsi que l'extension, dans la limite de 250m² de superficie hors-oeuvre brute totale, des constructions à usage d'habitation existantes sous réserve qu'il n'en résulte pas une augmentation du nombre de logements.

ARTICLE NC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols, autres que ceux énumérés à l'article 1, y compris les défrichements dans les espaces boisés.

Dans le secteur NCa toute construction, hormis celles nécessaires pour la desserte par les réseaux, est interdite.

2.6 Zone NC - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 1 et 2**TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES****CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLE A LA ZONE NC**Caractère de la zone

Il s'agit d'une zone naturelle protégée en raison de son intérêt agricole.

Elle comporte un secteur NCa de protection des vues à partir du Monument Canadien.

Le sous-sol de cette zone a fait l'objet d'une exploitation charbonnière.

Les constructeurs ont intérêt à se rapprocher du Service des Mines, 941 rue Charles Bourseul – 59508 DOUAL, avant l'établissement des projets.

Ce secteur est marqué par la présence d'anciens puits d'extraction minière. Une Zone d'Intervention est constituée, celle-ci est un cercle de rayon égal à 15 m autour de ces puits. Toute nouvelle construction ou tout ouvrage y sont interdits, cette zone devant rester accessible depuis la voie publique la plus proche afin de rendre possible la surveillance et éventuellement des interventions pour complément de remblais. Il appartient au Maître d'Ouvrage, à son Architecte, ou au Maître d'Oeuvre de positionner les puits, la zone non aedificandi et les constructions ou ouvrages envisagés sur une carte originale comportant les coordonnées Lambert en vue d'en vérifier leurs positions respectives.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**ARTICLE NC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES**

a) Sont admis :

- Les constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

- **Les équipements d'infrastructures routières ainsi que les affouillements et exhaussements de sols indispensables à la réalisation de l'aménagement de la RN17 à 2x2 voies.**

b) Sont admis dans l'ensemble de la zone à l'exception du secteur NCa, sous réserve du respect des conditions ci-après :

- La création et l'extension de bâtiments ou installations liés à l'exploitation agricole, sous réserve qu'ils ne nuisent pas à l'activité agricole.
- Les établissements nuisants, tels que porcheries, sous réserve qu'ils soient éloignés de 50 mètres au moins des limites de zones urbaines ou naturelles à vocation d'habitat.
- La reconstruction à égalité de SHON de plancher en cas de sinistre, sous réserve de la compatibilité avec le caractère de la zone.
- Les travaux visant à améliorer le confort ou la solidité ainsi que l'extension, dans la limite de 250m² de superficie hors-oeuvre brute totale, des constructions à usage d'habitation existantes sous réserve qu'il n'en résulte pas une augmentation du nombre de logements.

ARTICLE NC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols, autres que ceux énumérés à l'article 1, y compris les défrichements dans les espaces boisés.

Dans le secteur NCa toute construction, hormis celles nécessaires pour la desserte par les réseaux **et pour l'aménagement de la RN17 à 2x2 voies**, est interdite.

2.7 Zone NC - Extrait du règlement du PLU en vigueur – art. 6

ARTICLE NC 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EN BORDURE DE VOIE

Les constructions doivent être implantées par rapport à l'axe, avec un retrait d'au moins :

- 100 mètres par rapport à l'A 211 et à la RN 17,
- 15 mètres par rapport aux autres voies.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

2 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

Aucune construction ne peut être édifiée :

- . à moins de 2 mètres de la limite de la limite légale du domaine SNCF,
- . à moins de 10 mètres de la limite du domaine public SNCF lorsqu'il s'agit de bâtiments comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation.

2.8 Zone NC - Extrait du règlement du PLU mis en compatibilité – art. 6

ARTICLE NC 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EN BORDURE DE VOIE

Les constructions doivent être implantées par rapport à l'axe, avec un retrait d'au moins :

- 100 mètres par rapport à l'A 211 et à la RN 17,
- 15 mètres par rapport aux autres voies.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions de bâtiments et équipements nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

Le recul de 100 mètres le long de la RN17 ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières où, dans ce cas, le recul est fixé à 1 mètre minimum.

2 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

Aucune construction ne peut être édifiée :

- . à moins de 2 mètres de la limite de la limite légale du domaine SNCF,
- . à moins de 10 mètres de la limite du domaine public SNCF lorsqu'il s'agit de bâtiments comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation.

C _ ANNEXE