

Commune de **GRESY-SUR-AIX**

Dossier de mise à disposition

Vu pour être annexé à
la délibération du 18.05.2017



Pour le Président, par délégation

Jean-Claude CROZE

Le Vice-Président délégué
à l'Urbanisme,
à l'Habitat et au Foncier

MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°4



PLU

Plan Local d'Urbanisme

Grand Lac,
communauté d'agglomération du Lac du Bourget
1500, BOULEVARD LEPIC
73100 AIX LES BAINS
TEL : 04.79.35.00.51
FAX : 04.79.35.70.70
MAIL : contact@grand-lac.fr

PLU approuvé le 06/04/2006
Modification n°1 approuvée le 11/02/2008
Modification n°2 approuvée le 28/10/2009
Modification simplifiée n°1 approuvée le 19/01/2011
Modification n°3 approuvée le 08/02/2012
Révision simplifiée n°1 approuvée le 12/06/2013
Modification n°4 approuvée le 25/06/2015
Modification simplifiée n°2 approuvée le 01/09/2016
Modification simplifiée n°3 approuvée le 12/01/2017



Commune de Grésy-sur-Aix

PLAN LOCAL D'URBANISME DE GRÉSY-SUR-AIX

Modification simplifiée n° 4

Modification des éléments du règlement écrit portant sur l'obligation de création de places de stationnement visiteur par logement, les modalités de mesure de la hauteur en zone UD et reformulation des dispositions relatives au recul des constructions par rapport aux autoroutes.

Notice

La commune de GRÉSY-SUR-AIX a demandé par courrier le 13 avril 2017, complété par un courrier en date du 31 mai 2017 à Grand Lac, Communauté d'Agglomération, compétente en matière de documents d'urbanisme, d'enclencher une procédure de modification de son Plan Local d'Urbanisme (PLU). Cette procédure a pour objet d'alléger les dispositions relatives à la création de places de stationnement visiteur par logement, de préciser les modalités de mesure de la hauteur en zone UD, mais également de reformuler les règles de recul des constructions par rapport aux autoroutes.

CADRE LÉGAL

Définition de la procédure

Tout changement au PLU doit faire l'objet d'une procédure définie et encadrée par le Code de l'urbanisme en fonction de sa nature et de ses effets sur les documents d'urbanisme.

S'agissant du projet de modification des éléments du règlement écrit portant sur la création de place de stationnement visiteur, la précision des modalités de mesure de la hauteur en zone UD et la reformulation des règles d'implantation des constructions par rapport à l'autoroute.

Ce type de projet ne répond pas à la définition de "la révision", énoncée à l'article L 153-31 du Code de l'urbanisme, car il ne vise pas :

- le changement des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- la réduction d'un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- la réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Le projet correspond dès lors à une "modification" en application de l'article L 153-36 du Code de l'urbanisme.

Le projet de modification évoqué ci-dessus n'ayant pas pour objet de :

- majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- diminuer ces possibilités de construire ;
- réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

Il sera dès lors recouru à la procédure de "modification simplifiée" en application de l'article L 153-41 du code de l'urbanisme.

Modification simplifiée

Pour mettre en œuvre la procédure de modification simplifiée, il est rappelé que l'article L 153-45 du Code de l'Urbanisme impose à Grand Lac, Communauté d'Agglomération, compétente en matière de PLU, de délibérer sur les modalités de mise à disposition du projet de modification simplifiée. Cette délibération a été prise par le Conseil communautaire le 18 mai 2017.

Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes publiques associées, sont mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations. Ces observations sont enregistrées et conservées.

A l'issue de cette procédure, se déroulant du 7 juin 2017 au 10 juillet 2017, le bilan de la mise à disposition sera présenté devant le Conseil communautaire de Grand Lac qui en délibèrera.

Le projet de modification simplifiée, éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations éventuelles, sera alors approuvé par le Conseil Communautaire et tenu à disposition du public.

Intégration dans le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de GRÉSY-SUR-AIX a été approuvé par délibération du Conseil communautaire du 6 avril 2006. Ce PLU a fait l'objet d'une révision simplifiée, de quatre modifications et de trois modifications simplifiées.

Par délibération du 11 février 2008, a été approuvée une première modification du PLU de GRÉSY-SUR-AIX, ayant pour objet la modification du pourcentage de logements locatifs aidés sur le secteur de "Pré Rouge".

Le PLU de GRÉSY-SUR-AIX a par la suite évolué comme suit ;

- modification n°2 du 28 octobre 2009, portant en l'ajustement du zonage et du règlement écrit afin d'apporter des corrections ou des précisions.
- modification simplifiée n°1 du 19 janvier 2011, relative la rectification d'une erreur matérielle.
- modification n°3 du 8 février 2012, portant sur des modifications de zonage, précisions d'orientations d'aménagements et certaines modifications réglementaires.
- révision simplifiée du 12 juin 2013, concourant à l'extension du site de la carrière de Corsuet.
- modification n°4 du 25 juin 2015, portant essentiellement sur des modifications apportées sur les secteurs « AU indicés ».
- modification simplifiée n°2 du 1^{er} septembre 2016, visant la suppression de deux emplacements réservés.
- modification simplifiée n°3 du 12 janvier 2017, tenant en la modification des accès prévus dans l'orientation d'aménagement de la Nouette et des ajustements du règlement écrit

La présente modification simplifiée du PLU de la commune de GRÉSY-SUR-AIX, relative à l'assouplissement des dispositions relatives à la création de places de stationnement visiteur par logement, la précision des modalités de mesure de la hauteur en zone UD et la reformulation des règles de recul des constructions par rapport aux autoroutes est intitulée "**modification simplifiée n°4**".

OBJET DE LA MODIFICATION SIMPLIFIÉE ET EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Assouplissement des règles relatives à la création de places de stationnement visiteur par logement

La modification simplifiée n°3 du Plan Local d'urbanisme de Grésy-sur-Aix a modifié les dispositions des articles 12 du règlement écrit notamment en termes de création de stationnements visiteurs.

Il est imposé, la création d'une place visiteur en parking de surface par logement dans le cadre d'habitat collectif ou groupé en zone UA, UC, UD et AU"indiqué".

Cette disposition était initialement destinée à répondre aux difficultés de stationnement sur la commune. Elle répondait également aux besoins de sécurisation de situations dangereuses, tant pour les automobilistes que pour les piétons, issues de l'arrêt désordonné de véhicule le long des voies.

Cependant, la réalisation d'une place visiteur par logement constitue une contrainte trop importante, et non adaptée au regard des objectifs de densification des zones urbaines et de rationalisation de la consommation foncière.

A ce titre, afin de répondre à cette problématique et de tenir pleinement compte des problématiques résultant de cette obligation, la présente modification simplifiée n°4 a pour objet l'assouplissement des dispositions relatives à la création de places de stationnement visiteur par logement prévues à l'article 12 des zones UA, UC, UD et AU"indiqué".

Cette évolution entraîne la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de GRÉSY-SUR-AIX notamment :

- 4.0 Règlement écrit,
 - Titre II Dispositions applicables aux zones urbaines "U",
 - CHAPITRE I - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UA
 - Article 12
 - CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UC
 - Article 12
 - CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UD
 - Article 12
 - Titre III Dispositions applicables aux zones AU
 - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS AU « indiqué »
 - Article 12

Modifications proposées

Les éléments de modifications proposés figurent en couleur rouge, les éléments supprimés sont quant à eux barrés.

Règlement écrit :

Article UA 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Les zones de manœuvre des aires de stationnement doivent être indépendantes des voies publiques.

Le dimensionnement à prendre en compte pour une place de stationnement est de 5.00m x 2,50m par véhicule, plus les accès et aires de manœuvre.

Il est exigé, au minimum :

- **Pour les constructions à usage d'habitation :**
 - 1 place de stationnement par tranche entière de 50m² de surface de plancher avec un minimum de 2 places par logement.
 - 1 place par logement locatif financé à l'aide des prêts aidés par l'Etat.
 - 1 place visiteur en parking de surface ~~par logement~~ **pour 2 logements** dans le cadre d'opérations d'habitat collectif ou groupé.
- **Pour les constructions à usage de bureaux ou de services :**
 - 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.
- **Pour les constructions à usage commercial :**
 - 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface affectée à la vente
- **Pour les salles de spectacles et de réunions :**
 - 1 place de stationnement par tranche entière de 4 places assises.
- **Pour les hôtels :**
 - 1 place de stationnement par chambre.
- **Pour les restaurants ou les bars**
 - 1 place de stationnement par tranche entière de 6 m² de surface de plancher.

[...]

Article UC 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Les zones de manœuvre des aires de stationnement doivent être indépendantes des voies publiques.

Le dimensionnement à prendre en compte pour une place de stationnement est de 5.00 m x 2,50 m par véhicule, plus les accès et aires de manœuvre.

Il est exigé :

♦ Pour les constructions à usage d'habitation :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 50 m² de surface de plancher avec un minimum de 2 places par logement.
- 1 place par logement locatif financé à l'aide des prêts aidés par l'Etat.
- 1 place visiteur en parking de surface ~~par logement~~ **pour 2 logements** dans le cadre d'opérations d'habitat collectif, ou groupé.

50% des places de stationnement exigées doivent être assurées en places couvertes, à l'exception des places visiteurs. Si le résultat n'est pas un nombre entier, le chiffre retenu sera l'arrondi inférieur.

Dans les secteurs destinés à des logements locatifs aidés au titre de l'article L 123-2-b-du code de l'urbanisme, définis comme tels au plan de zonage du PLU, aucun stationnement couvert n'est exigé. Les places de stationnement seront assurées de manière aérienne.

♦ Pour les constructions à usage de bureaux ou de services :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les constructions à usage de commerces :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les hôtels

- 1 place par chambre

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle à laquelle ces constructions ou établissements sont le plus directement assimilables.

En cas de restauration d'immeubles dans leur volume existant, sans changement de destination et n'entraînant pas de besoins nouveaux en stationnement, les dispositions qui précèdent n'auront pas à être appliquées.

Toutefois, en cas de contrainte d'ordre technique ou urbanistique empêchant d'aménager le nombre de places de stationnement nécessaires sur le terrain de l'opération, le constructeur peut réaliser les places manquantes (à l'exception des places visiteurs) sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 150 mètres du premier et que les dites places ou garages soient affectés à l'opération projetée.

Article UD 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Les zones de manœuvre des aires de stationnement doivent être indépendantes des voies publiques.

Le dimensionnement à prendre en compte pour une place de stationnement est de 5.00 m x 2,50 m par véhicule, plus les accès et aires de manœuvre.

Il est exigé :

♦ Pour les constructions à usage d'habitation :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 50 m² de surface de plancher avec un minimum de 2 places par logement.
- 1 place par logement locatif financé à l'aide des prêts aidés par l'Etat.
- 1 place visiteur en parking de surface par logement **pour 2 logements** dans le cadre d'opérations d'habitat collectif ou groupé.

50% des places de stationnement exigées doivent être assurées en places couvertes, à l'exception des places visiteurs. Si le résultat n'est pas un nombre entier, le chiffre retenu sera l'arrondi inférieur.

♦ Pour les constructions à usage de bureaux ou de services :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les constructions à usage de commerces :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les hôtels

- 1 place par chambre

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle à laquelle ces constructions ou établissements sont le plus directement assimilables.

En cas de restauration d'immeubles dans leur volume existant, sans changement de destination et n'entraînant pas de besoins nouveaux en stationnement, les dispositions qui précèdent n'auront pas à être appliquées.

Toutefois, en cas de contrainte d'ordre technique ou urbanistique empêchant d'aménager le nombre de places de stationnement nécessaires sur le terrain de l'opération, le constructeur peut réaliser les places manquantes (à l'exception des places visiteurs) sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 150 mètres du premier et que les dites places ou garages soient affectés à l'opération projetée.

Article AU « indicé » 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet.

Les zones de manœuvre des aires de stationnement doivent être indépendantes des voies publiques.

Le dimensionnement à prendre en compte pour une place de stationnement est de 5.00 m x 2,50 m par véhicule, plus les accès et aires de manœuvre.

Il est exigé :

♦ Pour les constructions à usage d'habitation :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 50 m² de surface de plancher avec un minimum de 2 places par logement.
- 1 place par logement locatif financé à l'aide des prêts aidés par l'Etat.
- 1 place visiteur en parking de surface ~~par logement~~ **pour 2 logements** dans le cadre d'opérations d'habitat collectif ou groupé.

50% des places de stationnement exigées doivent être assurées en places couvertes, à l'exception des places visiteurs. Si le résultat n'est pas un nombre entier, le chiffre retenu sera l'arrondi inférieur.

Dans les secteurs destinés à des logements locatifs aidés au titre de l'article L 123-2-b du code de l'urbanisme, définis comme tels au plan de zonage du PLU, aucun stationnement couvert n'est exigé. Les places de stationnement seront assurées de manière aérienne.

♦ Pour les constructions à usage de bureaux ou de services :

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les constructions à usage de commerce

- 1 place de stationnement par tranche entière de 20 m² de surface de plancher.

♦ Pour les hôtels

- 1 place par chambre

♦ Pour les constructions à usage industriel ou artisanal en sous-secteur AUE:

- 1 place de stationnement par tranche entière de 25 m² de surface de plancher ou 1 place pour 50 m² affecté à l'usage d'entrepôt.

[...]

2. Précision sur les modalités de mesure les modalités de la hauteur en zone UD

La présente modification simplifiée n°4 a également pour objet de préciser les modalités de mesure de la hauteur en zone UD pour certaines constructions.

En effet, il a été mis en évidence, en zone UD du règlement graphique du Plan Local d'Urbanisme de Grésy-sur-Aix, l'existence de bâtiments abritant des activités économiques, notamment des activités de services.

Les obligations légales en termes de sécurité et d'accessibilité des établissements recevant du public sont très contraignantes. Afin de permettre l'évolution et la création de bâtiments abritant des commerces de proximité, présents ponctuellement en zone UD, tout en répondant aux obligations réglementaires en termes d'accessibilité et de sécurité, il est proposé de modifier les modalités de mesure de la hauteur en zone UD des projets comportant des commerces.

La hauteur desdits bâtiments étant actuellement mesurée au regard du terrain aménagé après travaux lorsque celui-ci est plus bas que le terrain naturel d'origine, il est alors proposé de mesurer la hauteur par rapport au terrain naturel d'origine si celui-ci est plus haut que le terrain aménagé, afin de ne pas tenir compte des affouillements nécessaires pour adapter la déclivité du terrain au projet.

Cette évolution entraîne la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de GRÉSY-SUR-AIX notamment :

- 4.0 Règlement écrit,
 - Titre II Dispositions applicables aux zones urbaines "U",
 - CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UD
 - Article 10

Modifications proposées

Les éléments de modifications proposés figurent en couleur rouge, les éléments supprimés sont quant à eux barrés.

Règlement écrit :

Article UD 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur est définie comme la différence de niveau entre tout point de la construction et le sol à son aplomb.

La hauteur est mesurée entre :

- l'égout de toiture (ou l'acrotère) et le terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain naturel d'origine
- l'égout de toiture (ou l'acrotère) et le terrain naturel dans le cas contraire.
- **l'égout de toiture (ou l'acrotère) et le terrain naturel si celui-ci est plus haut que le terrain aménagé dans le cas de projets comportant des commerces.**

Les ouvrages techniques, cheminées, croupes, jacobines et autres superstructures ponctuelles ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale.

La hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 6 mètres.

Pour les annexes, la hauteur maximale est limitée à 2,50 mètres à l'égout de toiture (ou l'acrotère) dans la bande de recul de 2 à 4 mètres.

Cette disposition s'applique également aux annexes, non soumises à demande d'autorisation d'urbanisme, dans la marge de recul.

3. Reformulation des prescriptions relatives à l'implantation des constructions par rapport aux autoroutes

La modification simplifiée n°3 a modifié la base de mesure pour l'application des règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

En effet, l'implantation des constructions par rapport aux voies était précédemment mesurée à partir de l'axe de la voie. Cependant, la largeur d'une voirie, variable au sein d'une même typologie de voie, pouvait entraîner des implantations de constructions changeantes.

L'utilisation d'une distance par rapport à l'axe de la voie ne permettait pas de garantir une distance d'implantation "sécurisée" des constructions à proximité des voies. La précédente modification, s'est voulue dans un souci de sécurisation de la voirie, tout en conservant des distances d'implantation similaires aux règles existantes.

Néanmoins, la distance définie pour l'implantation des constructions par rapport aux autoroutes au regard de la limite de l'emprise publique de la voie et non plus en fonction de l'axe de la voie, s'est trouvée plus prescriptive que la formulation antérieure.

En effet, la largeur de l'A41 variable sur la commune de Grésy-sur-Aix, a conduit à une application plus stricte des distances d'implantation des constructions par rapport à l'autoroute que précédemment, et ce, sur de nombreux secteurs.

Il est dès lors proposé d'utiliser dans la définition des distances d'implantation de constructions par rapport à l'autoroute, l'axe de la voie et non plus les limites de l'emprise publique de la voie comme initiée par la modification simplifiée n°3.

Les distances mesurées en mètres sont celles définies dans le règlement écrit antérieur à la modification simplifiée n°3.

Cette évolution entraîne la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de GRÉSY-SUR-AIX notamment :

- 4.0 Règlement écrit,
 - Titre II Dispositions applicables aux zones urbaines "U",
 - CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UC
 - Article 6
 - CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UD
 - Article 6
 - CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS UE
 - Article 6
 - Titre III Dispositions applicables aux zones AU
 - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS AU « indicé »
 - Article 6
 - Titre IV : Dispositions applicables aux zones A
 - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS A
 - Article 6
 - Titre V Dispositions applicables aux zones N
 - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS N
 - Article 6

Modifications proposées

Les éléments de modifications proposés figurent en couleur rouge, les éléments supprimés sont quant à eux barrés.

Règlement écrit :

Article UC 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, **45 50** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des voies~~ **à l'axe** pour les bâtiments à usage d'habitation et **35 40** mètres pour les autres constructions.
- Pour les routes nationales et voies classées à grande circulation, 30 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les habitations et 20 mètres pour les autres constructions.
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Pour les annexes le recul minimum est fixé à :

- 20 mètres des limites de l'emprise publique des voies de l'A41
- 12 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et voies classées à grande circulation
- 8 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies départementales
- 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales
- 4 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les chemins ruraux

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route.
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul ne pourra être inférieur à :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes départementales ;
 - 5 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales et les chemins ruraux.
3. Pour les voies en impasse, où le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
4. Dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages enterrés (garages, piscine, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres.
- aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article UD 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, ~~45~~ **50** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des voies~~ **à l'axe** pour les bâtiments à usage d'habitation et ~~35~~ **40** mètres pour les autres constructions.
- Pour les routes nationales et voies classées à grande circulation, 30 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les habitations et 20 mètres pour les autres constructions.
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Pour les annexes le recul minimum est fixé à :

- 20 mètres des limites de l'emprise publique des voies de l'A41
- 12 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et voies classées à grande circulation
- 8 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies départementales
- 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales
- 4 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les chemins ruraux

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route.
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul ne pourra être inférieur à :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes départementales ;
 - 5 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales et les chemins ruraux.
3. Pour les voies en impasse, où le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
4. Dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages enterrés (garages, piscine, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres.
- Aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article UE 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, ~~35~~ **40** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des~~ **voies à l'axe,**
- Pour les routes nationales, 20 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies,
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies,
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies,
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul sera de :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et départementales ;
 - 8 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes communales.
3. Dans le cas d'amélioration ou d'extension limitée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.
4. Pour les voies en impasse, le recul pourra être ramené à 10 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
5. En secteur UE « le Verney », délimité par la RD 911, le chemin du Moulin et le Sierroz, le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
- aux ouvrages enterrés (garages, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres
- dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'un bâtiment existant situé dans la marge de recul d'une voie ou de reconstruction dans son volume d'origine, si le projet n'a pas pour effet d'aggraver le recul du bâtiment existant.

Article AU « indicé » 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, ~~45~~ **50** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des voies~~ **à l'axe** pour les bâtiments à usage d'habitation et ~~35~~ **40** mètres pour les autres constructions.
- Pour les routes nationales et voies classées à grande circulation, 30 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les habitations et 20 mètres pour les autres constructions.
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Pour les annexes le recul minimum est fixé à :

- 20 mètres des limites de l'emprise publique des voies de l'A41
- 12 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et voies classées à grande circulation
- 8 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies départementales
- 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales
- 4 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les chemins ruraux

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route.
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul ne pourra être inférieur à :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes départementales ;
 - 5 mètres (amont et aval) par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales et les chemins ruraux.
3. Pour les voies en impasse, où le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
4. Dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages enterrés (garages, piscine, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres.
- aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article A 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, 45 **50** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des voies~~ **à l'axe** pour les bâtiments à usage d'habitation et 35 **40** mètres pour les autres constructions.
- Pour les routes nationales et voies classées à grande circulation, 30 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les habitations et 20 mètres pour les autres constructions.
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Pour les annexes le recul minimum est fixé à :

- 20 mètres des limites de l'emprise publique des voies de l'A41
- 12 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et voies classées à grande circulation
- 8 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies départementales
- 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales
- 4 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les chemins ruraux

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route.
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul ne pourra être inférieur à :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes départementales ;
 - 5 mètres (amont et aval) par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales et les chemins ruraux.
3. Pour les voies en impasse, où le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
4. Dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages enterrés (garages, piscine, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres.
- aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Article N 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Le recul est fixé comme suit :

- Pour les autoroutes, ~~45~~ **50** mètres par rapport ~~aux limites de l'emprise publique des voies~~ **à l'axe** pour les bâtiments à usage d'habitation et ~~35~~ **40** mètres pour les autres constructions.
- Pour les routes nationales et voies classées à grande circulation, 30 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les habitations et 20 mètres pour les autres constructions.
- pour les routes départementales, 17 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les voies communales, 10 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.
- pour les chemins ruraux, 8 mètres par rapport aux limites de l'emprise publique des voies.

Pour les annexes le recul minimum est fixé à :

- 20 mètres des limites de l'emprise publique des voies de l'A41
- 12 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les routes nationales et voies classées à grande circulation
- 8 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies départementales
- 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales
- 4 mètres des limites de l'emprise publique des voies pour les chemins ruraux

Ces reculs pourront être réduits dans les cas suivants :

1. Dans les périmètres d'agglomération au sens du Code de la Route.
2. Dans les terrains en pente de plus de 20 % (mesurée à partir du bord de la voie sur toute la longueur de l'emprise de la construction), le recul ne pourra être inférieur à :
 - 11 mètres (amont et aval) des limites de l'emprise publique des voies pour les routes départementales ;
 - 5 mètres (amont et aval) par rapport aux limites de l'emprise publique des voies pour les voies communales et les chemins ruraux.
3. Pour les voies en impasse, où le recul pourra être ramené à 5 mètres des limites de l'emprise publique des voies.
4. Dans le cas d'amélioration ou d'extension mesurée d'une construction existante située dans la marge de recul d'une voie, le projet pourra poursuivre au maximum l'alignement du bâtiment existant.

Pour tous ces reculs, une tolérance de 1 mètre peut être admise pour les débords de toiture, les balcons, les escaliers non cloisonnés, les auvents, les pergolas et les corniches.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages enterrés (garages, piscine, cave...) ne dépassant pas le sol naturel de 0,60 mètres.
- aux constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

4. Pièces du dossier de PLU concernées par la modification simplifiée

Dans le dossier d'approbation :

- Le rapport de présentation du PLU sera complété par cette notice justificative qui explique les choix effectués et les modifications introduites dans le cadre de cette procédure.
- Le règlement écrit notamment les articles 12 des zones UA, UC, UD et AU"indiqué" ; l'article 10 de la zone UD et les articles 6 des zones UC, UD, UE, AU"indiqué", A, N seront modifiés.

Les autres pièces constitutives du PLU restent inchangées.