

Requête n°5

La parcelle n° 803 au Hameau de Puymérle se situe au contact de la zone constructible du projet de carte communale. Néanmoins, elle constitue une réserve foncière, déjà bâtie, d'une surface d'environ 1 hectare. Le prolongement de la zone constructible sur ce foncier pourrait s'envisager dans le cadre d'une opération d'ensemble comportant un parti d'aménager permettant de définir les conditions d'urbanisation : implantation du bâti, densification, gestion des espaces communs... Cette demande pourra être réexaminée lors d'une révision prochaine du document d'urbanisme.

La requête n'est pas retenue

Requête n°6

La requête n°6 concerne un terrain situé à l'est du Bourg de Vidaillac, au contact de la zone constructible de la carte communale et à l'intérieur du périmètre de l'agglomération du village. L'accès existant à la voie publique, qu'il conviendra d'améliorer comme le précise le commissaire enquêteur dans ses conclusions, fera l'objet d'une permission de voirie. L'urbanisation de cette parcelle en « deuxième rideau » ne devrait pas contrarier le caractère et l'identité du Bourg. Le zonage est étendu d'une vingtaine de mètres sur une partie de la parcelle C n° 331. La construction nouvelle respectera l'identité des lieux tant par son implantation, que sa volumétrie et son architecture. En préalable à tout projet, le pétitionnaire sera invité à prendre conseil auprès des services du CAUE du Lot.

La requête est retenue pour partie

Requête n°7

Les parcelles n° 529, 530 et 531 situées au Mas de Jahan sont intégrées dans un environnement à vocation agricole affirmée. (présence d'un bâtiment d'élevage à proximité) qu'il est essentiel de préserver.

La requête n'est pas retenue

Requête n°8

Les parcelles n° 293, 294, 305 et 306 à Pouylas se situent dans un environnement naturel boisé qui participe à la composition de la trame verte au sens de la loi portant Engagement National pour l'Environnement de 2010. La fragmentation de ces continuités écologiques n'est pas envisageable.

La requête n'est pas retenue

Annexes

- **Sécurité des accès sur voies publiques**
- **Servitudes Monuments Historiques**
- **Orientations d'aménagement du quartier de Costerouge-Est**
- **Cartographie des zones AOC**
- **La maison individuelle – Les essentiels du projet**

SECURITE DES ACCES SUR VOIES PUBLIQUES

Dans un premier temps, il convient de vérifier s'il existe une interdiction d'accès pouvant résulter du statut de la voie ou d'autres servitudes. S'il existe plusieurs dessertes possibles l'accès se fera sur la voie la moins fréquentée.

Dans un deuxième temps, s'il n'existe pas d'interdiction d'accès, il faut vérifier s'il peut être réalisé dans de bonnes conditions de sécurité. En effet, si l'accès présente un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes l'utilisant, l'autorisation de construire sera refusée sur la base de l'article R 111.4 du Code de l'Urbanisme. Il est donc nécessaire de déterminer si un accès présente des risques pour la sécurité ou non.

PRINCIPE

L'automobiliste qui sort d'un accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser son insertion sur la route avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne. Ce temps est estimé à 8 secondes et ne doit dans tous les cas jamais être inférieur à 6 secondes (minimum impératif).

Dans ces conditions, l'appréciation de la sécurité de l'accès se déduit du tableau suivant :

ROUTES PRINCIPALES (routes nationales à 2 voies, routes départementales du réseau vert, orange, autres routes départementales supportant un trafic supérieur à 1000 véhicules/jour)					
Vitesse respectée par 85 % des usagers (1)	distance de visibilité (2) minimale = 6Xv85			distance de visibilité (2) normale = 8xv85	
30 km/h	DANGEREUX	50 m	MEDIOCRE	67 m	BON
50 km/h	DANGEREUX	83 m	MEDIOCRE	111 m	BON
70 km/h	DANGEREUX	117 m	MEDIOCRE	156 m	BON
90 km/h	DANGEREUX	150 m	MEDIOCRE	200 m	BON

(1) En règle générale, on considérera que cette vitesse est égale à la vitesse autorisée.

(2) Les recommandations ministérielles pour l'aménagement des routes principales (**ARP**) imposent de mesurer cette distance depuis un point d'observation situé à 1 m de hauteur et 4 m en retrait du bord de la chaussée, avec un point observé situé à 1 m de hauteur sur l'axe de chacune des voies de circulation.

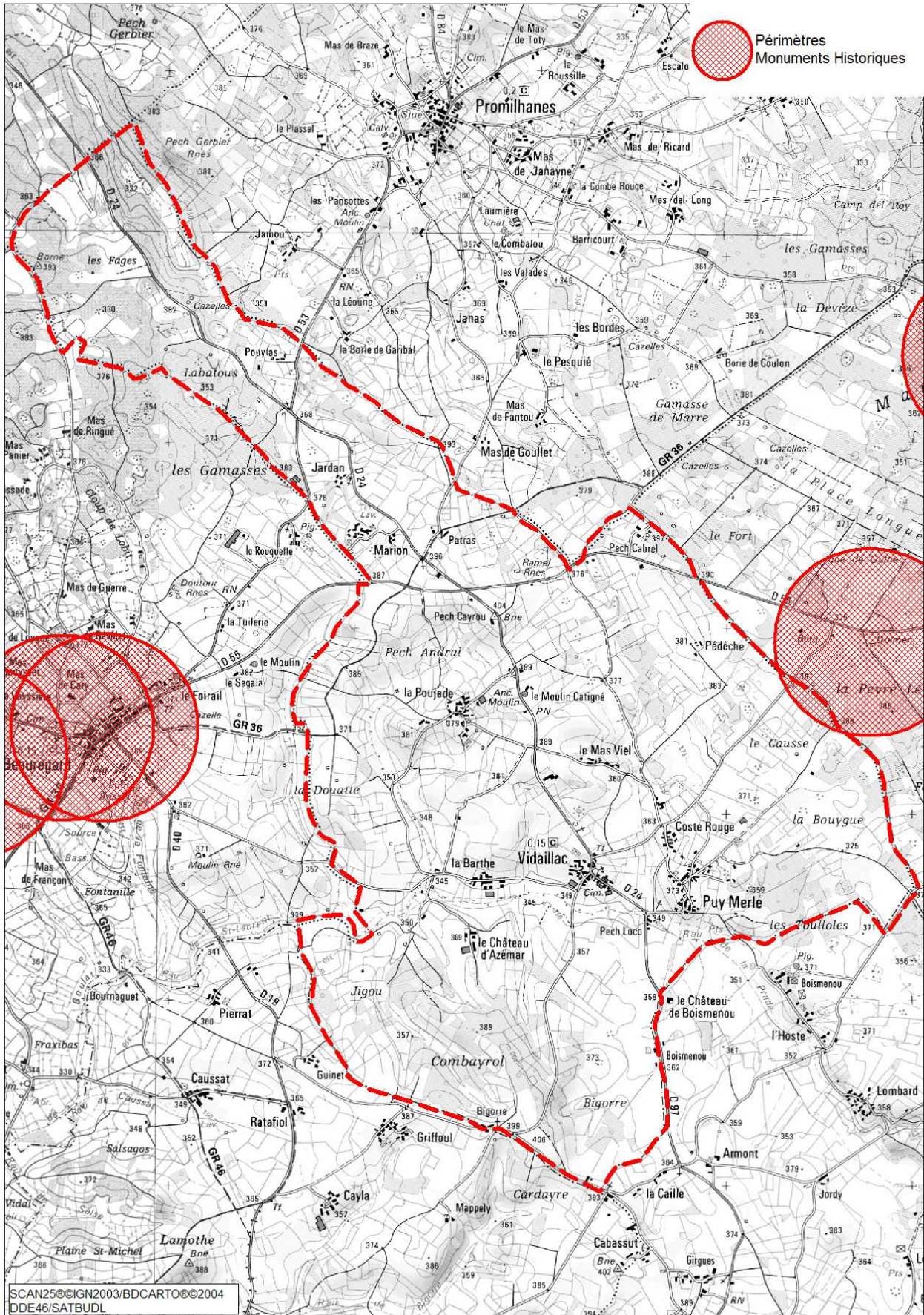
IMPORTANT : Le Conseil Général pour les réseaux vert et orange des routes départementales, et l'Etat pour les sections de routes nationales où les accès ne sont pas interdits, exigent en outre :

- un ou des accès communs pour tout découpage de parcelle, avec regroupement éventuel des accès préexistants,
- pour des opérations d'aménagement engendrant un trafic significatif (installations à caractère industriel, agricole, commercial ou artisanal), la création de carrefours tourne à gauche, giratoire, ou autres équipements appropriés au trafic concerné, à financer par le maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

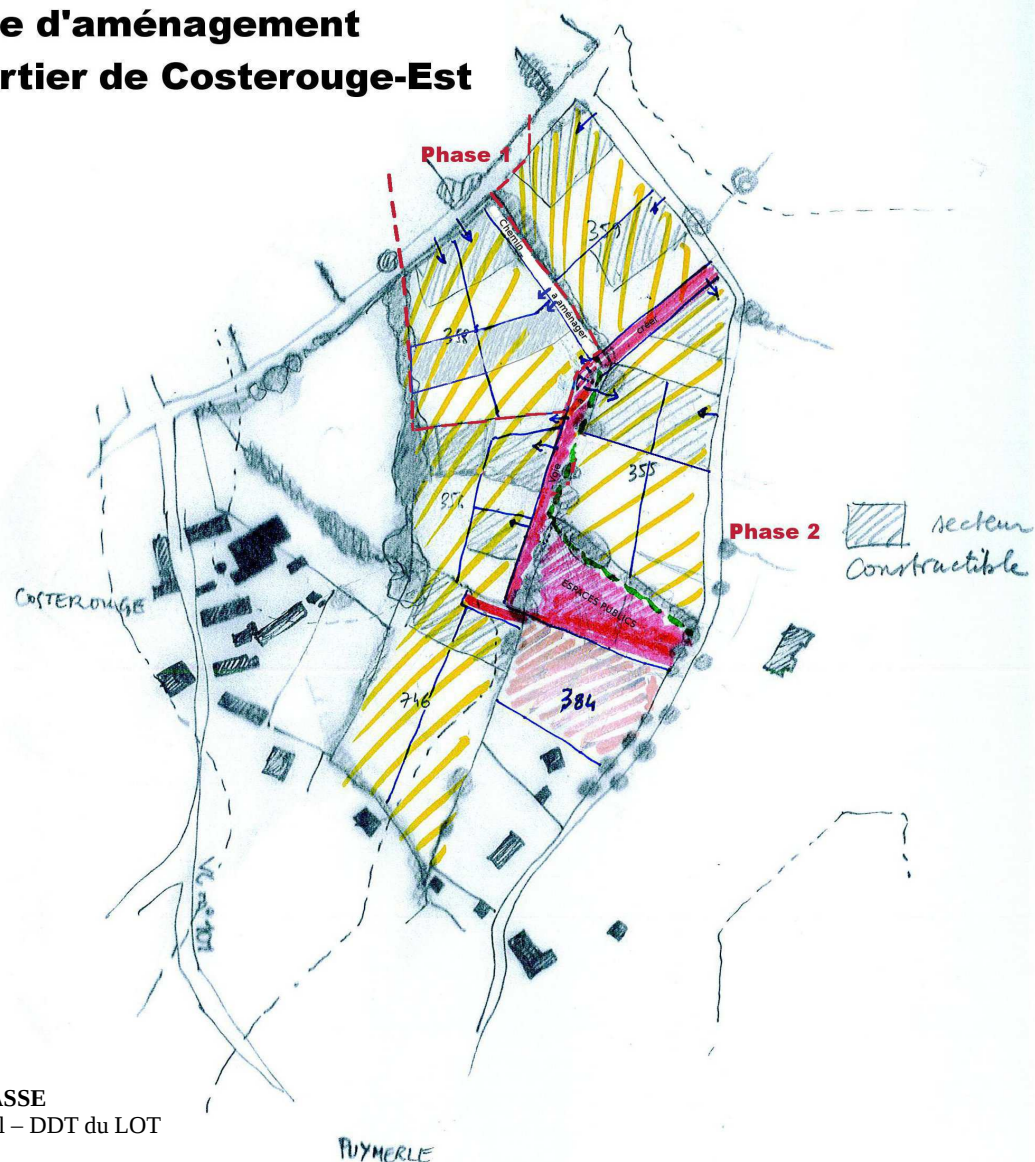
ROUTES SECONDAIRES (On considérera comme routes secondaires, toutes les routes non citées dans le tableau précédent, y compris les voies communales).

Les distances à respecter sont les mêmes que sur routes principales, car il n'y a pas de raison que les usagers de routes secondaires aient des réactions plus rapides. Par contre, compte-tenu du trafic plus faible, on pourra accepter plus souvent que pour les routes principales, des conditions médiocres pour l'accès d'un particulier lorsqu'un aménagement plus sûr serait d'un coût très élevé. Pour les routes secondaires, la vitesse de référence est à fixer par le contrôleur local. Enfin, les recommandations de l'ARP ne s'appliquant pas pour les routes secondaires, on considérera que le point d'observation est situé à 1 m de hauteur et 2 m en retrait du bord de la chaussée.

IMPORTANT : Il convient également que la visibilité, si elle est correcte au droit de l'accès, soit maintenue en cas de création de clôture végétale ou en dur. Cette contrainte devra donc également être prise en compte lors de l'élaboration du projet de construction.



Principe d'aménagement du Quartier de Costerouge-Est



Catherine ESPIASSE
Paysagiste Conseil – DDT du LOT

L'idée d'un schéma d'organisation près des hameaux de Costerouge et de Puymerle peut-être approfondie sur la base du scénario proposés ci après :

- Les haies sont préservées ; la haie centrale est associée à un chemin piéton continu et ponctuellement une voie.
- On utilise les angles du parcellaire pour implanter des espaces publics (retournement, jardin, coin poubelle,...).
- Les accès se font le plus possible par le Nord. La constructibilité est limitée dans les lots (favoriser une bonne orientation).
- L'implication de la Mairie (propriétaire de la parcelle Nord Ouest n° 358) et l'utilisation de la Participation pour Voirie et Réseau participant et contribuent au développement du nouveau quartier.

Zones d'Appellation d'Origine Contrôlée