

D E P A R T E M E N T D E L A  
H A U T E - S A V O I E

**BONNEVILLE**

ELABORATION DU PLAN LOCAL  
D'URBANISME

**APPLICATION DE L'ARTICLE L111-6 DU  
CODE DE L'URBANISME**

(ancien article L111-1-4 du CU)



Certifié conforme et vu pour être annexé à la  
délibération du Conseil Municipal en date du  
19 mai 2016, approuvant le PLU de Bonneville

Le Maire,  
S VALLI

**PIÈCE  
N°4-6**

Ministère  
de l'Équipement,  
du Logement,  
des Transports  
et du Tourisme  
Direction  
de l'Architecture  
et de l'Urbanisme  
Sous-Direction  
du Droit  
et du Contentieux  
de l'Urbanisme

REFER. : Note DAU/JC1 n°96019-61 du 14 février 1996

## CIRCULAIRE NO 96-32 DU 13 MAI 1996 EQUU 9610077C

### Application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

#### Introduction

Les désordres urbains que l'on constate aujourd'hui le long des voies routières et autoroutières et notamment dans les entrées de villes sont dus à une forte pression économique, essentiellement d'ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières, et la visibilité qui constituent ce que l'on appelle " l'effet vitrine ". De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d'autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocaes.

Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères, et en ne se préoccupant que du court terme. L'urbanisation s'organise de manière linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration véritable au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine, ainsi que des possibilités de mutations de ces zones. L'activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnement en matière de circulation et de sécurité routière.

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un article L.111-1-4 dans le code de l'urbanisme, visant à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes.

L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux tels que les plans d'occupation des sols (P.O.S.) ou les plans d'aménagement de zone (P.A.Z.).

La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

A défaut d'avoir mené et formalisé dans leur document de planification urbaine une telle réflexion avant le 1er janvier 1997, date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article L. 111-1-4, les dispositions du premier alinéa de cet article visant à limiter la construction par l'institution d'une marge de reculement aux abords des grandes infrastructures routières seront applicables de plein droit

aux terrains situés en dehors des espaces urbanisés, indépendamment de leur classement dans le document d'urbanisme ou de leur situation à l'intérieur des panneaux d'agglomération.

En l'absence de réflexion urbaine, l'article L.111-1-4 pourrait donc conduire simplement à faire reculer de 100 ou 75 mètres les pratiques actuellement trop souvent constatées. Pour éviter cet effet pervers, qui serait contraire à la volonté du législateur, il est très souhaitable que les autorités communales édictent des règles d'urbanisme qui permettent de garantir la qualité du développement urbain aux abords des infrastructures routières, principalement sur les secteurs soumis à une forte pression foncière.

## I. LE CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL DE L'ARTICLE L.111-1-4

### I.1. Les infrastructures concernées

Les dispositions de l'article L.111-1-4 sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie du territoire longe :

- une autoroute au sens des articles L 122-1 à L 122-5 du code de la voirie routière,
- une route express au sens des articles L 151-1 à L 151-5 du code de la voirie routière,
- une déviation des articles L 152-1 et L 152-2 du code de la voirie routière,
- une route classée à grande circulation en vertu de l'article R 1 du code de la route.

L'application de l'article L 111-1-4 est subordonnée au classement des voies dans l'une ou l'autre des catégories ci-dessus.

En ce qui concerne les *déviations* deux points doivent être rappelés. D'une part, les déviations correspondent à la fonction d'une section nouvelle qui a pour objet de faire contourner une agglomération par les usagers d'une route classée à grande circulation identifiée. D'autre part, la déviation a, elle même, le statut de route à grande circulation, qui est alors perdu par la section de voie déviée.

Les bretelles des *échangeurs* situées sur les autoroutes et les routes express ont le statut de la voie concernée. Par contre, les bretelles des *échangeurs* situées soit sur les " routes à grande circulation " soit sur leurs déviations n'ont pas le statut de la voie concernée.

L'article L.111-1-4 est applicable aux seules voies ouvertes à la circulation. En effet, au stade où le projet d'infrastructure figure en emplacement réservé dans le document d'urbanisme, ni le tracé ni le statut de la voie ne sont définitifs. Afin d'éviter toutefois que les espaces qui bordent les voies susceptibles d'entrer dans l'une des catégories ci-dessus énumérées et pour lesquelles un emplacement a été réservé ne soient frappés d'inconstructibilité à partir du classement de la voie ou de sa mise en service, la collectivité aura tout intérêt à fixer au plus tôt des règles d'urbanisme de nature à assurer, le moment venu, la qualité de l'urbanisation des espaces concernés.

### I. 2. Les espaces concernés

Les dispositions de l'article L 111-1-4 sont applicables aux *espaces non urbanisés* situés le long des voies décrites ci-dessus.

Le caractère urbanisé ou non d'un espace doit s'apprécier au regard de la réalité physique et non en

fonction des limites de l'agglomération au sens du code de la voirie routière ni du zonage opéré par un plan d'occupation des sols.

La réalité physique de l'urbanisation s'apprécie au travers d'un faisceau d'indices : nombre de construction existantes, distance du terrain en cause par rapport à ce bâti existant, contiguïté avec des parcelles bâties, niveau de desserte par les équipements. L'ensemble de ces critères a été dégagé par la jurisprudence relative à la notion des parties actuellement urbanisées introduite en 1983 où s'applique le principe de constructibilité limitée dans les communes non couvertes par un P.O.S. ; les espaces non urbanisés sont ceux qui ne sont pas situés dans les parties actuellement urbanisées des communes concernées.

En conséquence, tous les espaces non physiquement urbanisés entrent dans le champ d'application de l'article L.111-1-4, que la commune soit ou non dotée d'un P.O.S. et même si, dans ce dernier cas, les espaces considérés sont dans une zone U ou dans une zone NA. Il est, de même indifférent que la zone NA soit ouverte ou non à l'urbanisation ou encore que les espaces soient dans le périmètre d'une Z.A.C.

S'agissant des Z.A.C., l'appréciation du caractère urbanisé ou non de la zone doit s'apprécier au cas par cas en fonction notamment de l'état de réalisation du bâti. Si la Z.A.C. est peu bâtie, ou si le front de voie a été peu bâti, les marges de reculement sont applicables dès le 1er janvier 1997, en l'absence de projet d'aménagement justifié et motivé dans le document d'urbanisme (P.O.S. ou P.A.Z.).

Des incertitudes peuvent naître dans certains cas particuliers. Il en est ainsi des terrains non encore construits et situés dans des espaces urbanisés lorsque ces terrains sont d'une taille suffisante pour permettre une opération d'aménagement. Il y aura, dans le doute, tout intérêt à fixer des règles d'urbanisme de nature à assurer la qualité de l'urbanisation plutôt que de courir le risque d'une inconstructibilité de ces espaces.

## **II. LES CONDITIONS DE LA CONSTRUCTIBILITE**

L'inconstructibilité qui frappera, à compter du 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation ne s'appliquera pas là où des règles d'urbanisme, justifiées et motivées dans un plan d'occupation des sols ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, garantiront une urbanisation de qualité au regard d'un certain nombre de critères. La constructibilité de ces espaces est donc subordonnée à trois conditions cumulatives :

- l'existence d'un P.O.S. ou d'un P.A.Z., opposable aux tiers, fixant les règles d'urbanisme applicables dans ces espaces. Une commune sans P.O.S. dont seule une petite partie du territoire est soumise à une pression d'urbanisation en raison de sa situation le long d'une des voies visées par la loi, pourra opter pour un P.O.S. partiel.

- l'existence dans ce P.O.S. ou dans ce P.A.Z. de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères, dont le législateur fixe une liste non exhaustive. Les espaces couverts par un P.O.S. ou par un P.A.Z. dont le règlement ne comprendrait pas de telles dispositions seraient frappés d'inconstructibilité.

- la justification et la motivation de ces règles au regard de ces mêmes critères.

### **II.1. L'élaboration d'un projet urbain**

La formulation de règles d'urbanisme ayant pour objet d'assurer la qualité de l'urbanisation dans des

espaces déterminés puis la justification et la motivation de ces règles supposent une réflexion globale sur les espaces à traiter et sur la relation de ces espaces à leur environnement qui relève d'une démarche de projet urbain. La qualité assignée comme objectif par le législateur ne peut résulter d'une simple juxtaposition de règles conçues isolément.

### **II.1.1. La démarche de projet urbain**

Les dispositions de l'article L.111-1 -4 ont essentiellement pour objet de promouvoir une urbanisation de qualité sur des sites nouvellement desservis et donc en devenir, ou des sites en cours de mutations profondes (ex. : friches industrielles aux abords d'axes majeurs). Il s'agit donc de mettre en oeuvre une stratégie de développement ou de restructuration pour un territoire donné (stratégie que l'on nommera par la suite " démarche de projet urbain ") inscrite dans un projet de ville ou d'agglomération de la responsabilité des élus locaux.

Le choix des règles applicables à ce site qui seront inscrites dans les documents d'urbanisme, devra être opéré au regard des visées stratégiques qui auront été définies au préalable : c'est-à-dire, après qu'aient été formulées et motivées, la ou les vocations que la municipalité souhaite donner au site et inscrites dans la dynamique urbaine plus générale de la ville.

S'agissant d'un processus de transformation concrète qui porte sur un espace complexe combinant les domaines publics et privés, le projet urbain, tout en restant de la responsabilité des élus, ne peut alors être qu'un projet partenariat. Il permet par conséquent, de rassembler et d'organiser différents acteurs, à partir d'un souhait de l'un ou de plusieurs d'entre eux, collectivités locales, Etat, acteurs privés, propriétaires fonciers, d'intervenir sur un espace de la ville. Les réflexions à l'échelle intercommunale doivent être encouragées notamment au niveau des documents d'urbanisme tels que les schémas directeurs ou les schémas de secteurs, et les P.O.S. intercommunaux.

Cette démarche nécessite de créer une conduite de projet collective, de façon à ce que l'ensemble des enjeux soit pris en compte, et dans laquelle la ou les collectivités publiques seront obligatoirement parties prenantes.

Etre partenaire d'un projet nécessite pour l'Etat de se construire un point de vue sur les enjeux du projet et de " participer aux démarches qui visent à organiser le travail en partenariat voire de proposer de telles démarches aux acteurs concernés par le projet, notamment les collectivités locales. Dans ce partenariat à construire, l'Etat doit être respectueux des compétences des collectivités locales, mais doit également défendre fermement les politiques dont il est porteur, notamment celles définies par l'article L.121-10 du code de l'urbanisme.

Vous devrez construire ce point de vue à chaque étape du processus :

- a) diagnostic finalisé du site: atouts, problèmes, enjeux principaux;
- b) définition des visées sur le devenir du site, c'est-à-dire la vocation que l'on souhaite lui maintenir ou lui donner dans la dynamique urbaine (vocation commerciale, d'activités, de loisirs... );
- c) choix des objectifs, des modalités de participation et prise de responsabilité des différents acteurs, accompagnés de l'échéancier souhaité. et des indicateurs de réussite ;
- d) choix des solutions opérationnelles à mettre en oeuvre et tenant compte notamment de :
  - l'impact visuel de la future zone, son traitement paysagé, l'ordonnancement des espaces libres et des plantations,
  - les effets sur l'urbanisation existante et future,
  - les effets sur les modes de transports et leur gestion (dessertes, liaisons avec le reste de la ville)

- la gestion des aires de stationnement tant du point de vue quantitatif que qualitatif

### **II.1.2. Les critères de la qualité de l'urbanisation**

La qualité que le législateur veut promouvoir s'apprécie au regard d'un certain nombre de critères qui témoignent des différents aspects que celle-ci peut prendre sans que l'énumération contenue dans la loi doive toujours être considérée comme une liste exhaustive.

La qualité s'apprécie au cas par cas, en fonction des caractéristiques des espaces concernés (intensité du trafic, configuration des lieux, paysage, plus ou moins grande proximité avec les espaces urbanisés,... ) et en laissant place à la définition d'un parti d'aménagement original. D'autres critères pourront donc être pris en compte et, sous réserve que ce parti puisse être dûment justifié et motivé, tous les critères retenus ne donneront pas nécessairement lieu au même niveau de prescriptions selon la réalité à traiter.

#### **II.1.2.1. Les nuisances**

Les dispositions proposées devront notamment répondre aux critères issus des dispositions de la loi " bruit " (n°92-1444 du 31 décembre 1992) et en particulier de son article 15. Cet article traite du classement des voies en fonction de leur trafic et de leurs émissions sonores, indique les contraintes que doit respecter l'urbanisation, et notamment les constructions, aux abords des voies bruyantes. Plus généralement, il s'agira dans tous les cas de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et de justifier à cet égard les dispositions proposées.

#### **II.1.2.2. La sécurité**

La présence d'infrastructures routières ou autoroutières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et des trafics locaux. Les réflexions engagées dans ces quartiers doivent être l'occasion d'étudier le profil en travers de la voie afin de mieux gérer l'interface entre trafic de transit et trafic local avec notamment l'implantation de contre-allées, et de carrefours, l'aménagement de traversées piétonnes, et d'arrêts pour les transports collectifs, le report des accès sur les voies collectrices ou sur les voies de desserte locale. De plus les accès des bâtiments et établissements situés dans les zones concernées doivent être organisés de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie.

#### **II.1.2.3. La qualité architecturale**

Le souci de composition urbaine, la qualité des projets architecturaux et de leur intégration dans un projet urbain d'ensemble intégrant la globalité du site, la mise en valeur de partis architecturaux de traitement de l'axe ou de la zone concernée visant à lui donner une identité devront être clairement exprimés et explicités.

Par ailleurs, le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes qui adouciront l'impact visuel des constructions. L'impact visuel de la route devra également être pris en compte.

#### **II.1.2.4. La qualité de l'urbanisme et des paysages**

La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. Le nouveau quartier doit s'inscrire en continuité des autres quartiers existants, il doit lui-même prévoir ses connexions futures avec ces quartiers. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre d'intégrer la notion de mixité des fonctions urbaines, et les potentialités d'évolution de ces quartiers.

L'organisation du front urbain le long de la voie revêtra une importance majeure en terme de paysage urbain. On devra donc veiller à ce que celui-ci soit organisé de manière satisfaisante par la position du bâti, l'ordonnement des bâtiments et la vision d'ensemble qu'ils offriront. Ces critères s'exprimeront alors dans les articles du règlement de P.O.S. et dans les documents graphiques (création d'un alignement par exemple).

La gestion des aires de stationnement doit faire l'objet d'études tant du point de vue quantitatif que qualitatif dans le but d'éviter la création de vastes espaces inutilisés en dehors des seules heures d'affluence.

Les espaces publics, de la voie et de ses abords, jouent un rôle important dans la qualité urbaine. Ceux-ci devront donc être étudiés avec le souci de la composition paysagère et des tracés urbains. Le traitement de ces espaces libres (rapport de proportion, plantations, éclairages, mobilier urbain...) joueront un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site.

Il s'agit en fait de créer un projet urbain de qualité qui doit permettre d'anticiper et d'accompagner le développement de la ville, en incluant la dimension paysagère.

## **II.2. La traduction du projet d'aménagement dans un document d'urbanisme**

Dans le cadre de l'association de l'Etat aux procédures de révision des documents d'urbanisme vous veillerez à porter à la connaissance des communes concernées tous les éléments d'information que vous jugerez utiles à la traduction réglementaire des projets urbains dans leur document. A cet égard, toutes les pièces du dossier de P.O.S., ou de P.A.Z., peuvent être concernées, notamment le rapport de présentation et le règlement.

### **II.2.1. La traduction du projet dans les différentes pièces du dossier**

**Le rapport de présentation** devra à partir d'une analyse de la situation existante de ces secteurs et de leurs perspectives d'évolution, exposer les options retenues et les dispositions d'urbanisme qui permettront à la commune de maîtriser le développement futur de ces secteurs, et justifier la pertinence des moyens retenus dans le document pour mettre en oeuvre ces objectifs. Au regard de l'obligation de motivation, il sera opportun de joindre au rapport de présentation les études préalables réalisées sur ces zones.

La plupart des articles du **règlement** sont concernés pour la mise en oeuvre des dispositions de l'article L. 111-1-4, l'affectation dominante de la zone et la définition des modes d'occupation ou d'utilisation du sol qui sont soit autorisés, soit interdits (articles 1 et 2), les règles relatives aux accès et voiries ainsi qu'à la desserte par les réseaux (articles 3 et 4), les dispositions relatives à la forme urbaine (articles 5, 6, 7, 8, 9,10), les dispositions relatives à l'aspect architectural des constructions (article 11), le stationnement (article 12), le traitement paysager des espaces libres et des plantations (article 13), les règles de densité (articles 14 et 15).

Ce qui est essentiel à ce stade de la traduction du projet urbain dans le document d'urbanisme, c'est de faire apparaître la justification et la motivation du parti d'urbanisme retenu. Il s'agit de démontrer par quels moyens, réglementaires ou opérationnels, le projet urbain retenu permet de garantir un développement de qualité, notamment au regard des critères définis par la loi.

### **II.2.2. La procédure : révision ou modification**

L'introduction dans le P.O.S. ou le P.A.Z. de règles propres aux espaces non urbanisés le long des voies très fréquentées ne nécessite le recours à la procédure de révision que dans la mesure où celles-ci remettent en cause l'économie générale du P.O.S. C'est le cas si les territoires soumis à ces règles modifiées représentent une surface importante du territoire de la commune, et si le parti d'aménagement est modifié en profondeur. Dans l'hypothèse inverse, une simple modification du document est suffisante.

Dans certains cas, le document d'urbanisme applicable traduisant déjà un projet d'aménagement de qualité, la justification et la motivation des règles en vigueur pourra suffire à assurer la constructibilité des espaces en cause. Mais le plus souvent, seule l'insertion de nouvelles règles, permettra de justifier et de motiver le nouveau parti d'aménagement retenu au regard des critères énoncés par le législateur.

### **III. L'INCONSTRUCTIBILITE DES MARGES DE RETRAIT**

#### **III.1. Le principe de l'inconstructibilité**

##### **III.1.1 Les communes sans documents d'urbanisme**

Les marges de retrait s'imposent de plein droit pour les communes qui ne disposent pas de P.O.S. ou de document d'urbanisme en tenant lieu, opposable aux tiers, et ne peuvent donc faire application des dispositions du dernier alinéa de l'article L 111-1-4. Les cartes communales ou M.A.R.N.U., compte tenu de leur nature, ne sont pas des documents d'urbanisme tenant lieu de P.O.S. au sens de ces dispositions et par conséquent ne permettent pas aux communes concernées d'écarter cette limitation des droits de construire le long des principales voies routières, en dehors des espaces déjà urbanisés. Seules les exceptions prévues par la loi et rappelées ci-dessus peuvent être autorisées dans ces espaces.

Par ailleurs, pour les communes ne disposant pas d'un document d'urbanisme, et dans l'hypothèse où l'urbanisation s'est développée au delà de l'agglomération, au sens du code de la route, les dispositions des articles R 111-5 et R 111-6 demeurent applicables dans la partie comprise entre le panneau d'agglomération et la limite des espaces urbanisés. En revanche, lorsqu'il y a concordance physique entre la limite de l'agglomération délimitée en application du code de la route, et la limite des espaces urbanisés au sens de l'article L. 111-1-4 : seules les marges de retrait édictées par l'article L 111-1-4 (100 ou 75 mètres) sont applicables et non les marges édictées par les articles R 111-5 et R 111-6.

##### **III.1.2 Les communes disposant d'un document d'urbanisme dont les règles ne permettent pas de garantir la qualité de l'aménagement**

A défaut de règles d'urbanisme insérées dans un P.O.S. ou dans un P.A.Z., garantissant une urbanisation de qualité dans les conditions fixées par la loi, les espaces non urbanisés le long des autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation seront frappés d'inconstructibilité à compter du 1er janvier 1997 sur une profondeur de 100 mètres ou de 75 mètres à partir de l'axe de la voie

#### **III.2. Le champ d'application du principe d'inconstructibilité**

##### **III.2.1. L'axe des voies**

Lorsqu'il est fait application du retrait des installations et constructions nouvelles, soit de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations, soit de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation, la définition de l'axe de l'infrastructure peut soulever des difficultés d'application. Pour cette raison, plusieurs précisions doivent être apportées.



Dans le cas d'une route avec terre-plein central, l'axe à prendre en compte est celui de l'ensemble des deux chaussées.

Si un phasage de travaux conduit à différer la mise en service de la deuxième chaussée l'axe à prendre en compte est celui de l'ensemble des deux chaussées, prévu au programme décrit dans le dossier d'enquête publique préalable.

En cas de carrefour giratoire, l'axe à prendre en considération est celui de l'axe des chaussées contournant l'îlot central.

Doit également être pris en compte l'axe des bretelles des autoroutes et des routes express.

### **III.2.2. Les exceptions au principe d'inconstructibilité**

A compter du 1er janvier 1997 en l'absence de document d'urbanisme ou en l'absence de règles spécifiques dans les documents d'urbanisme, seront interdites toutes les constructions et installations qu'elles soient ou non soumises à autorisation ou déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme, qu'elles aient un caractère permanent ou précaire. Toutefois, un certain nombre d'exceptions à ce principe sont applicables de plein droit. Elles concernent :

- les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières : les constructions situées ou non sur le domaine public routier, notamment les stations de péages, les stations-services, les équipements implantés dans les aires de repos le long des autoroutes tels que les restaurants, ou les maisons de tourisme;

- les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières : les installations des services publics de secours et d'exploitation ;

- les bâtiments d'exploitation agricole : sont concernés par ces dispositions les constructions à caractère fonctionnel nécessaires aux exploitations, notamment les serres, les silos, les hangars, les bâtiments d'élevage ;

- les réseaux d'intérêt public : les supports d'installation nécessaires aux réseaux ;

- l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes : cette disposition concerne les bâtiments existants elle ne s'applique donc pas aux ruines. De plus la loi n'autorise que les travaux d'adaptation, de réfection, ou d'extension.

Ces notions ne sont pas synonymes de reconstruction, c'est à dire de travaux visant à reconstruire des bâtiments qui n'existent plus. Les travaux autorisés ont donc pour finalité soit d'améliorer le caractère habitable d'un logement, soit de faciliter l'exercice d'activités dans un bâtiment, soit de procéder à une extension d'une construction existante. S'agissant des travaux d'extension des constructions existantes, ceux-ci doivent être appréciés en fonction notamment de la dimension de la construction existante, de la taille du terrain, de la qualité du site (sur ce point il sera utile de se reporter aux critères dégagés par le juge administratif à propos de l'application de l'article L. 111-1-2). Enfin, ces dispositions n'ont pas pour effet de permettre un changement d'affectation qui ne peut être regardé comme une simple adaptation.

## **IV. L'ENTREE EN VIGUEUR DE L'ARTICLE L 111-1-4**

### **IV.1. Les effets de l'entrée en vigueur sur la légalité des documents d'urbanisme**

Les dispositions de l'article L 111-1-4 n'ont pas valeur de prescriptions nationales fixées en application des lois d'aménagement et d'urbanisme, par conséquent elles ne créent pas de lien nouveau de compatibilité pour les documents d'urbanisme. En conséquence, l'entrée en vigueur de ces dispositions au 1er janvier 1997 n'a pas pour effet immédiat de rendre illégaux les documents d'urbanisme en vigueur. Elle institue une inconstructibilité sur une profondeur de 100 ou 75 mètres le long des voies concernées aussi longtemps que le P.O.S. ou le P.A.Z. n'aura pas été modifié ou révisé pour tenir compte des dispositions de l'article L. 111-1-4.

## **IV.2. Les modalités d'entrée en vigueur**

### **IV.2.1. Les autorisations individuelles délivrées avant le 1er janvier 1997**

L'entrée en vigueur des dispositions de l'article L.111-1 -4 n'a pas pour effet de remettre en cause les autorisations délivrées avant le 1er janvier 1997 (permis de construire, déclarations de travaux, autorisations d'I.T.D.,...).

Toutefois, l'entrée en vigueur des dispositions de l'article L 111-1-4 au 1er janvier 1997 fait obstacle à la prorogation des permis de construire dont le délai de validité expire après cette date, dans la mesure où, conformément aux dispositions de l'article R. 421-32 4ème alinéa, ces dispositions sont des prescriptions d'urbanisme défavorables à l'égard des pétitionnaires concernés, sous réserve de l'application du dernier alinéa de l'article L 111-1-4.

### **IV.2.2. Les certificats d'urbanisme positifs délivrés avant le 1er janvier 1997**

S'agissant des certificats d'urbanisme, je vous rappelle qu'en application des dispositions de l'article L. 410-1, si la demande en vue de réaliser l'opération projetée sur le terrain, est déposée dans le délai de validité du certificat d'urbanisme et respecte les dispositions d'urbanisme mentionnées par ledit certificat, celles-ci ne peuvent être remises en cause. De plus, en application de l'article R. 410-12, le certificat d'urbanisme indique dans tous les cas (L.410-1 a), L.410-1 b), L.111-5, R.315-54) les dispositions d'urbanisme applicables au terrain.

Les dispositions de l'article L. 111-1-4, ayant leur fondement dans le code de l'urbanisme constituent des dispositions d'urbanisme au sens des articles L. 410-1 et R. 410-12. Toutefois, l'entrée en vigueur de l'article L. 111-1-4 étant fixée au 1er janvier 1997, afin de permettre aux communes de prendre en compte dans leur document de planification urbaine les préoccupations souhaitées par le législateur quant à l'aménagement de leurs entrées de ville, ces dispositions ne peuvent être mentionnées, comme étant applicables, dans les différents certificats d'urbanisme qui seront délivrés avant le 1er janvier 1997. En effet, les certificats d'urbanisme doivent faire état des seules dispositions d'urbanisme qui seraient susceptibles d'être prises en considération si l'administration avait à statuer immédiatement sur une demande de permis de construire. Il n'est pas exclu cependant, à titre d'observation et dans un souci de complète information, d'informer le bénéficiaire d'un certificat d'urbanisme de l'entrée en vigueur au 1er janvier 1997 des dispositions du premier alinéa de l'article L. 111-1-4 sans que l'on puisse lui opposer ces dispositions dans l'hypothèse où il déposerait une demande de permis de construire dans le délai d'un an ou de dix huit mois suivant la délivrance du certificat d'urbanisme.

S'agissant des communes dont le P.O.S. est en cours de révision, en vertu des dispositions de l'article R. 410-16 du code de l'urbanisme, au cas où un sursis à statuer serait opposable à une demande d'autorisation tendant à affecter le terrain à la construction ou à y réaliser une opération déterminée, le certificat d'urbanisme doit en faire état. La mention dans un certificat d'urbanisme de la possible opposition d'un sursis à statuer à une demande d'autorisation peut permettre dans le délai d'un an, ou de dix-huit mois, pour les certificats préalables à la réalisation d'une opération déterminée, de s'opposer à une telle demande dès lors qu'elle serait susceptible de compromettre ou de rendre plus

onéreuse l'exécution du futur P.O.S. (cf article L. 123-5 du code de l'urbanisme). Cette obligation de mentionner la possibilité de l'opposition d'un sursis à statuer dans les certificats d'urbanisme qui seraient délivrés au cours de l'année 1996 n'est pas sans présenter un certain nombre d'avantages pour les communes qui auront engagé la révision de leurs P.O.S. et dont les dispositions d'urbanisme auront atteint un état d'avancement suffisant.

#### **IV.2.3. Les autorisations de lotir délivrées avant le 1er janvier 1997**

L'article L 315-8 dispose que dans les cinq ans à compter de l'achèvement d'un lotissement, le permis de construire ne peut être refusé ou assorti de prescriptions spéciales sur le fondement de dispositions d'urbanisme intervenues postérieurement à l'autorisation de lotir.

Les modalités d'application de cette disposition ont été précisées par l'article R315-39 du code de l'urbanisme, qui prévoit que " lorsque le projet respecte les dispositions d'urbanisme du P.O.S. ou du document d'urbanisme en tenant lieu ou, à défaut, les règles générales d'urbanisme édictées aux articles R 111-2 à R 111-24, *en vigueur au jour de l'autorisation de lotir*, l'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol ne peut être refusée ou assortie de prescriptions spéciales sur le fondement de dispositions d'urbanisme intervenues postérieurement. Le présent alinéa s'applique aux décisions intervenues avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'achèvement du lotissement ".

La date d'entrée en vigueur de l'article L. 111-1-4 ayant été fixée au 1er janvier 1997, cela revient à écarter l'application des dispositions de l'article L. 111-1-4 pendant une période de cinq ans à compter de l'achèvement du lotissement, pour tous les lotissements autorisés avant le 1er janvier 1997.

Toutefois, lorsque la commune aura établi des règles particulières d'implantation en application du quatrième alinéa de l'article L 111-1-4, elle pourra, si elle le souhaite, modifier les règles propres au lotissement pour les mettre en concordance avec les nouvelles dispositions du P.O.S., en mettant en oeuvre la procédure prévue à l'article L.315-4. De la même façon, les colotis peuvent demander une modification des règles propres au lotissement dans les conditions définies par l'article L. 315-3.

---

Pour l'application de ces dispositions, le contrôle de légalité des documents d'urbanisme doit essentiellement porter sur la nature des dispositions réglementaires introduites dans ces documents ainsi que sur la motivation et la justification des choix qui sont faits par les communes, notamment au regard des critères introduits par la loi (sécurité, nuisances, qualité de l'urbanisme et des paysages, qualité architecturale). J'attire votre attention sur le fait que dans l'hypothèse d'un contentieux portant sur un document d'urbanisme (par la voie d'action, ou par la voie de l'exception d'illégalité), la précision des critères introduits par la loi, de même que l'obligation pour les communes de motiver et justifier leurs choix, pourront permettre au juge administratif d'exercer un contrôle plus rigoureux des dispositions d'urbanisme adoptées dans les secteurs visés par l'article L 111-1-4.

En conséquence, il vous appartient de veiller, notamment dans le cadre de votre mise à disposition, à conseiller utilement les communes, toute modification ou révision " alibi " des documents d'urbanisme ne pouvant que fragiliser fortement ces documents sur le plan juridique, et par voie de conséquences les opérations d'aménagement.

**Le Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme**

**Catherine BERSANI**