

# Noferi / LV

## 1 - inconstructibilité de la parcelle

PLU, page 13, Titre I / Section 2 / Article 3

« En toute hypothèse, tout terrain doit justifier d'un accès par une voie, publique ou privée ou une servitude, dont la bande de roulement effective ne saurait être inférieure à 4 mètres de largeur pour :  
- être constructible »

Le constat d'huissier démontre une largeur de 3m92 pour le chemin d'accès, la parcelle est donc inconstructible.

## 2 - Chemin d'accès inadapté et dangereux

PLU, page 13, Titre I / Section 2 / Article 3

« Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des aménagements ou constructions envisagés. »

« Les accès doivent être en nombre limité, localisés et configurés en tenant compte des critères suivants :  
- Ne pas créer de difficultés ou de dangers pour la circulation générale ou pour les personnes utilisant ces accès ; ils doivent satisfaire aux besoins des constructions projetées, notamment en ce qui concerne les possibilités d'intervention des services publics,  
- La topographie et morphologie des lieux dans lesquels s'insère la construction,  
- La nature des voies sur lesquelles les accès sont susceptibles d'être aménagés afin de préserver la sécurité des personnes (visibilité, vitesse sur voie, intensité du trafic),  
- Le type de trafic, engendré par la construction (fréquence journalière et nombre de véhicules accédant à la construction, type de véhicules concernés).  
- Les aménagements (portails, ...) seront étudiés en fonction de ce qui précède. Par principe, un recul minimum de 2,50 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou par rapport à la limite séparative de propriété pour les voies privées sera imposé pour le portail et des pans coupés à 45° seront réalisés pour garantir la visibilité.  
Dans les zones UG, UH, UJ et UP ainsi que dans les voies en nature d'impasse, il pourra être dérogé à cette obligation si les conditions de sécurité sont jugées satisfaisantes. »

Le chemin d'accès est déjà sous dimensionné pour assurer convenablement la livraison de la parcelle actuelle, régulièrement des camions de livraisons bloquent le chemin car ils ne peuvent pas rentrer sur la parcelle du projet du fait du virage à 90° dans ce chemin exigü.

Plus grave, pour assurer leur livraisons, nombre de poids lourds stationnent sur le trottoir ou directement sur la chaussée, impactant fortement la sécurité des usagers de la départementale mais également des piétons alors obligés de marcher sur la route.

La départementale est l'une des routes au plus fort trafic du département, 16332 véhicules / jour y transitent.

Bloquer régulièrement l'une des voies de la départementale et forcer les automobilistes à ralentir et faire des écarts du fait des véhicules stationnés sur le trottoir est une ineptie niveau sécurité.

Une très grosse entreprise d'ambulances (groupe Loudane) à ses locaux et le stationnement de son parc d'ambulances en face du projet, bloquer ou gêner le trafic n'est alors pas envisageable.

Les employés du projet de construction n'hésitent d'ailleurs déjà pas à aller se garer directement dans l'entrée des ambulances, que se passera t'il une fois la surface triplée ?

De nombreuses infractions concernant la parcelle du projet furent constatées par les services de l'urbanisme ayant alors dressé un PV.

Le permis de construire liste ainsi les infractions et les solutions pour y remédier.

Ainsi nous voyons que les services de l'urbanisme ont constaté une modification du chemin existant avec la pose d'un portail coulissant.

Dans les faits un portail existait déjà, mais à 45° vis à vis de la modification apporté, un constat d'huissier de 2011 montre bien la différence entre l'ancien chemin et l'actuel, le droit de passage et la possibilité de faire demi-tour dans le chemin sont maintenant fortement aggravés, de plus les 2,5m minimal de recul vis à vis du chemin ne sont pas respectés, actuellement à 1m45, il est à noter que l'ancien portail respectait la distance de recul, permettant d'effectuer demi tour aisément, actuellement nombre de camionnette et camions de chantier viennent jusqu'à toucher notre portail pour tenter un demi-tour.



Nouveau chemin



Ancien chemin



En consultant les archives de L'IGN des photos aériennes, nous retrouvons le portail à 45° sur une photo d'Avril 1989, soit plus de 30 ans :



adresse du cliché : [https://wxs.ign.fr/x7yv499pbcguxhxxh8syehwe/jp2/DEMAT.PVA/3346-0042/IGNF\\_PVA\\_1-0\\_1989-04-02\\_C3346-0042\\_1989\\_FR4383\\_0027.jp2](https://wxs.ign.fr/x7yv499pbcguxhxxh8syehwe/jp2/DEMAT.PVA/3346-0042/IGNF_PVA_1-0_1989-04-02_C3346-0042_1989_FR4383_0027.jp2)

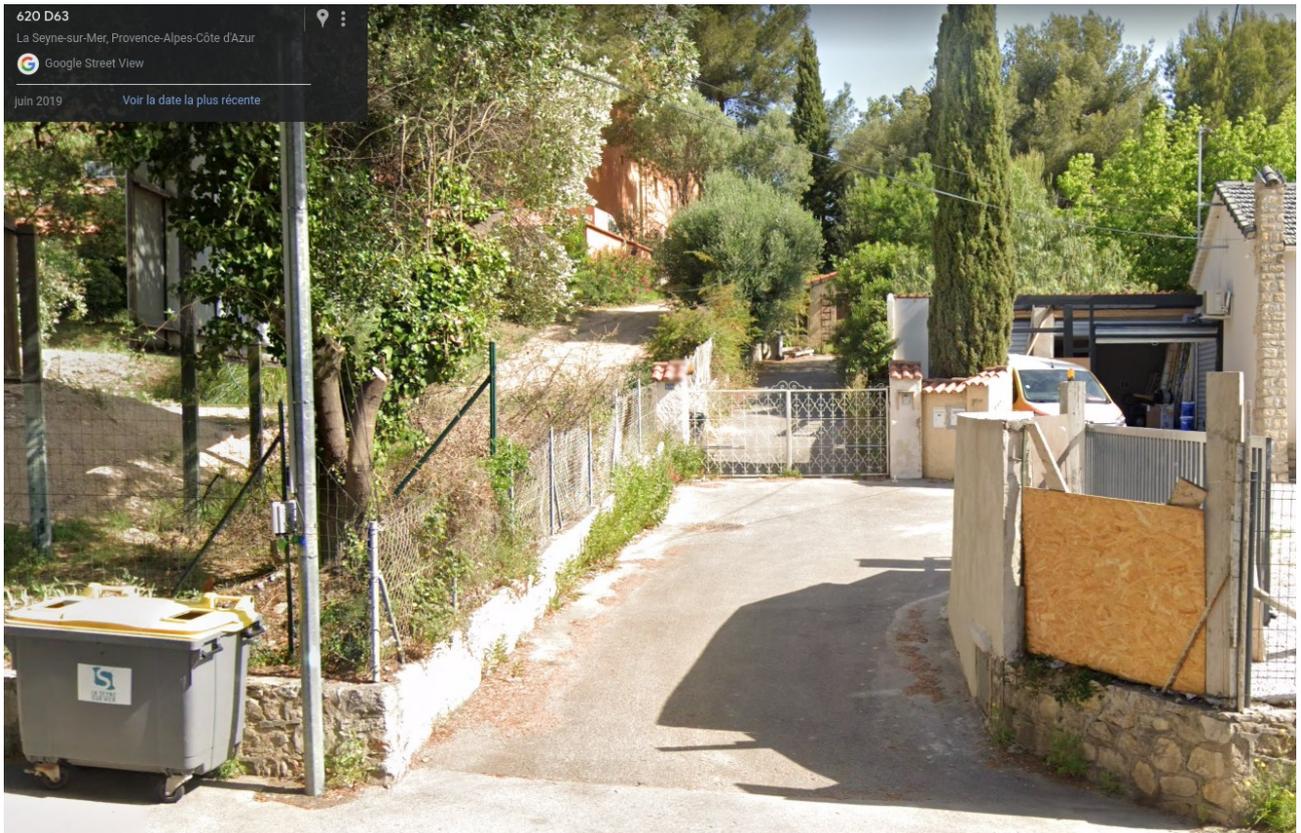
Également, un cliché de 1994 montre que l'enrobé fut érigé :



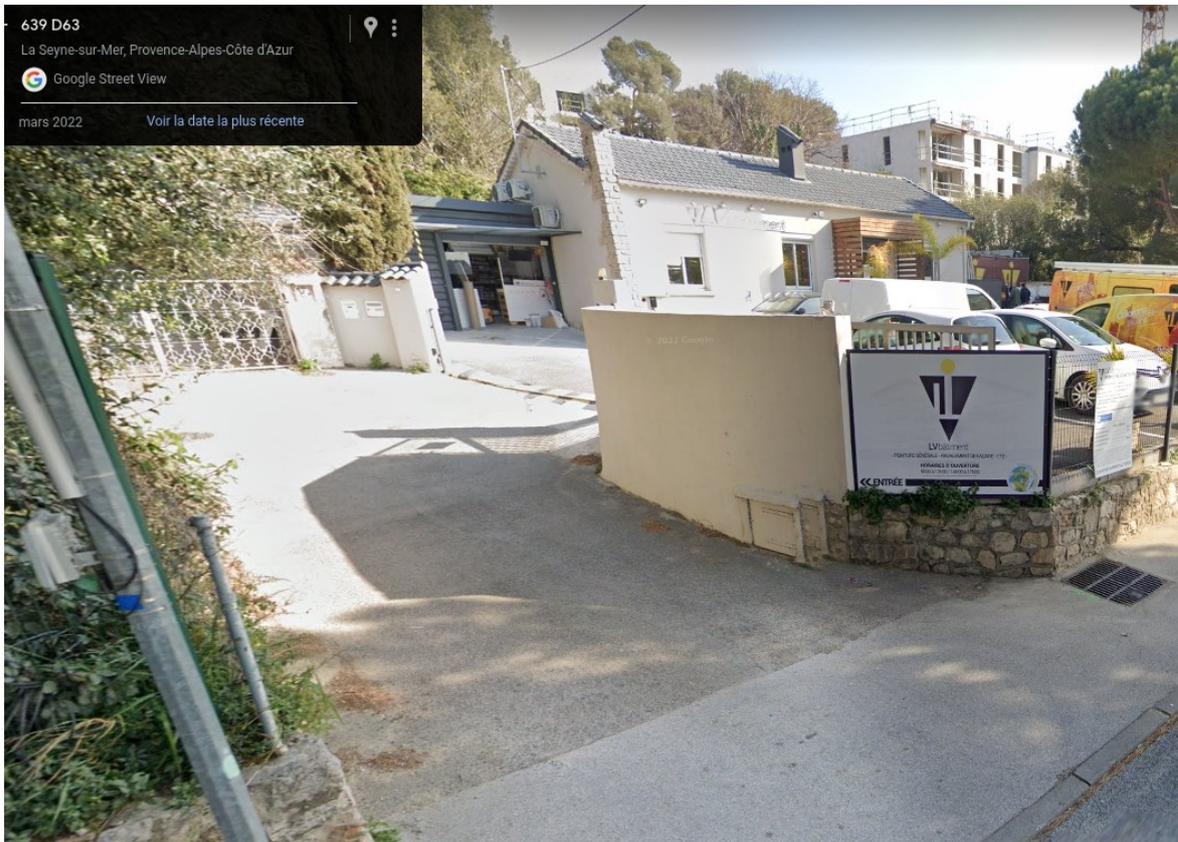
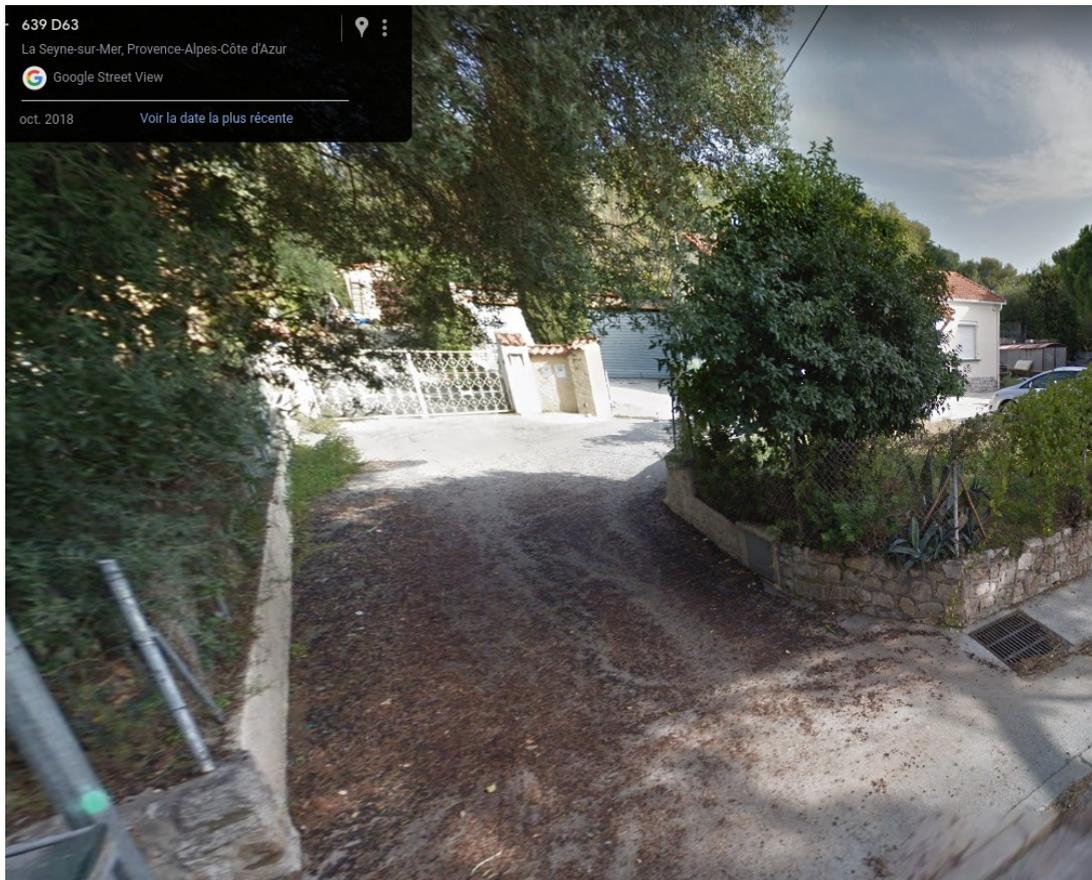
[https://wxs.ign.fr/x7yv499pbcguxhxxh8syehwe/jp2/DEMAT.PVA/94SAA0722/IGNF\\_PVA\\_1-0\\_1994-06-22\\_C94SAA0722\\_1994\\_FR5027\\_0023.jp2](https://wxs.ign.fr/x7yv499pbcguxhxxh8syehwe/jp2/DEMAT.PVA/94SAA0722/IGNF_PVA_1-0_1994-06-22_C94SAA0722_1994_FR5027_0023.jp2)

les photos de 2011 de l'huissier montre clairement que l'enrobé était alors d'une seule pièce pour tout le chemin.

En juin 2019, LV Bâtiment a modifié le portail, a surélevé drastiquement le muret du chemin et à complètement occulté le pan coupé menant à la départementale :



En conséquence la perte de visibilité est majeure pour s'insérer sur la départementale très fréquenté, nous sommes dorénavant obligé d'avancer jusqu'à l'extrême limite de la route pour y voir, bloquant au passage totalement le passage des piétons.



### 3 - Accessibilité des engins de secours

PLU, page 89 Annexes

« 1- Desserte et accès aux constructions

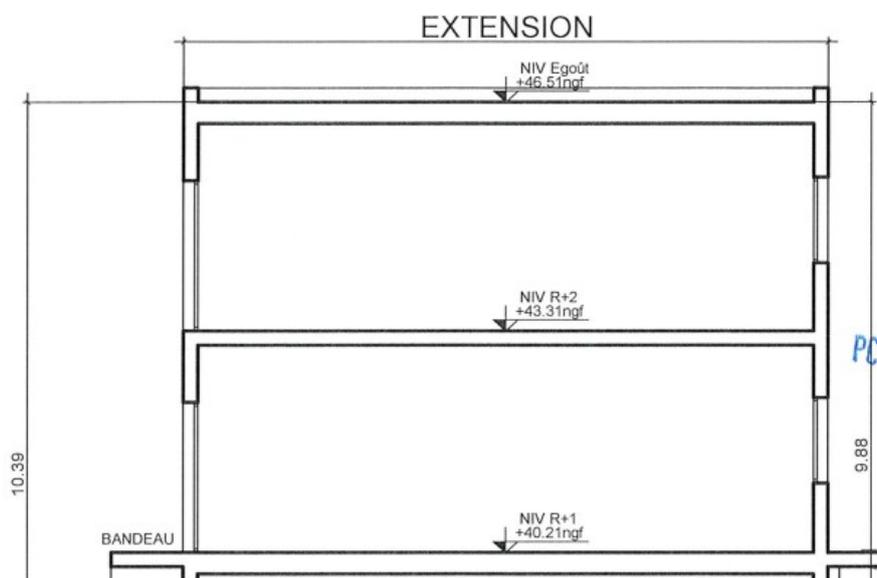
Les engins des services de lutte contre l'incendie doivent pouvoir accéder à toutes les constructions :

- par, au minimum, une « voie engins » possédant les caractéristiques prévues à l'article 4A de l'arrêté du 31 janvier 1986 annexé au Code de la Construction et de l'Habitation et à l'article CO2 de l'arrêté du 25 juin 1980 annexé au Code de la Construction et de l'Habitation ;

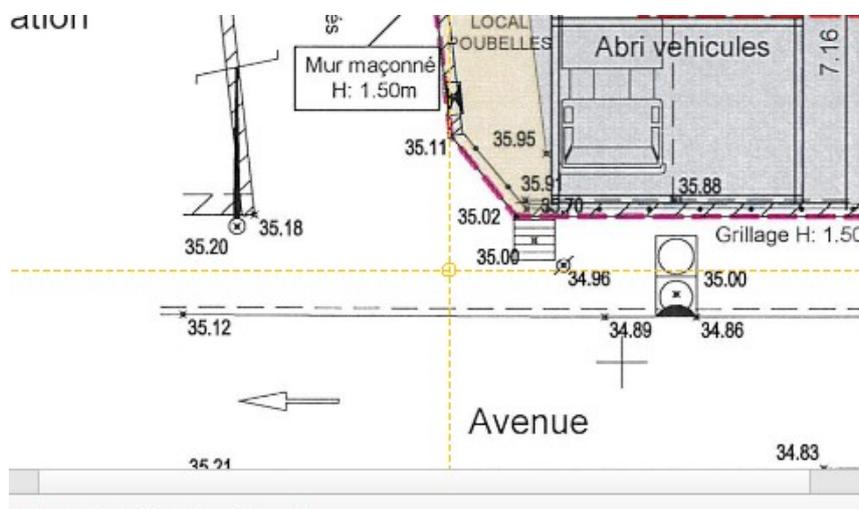
- par une « voie échelles » possédant les caractéristiques prévues à l'article 4B de l'arrêté du 31 janvier 1986 annexé au Code de la Construction et de l'Habitation et à l'article CO2 de l'arrêté du 25 juin 1980 annexé au Code de la Construction et de l'Habitation pour les constructions dont **le plancher bas du dernier niveau est situé à plus de 8 mètres de hauteur par rapport à la voie** ;

- par plusieurs « voies engins » ou « voies échelles » selon l'analyse des risques particuliers déterminés par les services d'incendie et de secours. »

Suivant le permis de construire, le dernier plancher accessible est à 43,31ngf (m / au niveau de la mer) :



la voie d'accès quant à elle est à 35 ngf, soit une différence de 8,31m :



L'accès des secours depuis l'entrée du chemin, et donc du début de la voie, est à une différence de hauteur de 8,3m par rapport au plancher du dernier niveau accessible, **une voie échelle semble ainsi nécessaire.**

Concernant la voie échelle :

« Si cette section de voie n'est pas sur la voie publique, elle doit lui être **raccordée** par une voie utilisable par les engins de secours. »

« Toutefois, sur une longueur inférieure à 20 mètres, la largeur de la chaussée peut être réduite à 3 mètres et les accotements supprimés, sauf dans les sections de voies utilisables pour la mise en station des échelles aériennes définies au paragraphe 2 ci-dessous. »

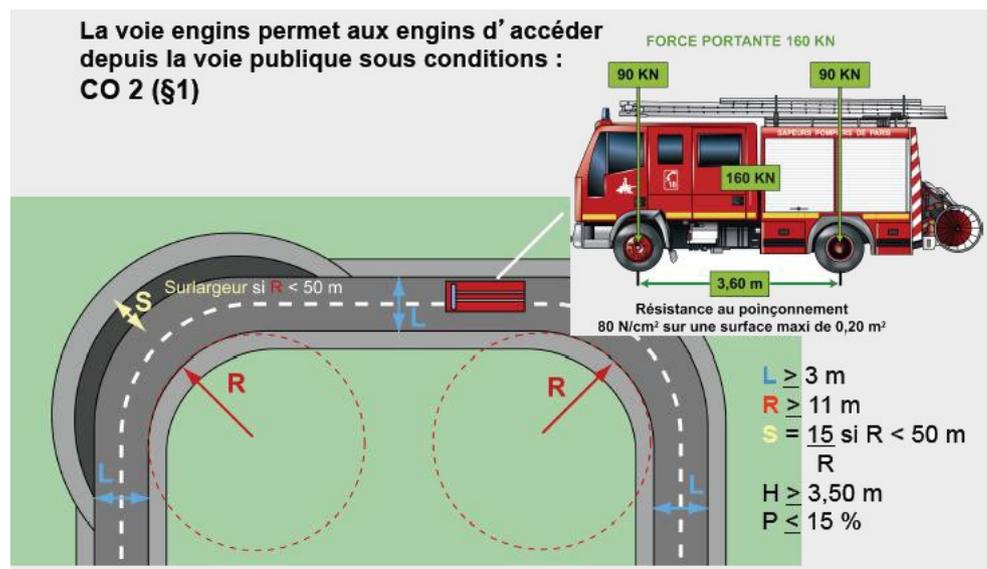
l'entrée du chemin (notre parcelle) peut ainsi requérir 3m de large avec une voie engins, néanmoins, l'accès de la parcelle du projet étant à 90° du chemin, la manœuvrabilité des engins de secours doivent être assurée via ces règles :

« Rayon intérieur minimal R : 11 mètres.

Surlargeur S = 15/R dans les virages de rayon intérieur inférieur à 50 mètres.

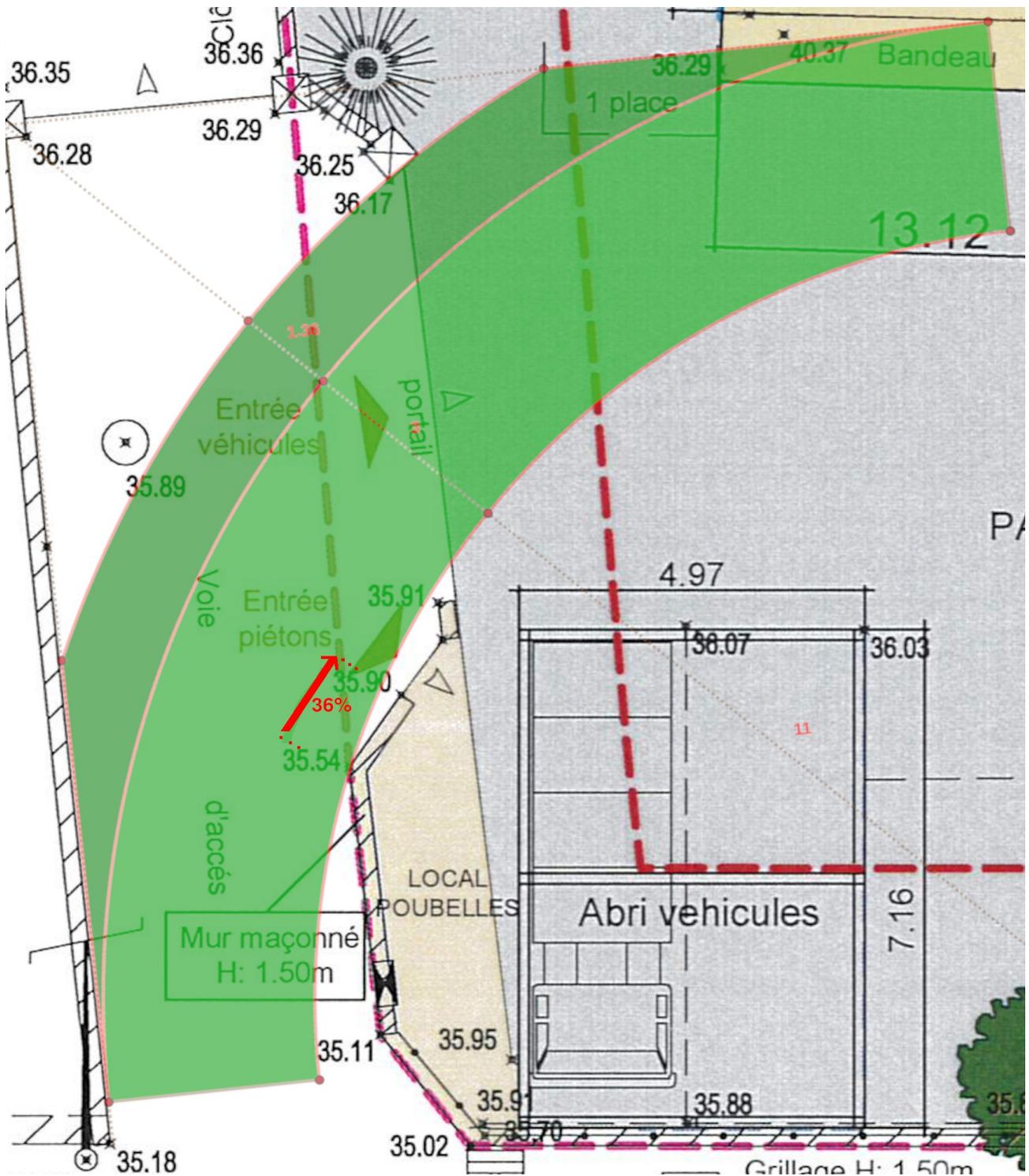
(S et R, surlargeur et rayon intérieur, étant exprimés en mètres.) »

soit graphiquement :

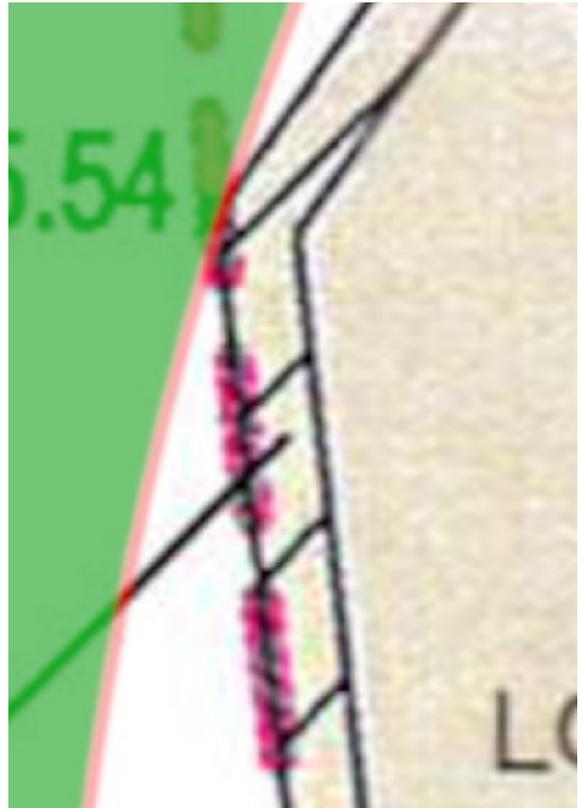


néanmoins, même avec une voie engins de 3m placée de manière optimisée, la voie touche les murets, un pilier, termine dans le battis et coupe une place de stationnement.

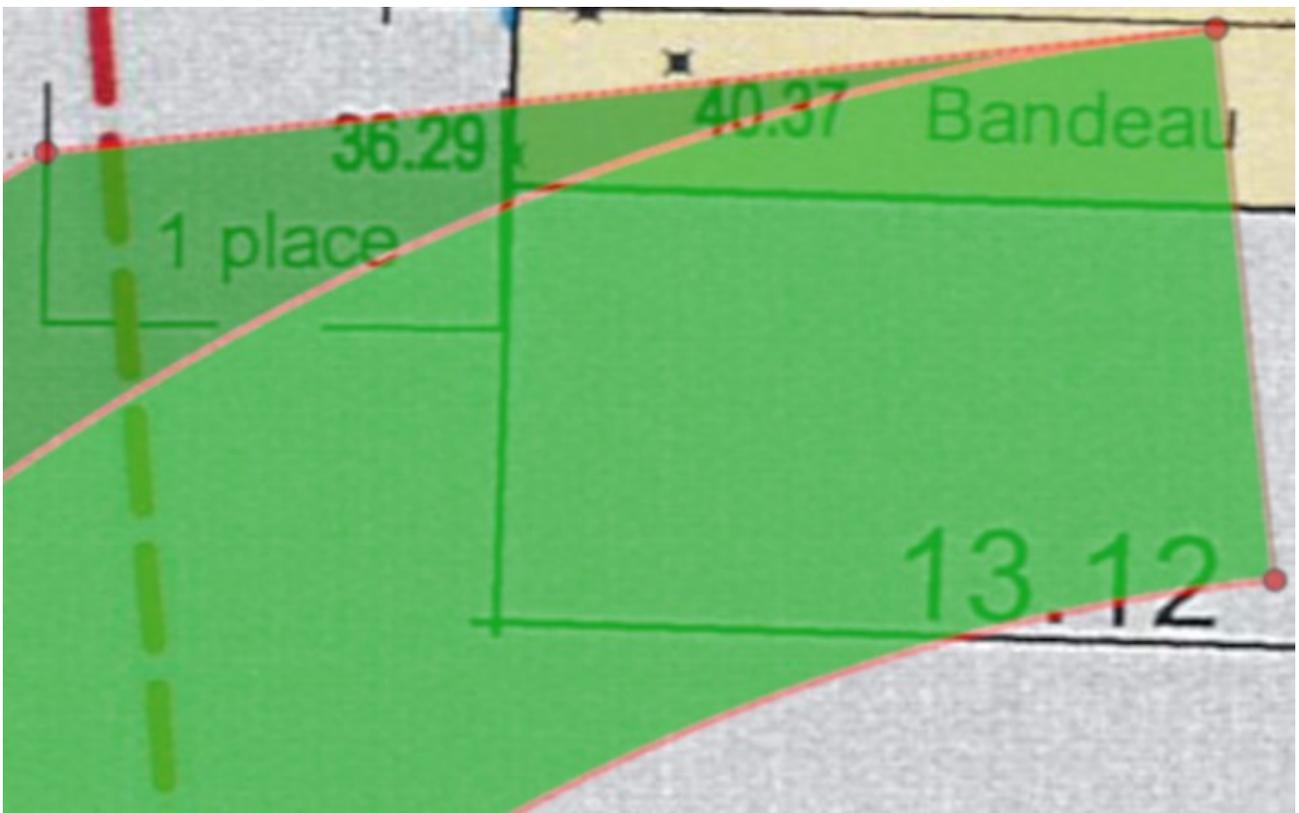
De plus, la pente maximale admise pour une voie engins est de 15 %, ici **une partie de l'entrée possède une pente de 36 %**.



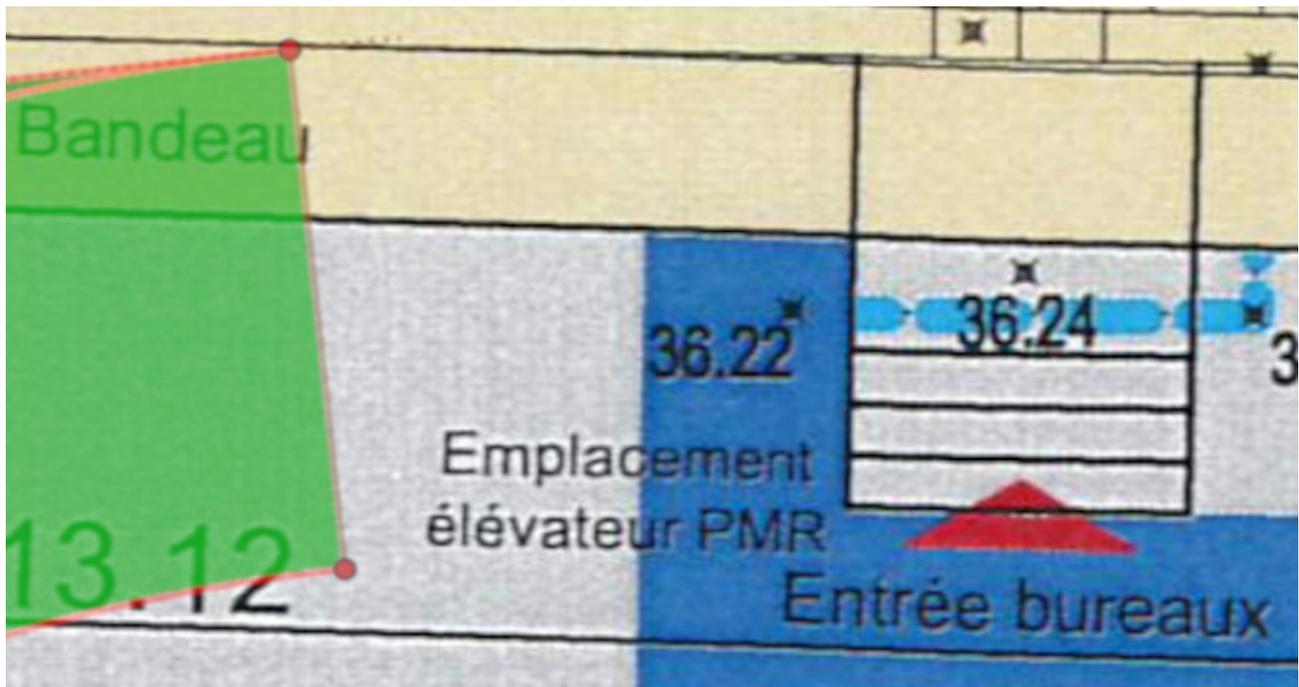
le pilier touche ainsi que le mur EST (la bordure rouge fait partie de la voie engins)



la place de stationnement du nord est largement coupé par la voie engins,



le virage de la voie termine alors dans le mur, l'élévateur PMR et la volée d'escaliers de l'entrée :



En conséquence la voie engins paraît impossible à mettre en place.

La voie engins devrait ensuite se prolonger jusqu'à la voie échelle proprement dites (jonction impossible à représenter ?).

Concernant la voie échelle :

« la longueur minimale est de 10 mètres ; »

« Lorsque cette section est en impasse, sa largeur minimale est portée à 10 mètres, avec une chaussée libre de stationnement de 7 mètres de large au moins. »

« Les voies échelles peuvent soit être parallèles, soit perpendiculaires à la façade desservie.

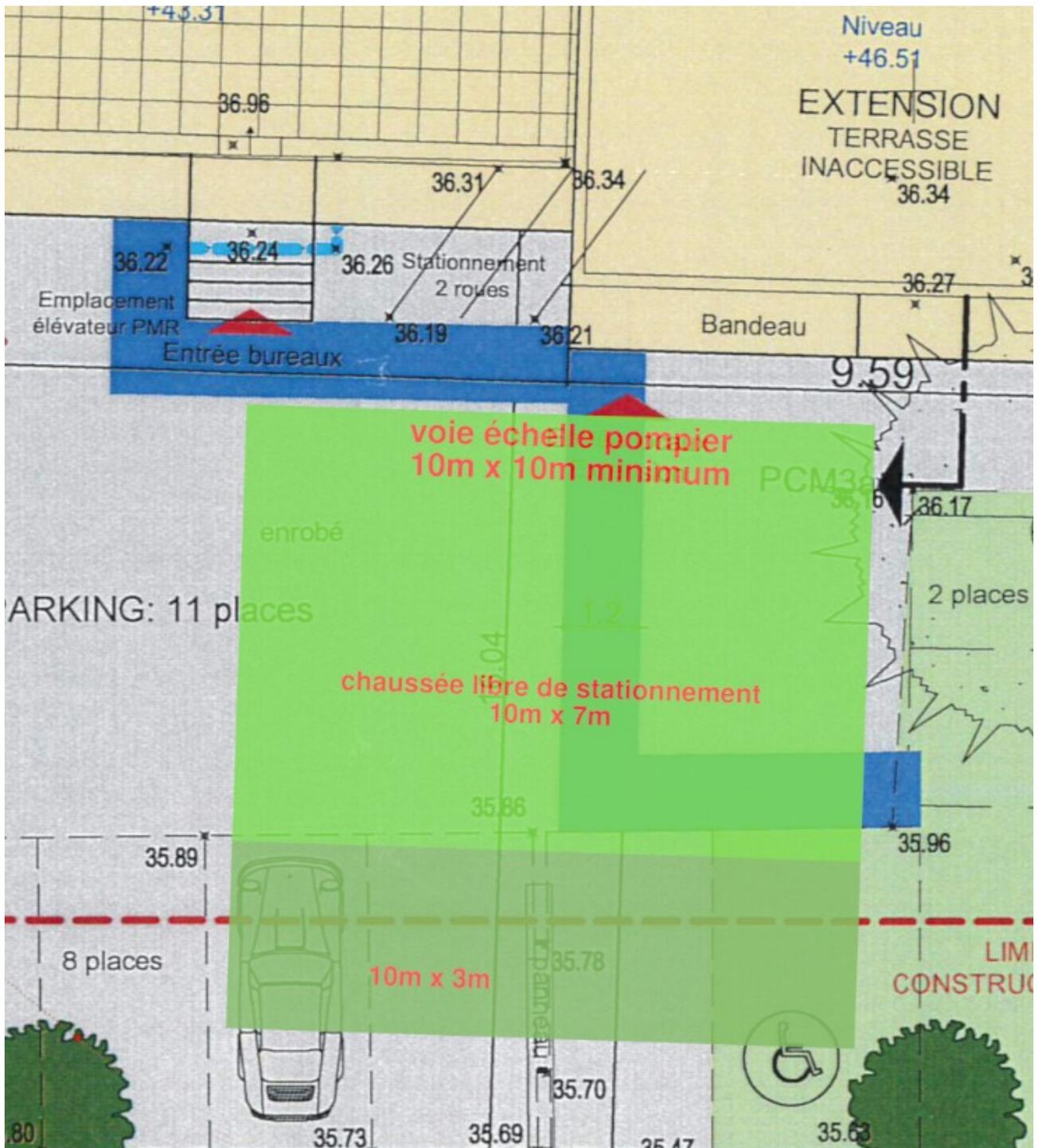
Voies parallèles : leur bord le plus proche doit être à moins de 8 mètres et à plus de 1 mètre de la projection horizontale de la partie la plus saillante de la façade pour l'emploi des échelles de 30 mètres.

La distance est réduite à 6 mètres pour les échelles de 24 mètres et à 3 mètres pour les échelles de 18 mètres.

Voies perpendiculaires : leur extrémité doit être à moins de 1 mètre de la façade et elles doivent avoir une longueur minimale de 10 mètres. »

soit à minima 10m x 10m, dont 10m x 7m hors aire de stationnement plus 10m x 3m, positionné à minima à 1m de la façade (cas que pour une voie horizontale, la voie verticale semblant impossible ici)

Le bâtiment EST étant le plus haut il semble logique que la voie échelle soit positionné à minima jusqu'à son milieu :



- Nous voyons que 4 places de stationnement sont coupées par la partie réservée « hors aire de stationnement », dont la place PMR.

- Nous constatons que la partie basse est coupée en deux par le panneau d'affichage présent entre deux places.

**en conséquence la voie échelle est impossible à insérer de manière à assurer sa desserte du bâtiment EST.**

Sans desservir le bâtiment EST il semble possible au cm près d'insérer la voie échelle sans empiéter sur le panneau ou les places :





« Pour les places situées en épi ou en bataille, **une surlongueur de 1,20 m est matérialisée sur la voie de circulation des parcs de stationnement** par une peinture ou une signalisation adaptée au sol afin de signaler la possibilité pour une personne en fauteuil roulant d'entrer ou de sortir par l'arrière de son véhicule. »

**La sur-longueur est inexistante**, également la place étant positionné sur du gravier il parait difficile de peindre la signalétique au sol.

Le cheminement d'accès handicapé prend ici le lieu et la place de la signalétique.

A2.II.2.b « La largeur minimale du cheminement accessible est de 1,40 m libre de tout obstacle afin de faciliter les croisements.

Lorsqu'un rétrécissement ponctuel ne peut être évité, la largeur minimale du cheminement peut, sur une faible longueur, être comprise entre 1,20 m et 1,40 m de manière à conserver une possibilité de croisement entre un piéton et une personne en fauteuil roulant. »

Le cheminement prévu est sur la totalité de son parcours d'1m20 de large, hors normes.

Autres stationnements :

2 places de stationnements sont en sus de celle PMR positionnées sur la zone gravillonnée, l'une des places est placée exactement sur l'emplacement du seul arbre de haute tige de la parcelle.

### PLU Article UG13

« Les espaces libres de toute occupation doivent recevoir un traitement paysager minéral ou végétal.

...

Tout parc de stationnement (hors équipement de superstructure) doit être planté à raison d'un arbre minimum pour 4 places de stationnement.

Il est rappelé l'édition d'une palette végétale au titre des dispositions générales du présent règlement.

Dans les secteurs UGa, UGb et UGc, les plantations doivent couvrir au moins DIX POUR CENT (10%) de la parcelle, hors plantation d'arbres réalisée au sein du parc de stationnement. »

Le projet fait une mésentente entre les espaces libres devant avoir un traitement minéral (gravier) ou végétal et la « palette végétale » obligatoire sur à minima 10 % de la parcelle.

Le PLU est, de plus, clair quant il parle de plantations sur la palette végétale.

Pour rappel, l'adjectif végétal est l'opposé de minéral :

Définitions proposées par : [Dictionnaires Le Robert](#) · [En savoir plus](#)



## végétal

nom masculin

Être vivant caractérisé, par rapport aux animaux, par des mouvements et une sensibilité plus faibles, une composition chimique particulière, une nutrition à partir d'éléments simples.  
Étude des végétaux.

Synonymes : plante végétation

adjectif

1. Relatif aux plantes.  
Règne végétal (opposé à *animal*, *minéral*).

Ainsi, **recouvrir la palette végétale de gravier n'est pas réglementaire.**

De plus, suivant le PLU la palette végétale ne peut contenir de plantation d'arbres réalisée au sein du parc de stationnement,  
de fait, **mettre des places de stationnement dans la palette végétale rend alors ces plantations relatives aux parc de stationnement lui même et non à la palette végétale.**

Les 3 places de stationnement contenu dans la palette végétale doivent ainsi être retirées de celle-ci.

la palette doit, de plus, être véritablement végétalisée (la parcelle est actuellement intégralement goudronné)

pour résumer le stationnement, trois places sont non conformes concernant la palette végétale, trois places le sont concernant la voie échelle, une l'est du fait de la voie engins, 7 places sont ainsi manquantes, pour rappel il faut une place pour 40m<sup>2</sup> de SDP pour les bureaux, et une pour 60m<sup>2</sup> de SDP pour les bâtis industriels.

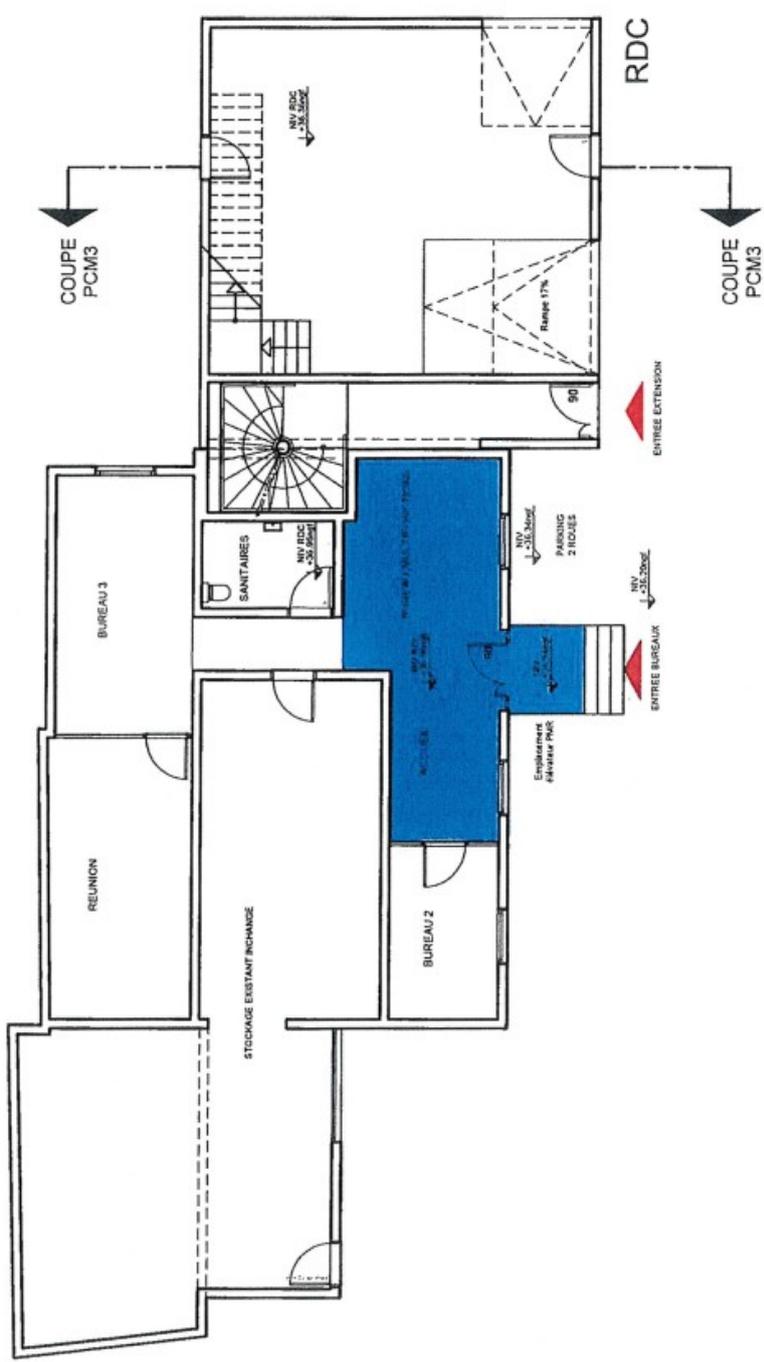
## 5 - Extensions

### PLU – lexique – p 103

« Extension : L'extension consiste en un agrandissement de la construction existante présentant des dimensions inférieures à celle-ci. L'extension peut être horizontale ou verticale (par surélévation, excavation ou agrandissement), et doit présenter un lien physique et fonctionnel avec la construction existante.

L'élément essentiel caractérisant l'extension est sa contiguïté avec la construction principale existante. Sont considérées comme contiguës les constructions accolées l'une avec l'autre. L'extension doit également constituer un ensemble architectural avec la construction principale existante. Le lien physique et fonctionnel doit être assuré soit par une porte de communication entre la construction existante et son extension, soit par un lien physique (par exemple dans le cas d'une piscine ou d'une terrasse prolongeant le bâtiment principal) »

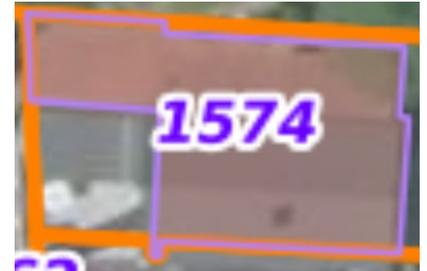
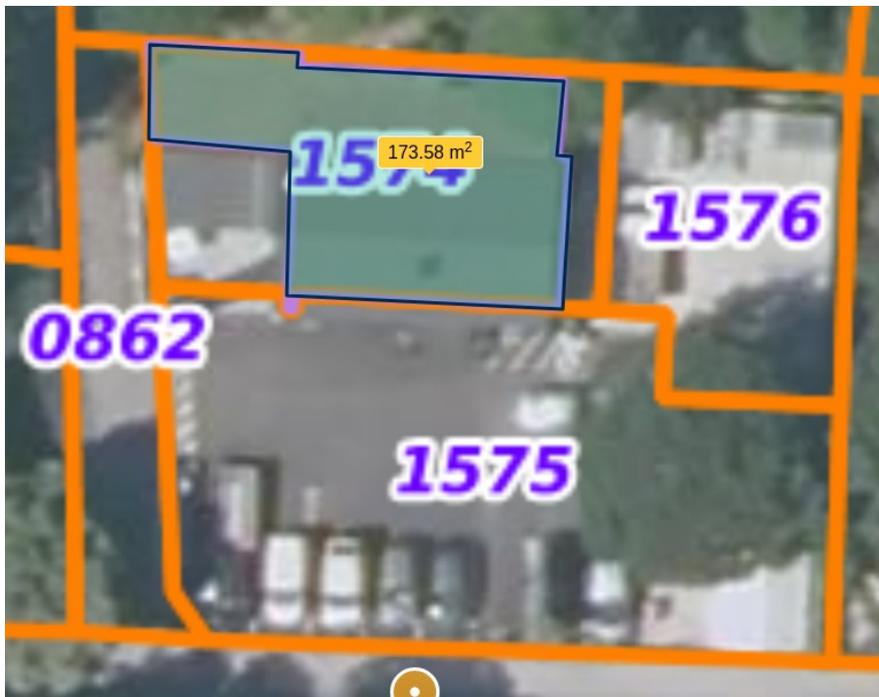
**Première chose, aucun accès ne relie les « extensions » au bâtis original :**



Second point, les permis induisent en erreur concernant le volume des extensions.

Les panneaux des permis de construire parlent de surface de plancher, les permis parlent d'emprise au sol sans détailler ce qui est ajouté ou supprimé.

Utiliser grossièrement géoportail montre environ 170m<sup>2</sup> de bâtis existant cadastré :



Le Procès Verbal établi par le service urbanisme en Juillet 2019 a notifié plusieurs « constructions » illégales :

- un container maritime (nommé par le permis « algeco » de 15,6 m<sup>2</sup>
- un abris de 15,5 m<sup>2</sup> (nommé zone déchet et techniquement ouverte, le permis la désigne comme close
- un échafaudage de 84,5 m<sup>2</sup> (passant à 88m<sup>2</sup> dans la zone emprise au sol des constructions du permis
- un bâtis de 22,2 m<sup>2</sup> et son auvent de 2,7 m<sup>2</sup>
- le portail et la surélévation du mur du chemin

Le panneau du permis de construire initial stipule 279m<sup>2</sup> de surface de plancher existante, 98m<sup>2</sup> de surface supprimé et 131m<sup>2</sup> créé.

Les 100m<sup>2</sup> de surface de plancher existante supplémentaires sont inconnus et doivent forcément inclure les 84,5m<sup>2</sup> d'échafaudages ... un échafaudage n'étant ni clos ni couvert, il ne possède de surface de plancher,

Ainsi, concernant le permis initial,

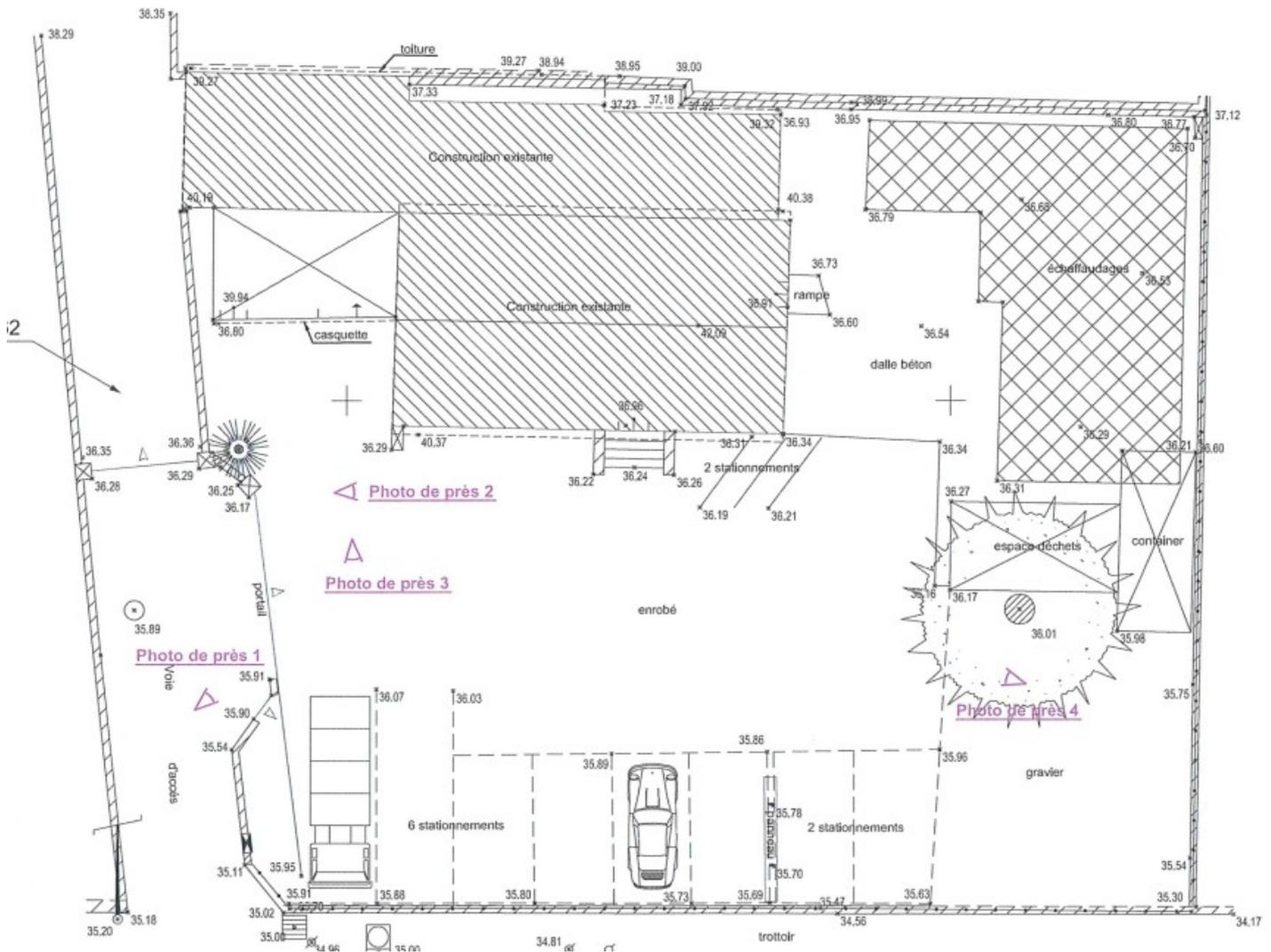
170 m<sup>2</sup> de bâtis originel (SDP inconnue)

+22,2 m<sup>2</sup> de bâtis ouest « régularisé » (SDP inconnue)

+15,5 m<sup>2</sup> d'abris « zone déchets » « régularisé » (SDP inconnue)

-15,6 m<sup>2</sup> de container (actuellement toujours en place) (SDP inconnue)

existant, incluant constructions illégales, premier permis :



pourcentage de l'extension, premier permis :

déclaré :

279m<sup>2</sup> existant, 131m<sup>2</sup> ajouté, 98m<sup>2</sup> supprimé, total, 312 m<sup>2</sup>  
existant légal réel <170m<sup>2</sup>, final 312m<sup>2</sup>

prenons 168m<sup>2</sup> de SDP de l'existant,

$$312 / 168 = 1.857$$

**pour le premier permis la surface de l'extension est de 85,7% du bâtis originel.**

Pour rappel une extension est obligatoirement **inférieure** au bâtis originel, la limite est de 30 % concernant une habitation.

Le second permis modificatif, passe lui de 312m<sup>2</sup> à 504m<sup>2</sup> de surface de plancher (+61,5%)

Les deux permis sont menés de front, il s'agit en réalité du même projet,

Nous passons ainsi de <168m<sup>2</sup> à 504m<sup>2</sup>

ratio d'augmentation :

$$504 / 168 = 3,0$$

**Les deux « extensions » représentent ainsi 200% de la surface du bâtis originel.**

**La surface totale est ainsi multipliée par trois.**

Il est à noter que je suis partis de la surface au sol, la surface de plancher initiale est forcément inférieure.

Donc de 130 % maximum (max légal du PLU pour une extension d'habitation) vers 300 % ici.

Sans avoir de jonction fonctionnelle entre les bâtis.

# 6 – Constructions sur la limites séparative

PLU p 56

## « ARTICLE UG.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

La distance des constructions comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment au point le plus proche des limites séparatives doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction par rapport au terrain naturel avec un minimum de QUATRE MÈTRES (4 mètres).

Toutefois, des implantations différentes peuvent être imposées ou autorisées :

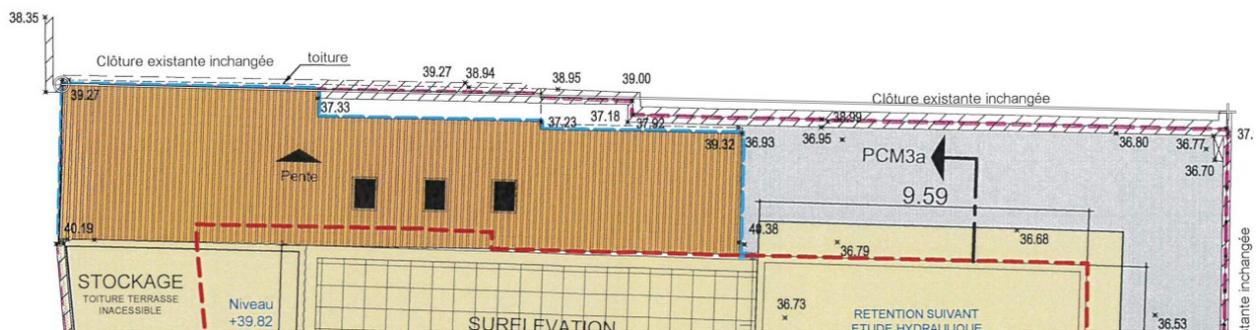
-Dans le cas de restauration de bâtiments existants ou de reconstruction de bâtiments détruits par un sinistre,

-Les constructions peuvent s'implanter sur la limite séparative à condition que leur hauteur n'excède pas QUATRE MÈTRES CINQUANTE (4,50 m) en tout point de la construction, par rapport au fonds le plus bas mesuré au terrain naturel avant travaux et que leur longueur n'excède pas le tiers de la limite séparative.

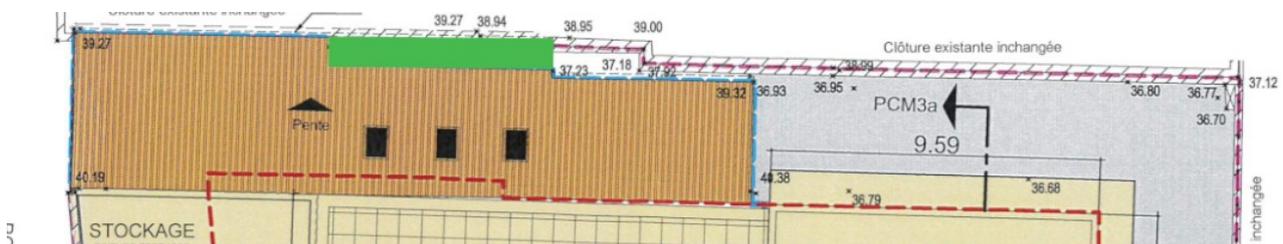
-Lorsqu'il est nécessaire de protéger un élément naturel de l'environnement ou de dégager la vue sur un élément paysager intéressant identifié aux documents graphiques, en application du Code de l'Urbanisme,

-Dans le secteur UGa, pour tenir compte des impératifs techniques imposés par l'exploitation portuaire ou la configuration des quais. »

### Frontière nord (limite avec parcelle 0179)



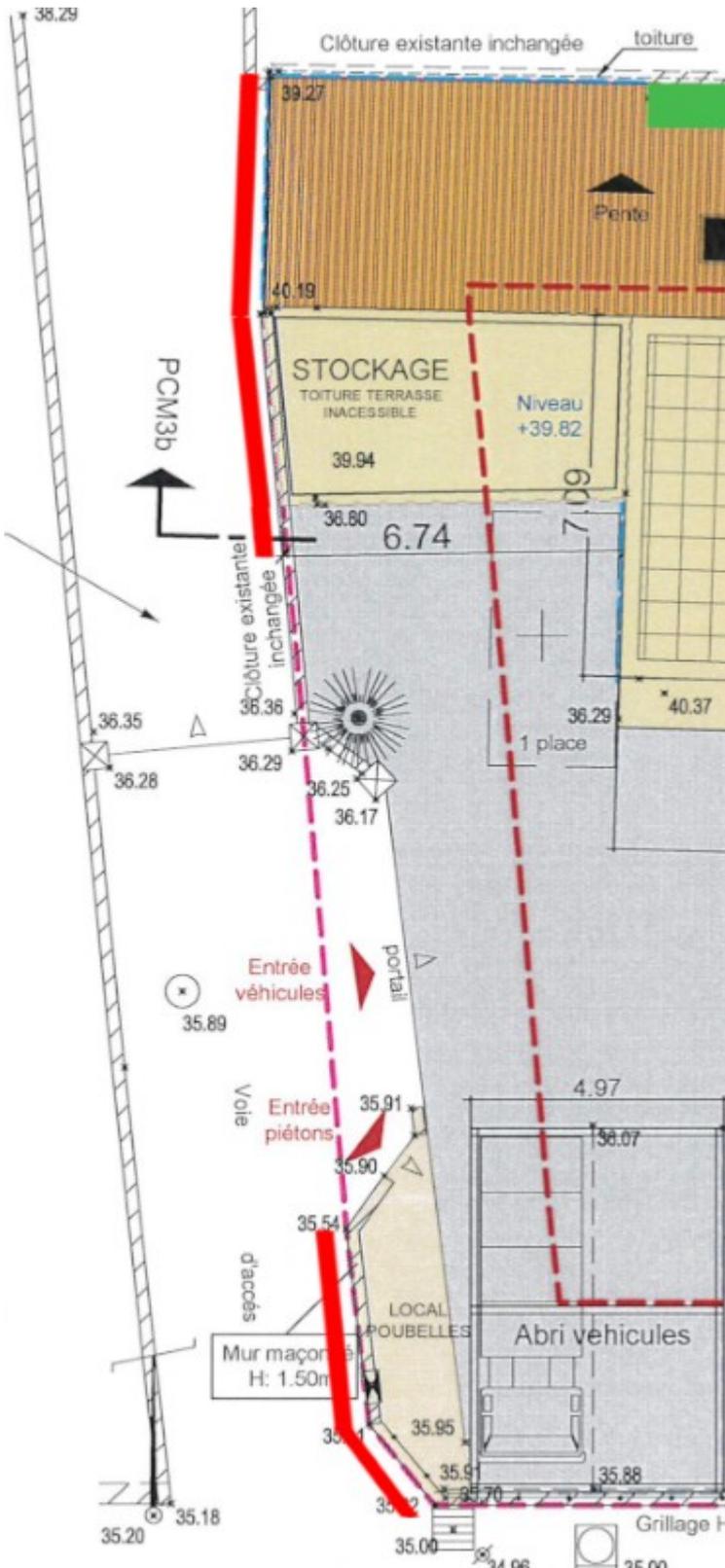
Dans la réalité la partie couverte et reposant sur notre mur est bien plus longue, il en résulte un chemin débouchant dans la partie nord ouest, couverte, de 2m de haut :



la largeur de la limite séparative fait 34,2m, la partie reposant sur notre mur fait 14m  
 cela représente **41,2 % de la limite séparative, soit au-delà des 33 % réglementaires.**

### Frontière Ouest (limite avec parcelle 0862)

La limite séparative fait 28,5m de long



Le cabanon du haut est sur la limite,  
 Le bâtis de stockage y est prévu,  
 L'auvent du bâtis y est,  
 Le local poubelle du bas

l'ensemble fait 15,7m sur les 28,5 séparatifs.

1/3 est possible, soit 9,5m maximum

**6m de construction sur la limite sont en trop.**

À noter que l'abri véhicule du bas étant à moins de 4m de notre propriété (80cm au niveau du pan coupé sud Ouest il devra pour être réglementaire être déplacé)

à noter également qu'une autre petite construction se situe entre l'auvent du stockage et le pilier du portail, non représenté ici :



## 7 – distance des constructions par rapport aux limites

PLU p 56

### « ARTICLE UG.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

La distance des constructions comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment au point le plus proche des limites séparatives doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction par rapport au terrain naturel avec un minimum de QUATRE MÈTRES (4 mètres).

Toutefois, des implantations différentes peuvent être imposées ou autorisées :

-Dans le cas de restauration de bâtiments existants ou de reconstruction de bâtiments détruits par un sinistre,

-Les constructions peuvent s'implanter sur la limite séparative à condition que leur hauteur n'excède pas QUATRE MÈTRES CINQUANTE (4,50 m) en tout point de la construction, par rapport au fonds le plus bas mesuré au terrain naturel avant travaux et que leur longueur n'excède pas le tiers de la limite séparative.

-Lorsqu'il est nécessaire de protéger un élément naturel de l'environnement ou de dégager la vue sur un élément paysager intéressant identifié aux documents graphiques, en application du Code de l'Urbanisme,

-Dans le secteur UGa, pour tenir compte des impératifs techniques imposés par l'exploitation portuaire ou la configuration des quais. »

Premièrement il s'agirait de savoir si la mesure du terrain naturel par les géomètres le fut avant ou après le recouvrement total de la parcelle par LV bâtiment d'une couche d'enrobé.

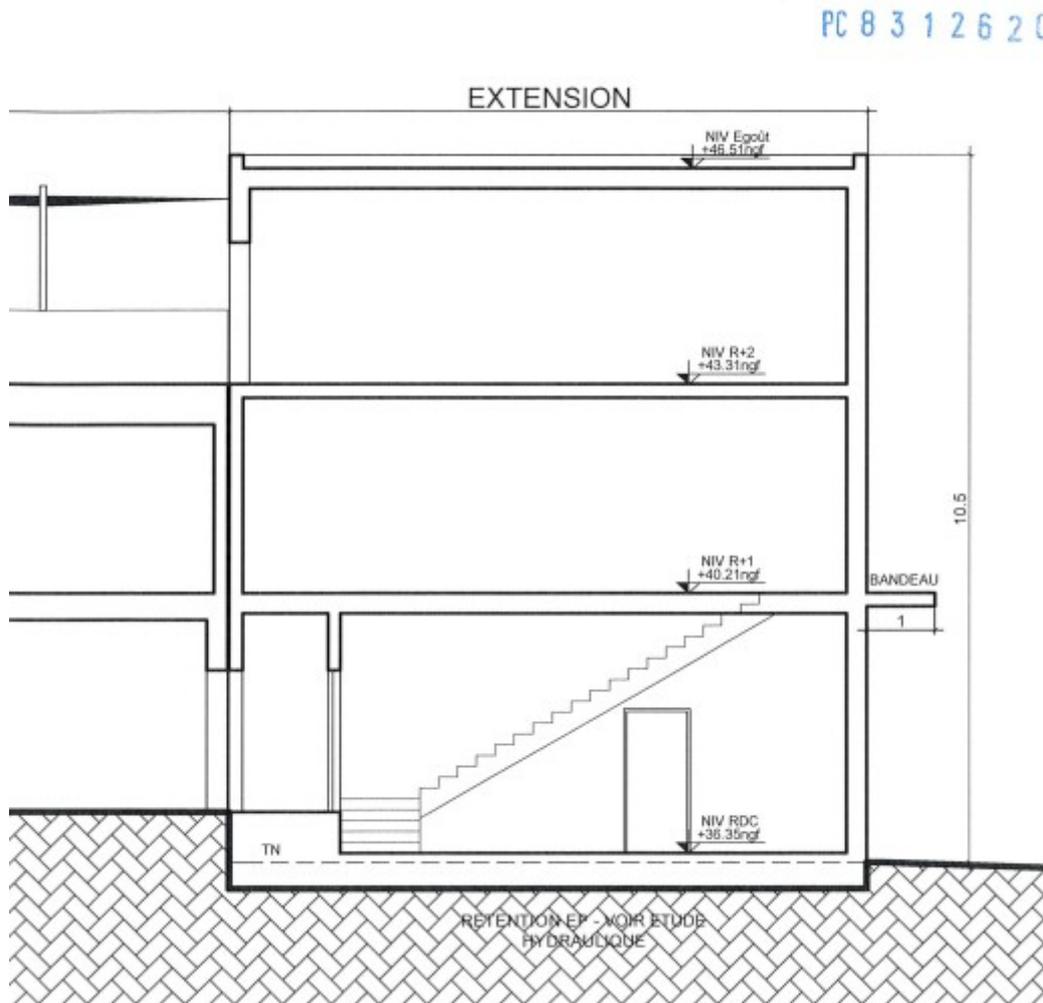
Aller voir l'ancien permis de construire de 2011 pourrait peut-être répondre à cette question.

En bord de la départementale nous voyons derrière la clôture une épaisseur de 20cm rajouté.



La règle est de s'implanter à minima à la hauteur / 2 avec un minimum de 4m.

Suivant le permis de construire modificatif, l'extension est à 10,5m de haut :



Ainsi le recul minimal vis à vis des limites doit être de 5m 25cm.

Concernant la limite Nord et Est, la construction se trouve (sur plan) à 4m.

L'isolation est faite par l'extérieur, ici déjà en place sur la bâtis du bas, à voir si les 4m sont réellement respectés.



Actuellement de nombreuses différences sont constatées entre le plan proposé et la construction actuelle,

de différences mineures comme la position des fenêtres à d'autres plus lourdes comme des changements dans la structure et la disposition des escaliers et de l'entrée :



photo du 15 Avril 2023

un décroché du balcon entourant le bâtiment est présent sur les plans :

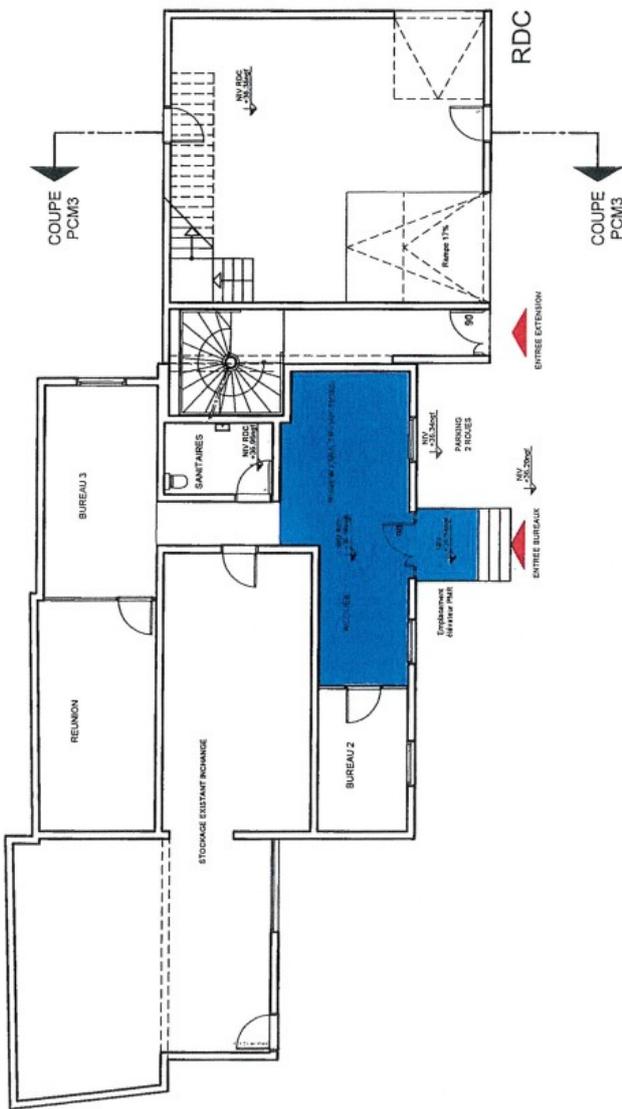


également visible sur les photos simulées :



mais non présent dans la réalité.

L'entrée de l'extension devait avoir au bout de son couloir l'escalier :



Dans la réalité l'entrée est à 90° et comporte directement et seulement l'accès à l'escalier :

