

le 26 MARS 2025

22 D avenue Lionel-Terray
F-69330 JONAGE
Tél. +33 (0)4 72 35 32 00
www.aprr.fr

Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart
Direction Prospective et observation
Territoriale
A l'attention de Monsieur Stéphane RAFFALLI
Vice-Président Aménagement, grands projets,
habitat, logement
500 place des Champs-Élysées – BP62
91054 Evry-Courcouronnes Cedex

Nos références : SQ/fp/25-0014
Objet : SCOT Grand Paris Sud arrêté le 4 février 2025
Avis APRR

Jonage, le 24 mars 2025

PJ : Cahier des recommandations APRR
Powerpoint de présentation du PSPL de la Galande

Monsieur le Vice-Président,

C'est avec grand intérêt que nous avons analysé les pièces du projet arrêté du SCOT de Grand Paris Sud.

De manière générale, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-jointes des recommandations qui pourraient utilement enrichir votre document afin de permettre aux auteurs des documents de planification et porteurs de projets de prendre en compte (le plus en amont possible) les contraintes spécifiques liées à la gestion du Domaine Public Autoroutier Concédé. En effet il convient notamment de s'assurer que les prescriptions répondent aux trois principaux objectifs suivants :

- Ne pas mettre en péril la sécurité des usagers de l'autoroute ;
- Réduire les risques de nuisances ou d'insécurité liés aux constructions et opérations à réaliser aux abords du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) ;
- Ne pas restreindre la possibilité de développement de l'autoroute afin d'assurer la continuité et la sécurisation du service public proposé.

Ce retour concerne à la fois la prise en compte de l'infrastructure autoroutière et son domaine public autoroutier concédé (DPAC) avec ses spécificités mais également la prise en compte de nos 3 projets d'aménagements de l'infrastructure autoroutière :

1. projet d'aménagements de l'autoroute A6 sur la section située entre l'échange avec la N104 Est à Evry et l'échange avec la N37 à Cély
2. projet sur la RN105 compris entre le diffuseur de la RD82 et le carrefour de la RD1605
3. projet de parking sécurisé de la Galande (A5)

Prise en compte des enjeux majeurs :

Il ressort de notre analyse que les orientations du DOO prennent en compte les enjeux et contraintes propres aux ouvrages autoroutiers. Ainsi, il ressort que le document traduit la prise en compte des deux projets A6 et RN105 reportés au sein du SDRIF-E au titre des projets d'intérêt régional.

À toutes fins utiles, le SCOT pourrait également être complété pour attirer l'attention des auteurs des documents d'urbanismes sur la possibilité d'associer le concessionnaire autoroutier lors de leur élaboration / évolution afin de recueillir les contraintes et enjeux propres aux infrastructures autoroutières.

Nous rappelons également qu'APRR porte un projet visant la création d'un parking sécurisé poids lourds, sur l'aire de service existante de la Galande sur l'autoroute A5. Ce projet porterait l'offre de stationnements sécurisés poids lourds de 230 places (d'ores et déjà existantes) à 430 places (soit +200 places). Il paraît opportun de préciser ce projet au titre des projets d'infrastructures routières mentionnés au point 3.2.6. Ce projet et son périmètre vous sont présentés dans le powerpoint joint à ce courrier.

Prise en compte des recommandations du concessionnaire :

Ces compléments s'appuient sur les recommandations du concessionnaire dont le fascicule joint a été spécifiquement établi à l'attention des auteurs de documents d'urbanisme. Ce dernier traite des nombreux sujets d'interactions entre les documents d'urbanisme et l'autoroute, il pourrait utilement être annexé au Document d'Orientations et d'Objectifs en ce qu'il permet d'exposer, par grands thèmes, la réalité des contraintes autoroutières, ainsi que les prescriptions qui pourraient être traduites aux abords des infrastructures autoroutières.

Le SCOT servant de base aux réflexions et traductions réglementaires engagées dans le cadre des documents d'urbanisme, il est donc indispensable de pouvoir attirer l'attention sur les contraintes et obligations propres au DPAC. Aussi, son annexion permettrait une certaine anticipation des recommandations du concessionnaire, puisque par manque d'association préalable lors de l'émergence des prescriptions des projets de PLU / PLUi (l'association du concessionnaire autoroutier n'étant pas obligatoire au titre du Code de l'urbanisme) nous sommes parfois confrontés tardivement à des prescriptions manifestement incompatibles avec nos enjeux. L'intérêt de compléter le projet de SCOT permet ainsi aux auteurs du PLU d'avoir connaissance le plus en amont possible de nos recommandations pour en faciliter leur prise en compte et transposition éventuelle.

AXE 1 : Définir l'armature naturelle et agricole de Grand Paris Sud et préserver ses ressources

Cet axe est celui qui attire le plus notre attention, et il apparaît important de préciser que les mesures de protections éventuelles issues de la préservation des enjeux environnementaux doivent être adaptées aux contraintes et enjeux de l'infrastructure autoroutière (occupation des sols, imperméabilité des clôtures etc....).

Ainsi, au regard de notre analyse, les prescriptions traduites au sien du DOO ne semblent pas intégrer les enjeux liés à l'infrastructure autoroutière, laquelle ne peut répondre à des considérations de « perméabilité ».

Il s'agit notamment d'attirer l'attention sur :

- Les contraintes techniques auxquelles doivent répondre les **clôtures autoroutières**, et plus particulièrement sur leur composition et leur principe de non transparence / perméabilité à la faune. Le domaine public doit en effet rester infranchissable pour limiter les risques d'insécurité liés à tout obstacle sur la voie.
- Le fait de ne pas imposer de **déclaration préalable** systématique à l'édification des clôtures.
- L'identification des **ouvrages de rétention des eaux pluviales** qui ne peuvent être identifiés au titre des milieux humides à protéger (les conséquences réglementaires de cet outil en limiteront tout entretien). Il s'agit également de ne pas contraindre leur dimensionnement (une pluie d'occurrence de 30 ans étant prescrite), ces derniers étant étudiés au regard des enjeux propres de l'infrastructure. En dernier lieu, il est également demandé de rappeler que le rejet des eaux pluviales au sein des ouvrages autoroutiers est interdit (sauf accord express du concessionnaire).
- Il s'agit également d'attirer l'attention des porteurs de projets et autorités compétentes sur les risques d'éblouissement que peuvent engendrer l'implantation de **panneaux solaires ou photovoltaïques** au droit de l'infrastructure autoroutière. En réponse à cet enjeu de sécurité, les orientations du DOO pourraient être complétées par une mention mettant en avant la nécessité de les intégrer (pour limiter leur perceptibilité depuis les voies) et / ou de réaliser une étude anti éblouissement.
- Les enjeux en matière de désimperméabilisation des espaces minéralisés et de limitation de l'imperméabilisation (en favorisant notamment les stationnements perméables). De tels enjeux sont incompatibles avec les objectifs de sécurité et de gestion des ouvrages autoroutiers.

Pour finir nous souhaiterions, au sein du domaine public autoroutier concédé, que le DOO admette un régime d'exception aux principes visant à l'identification et au maintien de certains éléments participant aux corridors écologiques ; notamment afin de répondre aux enjeux de l'infrastructure autoroutière, en particulier les impératifs de sécurité routière et de bonne gestion du domaine. Ainsi, nous attirons votre attention sur la prise en compte des projets au sein des réservoirs de biodiversité primaires identifiés sur la carte du DOO (et au sein desquels le régime de constructibilité ou d'aménagement est strictement encadré).

L'attention est également attirée sur les règles applicables aux lisières boisées, afin que les marges de recul ne soient pas appliquées au sein du DPAC. Il s'agit en ce sens de considérer le DPAC comme un site urbain constitués ou d'élargir l'exception appliquée aux bâtiments agricoles.

AXE 2 : Maintenir et renforcer l'attractivité, le rayonnement économique de Grand Paris Sud en Île de France

En référence à notre cahier de recommandations, il apparaît important de mettre en avant la prise en compte des enjeux paysagers, de développement et de sécurité liés à une implantation trop proche du domaine public autoroutier concédé. Ainsi, dans la poursuite des objectifs affichés au sein du DOO (construire une identité touristique), ce dernier pourrait utilement rappeler la nécessité de prévoir un recul adapté vis-à-vis des limites du domaine et un traitement architectural de qualité (en

excluant de toute obligation de recul les ouvrages liés à l'infrastructure autoroutière). Ce nécessaire recul doit également être questionné pour les constructions et équipements admis à s'implanter au sein de la marge de recul instituée à l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.

De même, les objectifs de densification des PAE (encadrés au regard des règles de hauteur et d'implantation), devront être évalués vis-à-vis des recommandations mises en avant dans le fascicule joint afin notamment de ne pas diminuer le recul déjà existant au droit de l'infrastructure. Il s'agit notamment d'apporter un traitement qualitatif aux opérations de densification afin de promouvoir une qualité paysagère et architecturale véhiculée depuis l'axe autoroutier (et qui contribue de fait à l'identité du territoire).

Axe 3 : Faire de Grand Paris Sud un territoire du Bien vivre, une ville complète

En dernier lieu, le dernier axe de votre DOO traduit, en plus de certaines orientations redondantes avec celles-ci-avant exposées, des objectifs qui s'appuient sur :

- La volonté d'assurer un maillage vert et bleu au sein des enveloppes urbaines. À ce titre il est rappelé la nécessité de ne pas imposer de plantation à haute tige dans ou au abords immédiats du DPAC pour éviter toute risque de chute susceptibles de porter atteinte à la sécurité du réseau.
- Des objectifs visant à maintenir le végétal et à imposer des pourcentages de pleine terre ou d'espaces végétalisés. Les contraintes foncières liés à l'exploitation du Domaine Public Autoroutier Concédé (largeur restreinte) nécessitent que ce dernier soit traité avec une attention particulière afin que les règles mises en œuvre au titre des PLU n'en réduisent pas toute possibilité de développement ou d'entretien.
- La réalisation des passages à faune ou de dispositifs anti-bruit, lesquels ne peuvent être imposés au sein ou en franchissement du DPAC que s'ils sont intégrés dans le cadre d'un contrat spécifique entre l'État et APRR.

Nos services se tiennent à votre disposition pour vous apporter toute précision utile concernant la présente.

Vous remerciant de l'intérêt porté à nos remarques, je vous prie de croire Monsieur le Vice-Président, en l'expression de nos salutations distinguées.

Sandra Quivet
Conductrice d'opération Grands Projets





**Recommandations du groupe APPRR/AREA pour la prise en compte des
contraintes autoroutières dans les aménagements et l'élaboration ou la
modification des documents d'urbanisme**

Document informatif

Octobre 2023

Préambule

Le groupe APRR/AREA est une société exploitant des infrastructures et des ouvrages concédés par l'Etat imposant des contraintes particulières aux aménagements et documents d'urbanisme du fait d'une part, des décisions prises par Déclaration d'Utilité Publique et d'autre part, de l'activité de service public qu'elle gère.

La société, très engagée dans une démarche de développement durable, porte une attention particulière à l'intégration des infrastructures autoroutières dans leur environnement au sens large.

Les abords immédiats de l'autoroute font souvent l'objet d'aménagement par divers maîtres d'ouvrages dont les collectivités locales, ce qui tend à multiplier les sources de contentieux entre le concessionnaire de l'autoroute et ses riverains.

C'est pourquoi le groupe APRR/AREA souhaite que les présentes recommandations autoroutières soient prises en compte dans les politiques d'aménagement et les documents d'urbanisme, par la mise en place d'une concertation préalable avec les maîtres d'ouvrages dont les collectivités riveraines.

Ce document d'information permet de rappeler les aspects réglementaires liés à l'activité autoroutière et de préciser les contraintes à intégrer dans le cadre des documents d'urbanisme, opérations d'urbanisme, et aménagements implantés aux abords de l'infrastructure. Il tient compte de la stratégie bas carbone mise en place au sein du DPAC et prend en compte les principes et objectifs législatifs de ces dernières années notamment en ce qui concerne les objectifs de modération de la consommation de l'espace et la valorisation des énergies renouvelables.

Avant tout projet, il est utile de prendre connaissance du tracé de l'emprise du domaine public autoroutier. Cela permet au maître d'ouvrage de localiser les principales zones à enjeux et leurs limites, surtout aux abords des aires de services, de repos, des barrières de péages, des diffuseurs et échangeurs.

Dans le présent livret de recommandation le maître d'ouvrage s'entend, sauf stipulation contraire, comme tout porteur d'un projet de document de planification, porteur d'un projet d'urbanisme ou de construction.

1- Recommandations

En traversant un territoire, une infrastructure autoroutière génère des effets d'emprise, de coupure et de bruit dont les conséquences pour le paysage, l'environnement et le cadre de vie des riverains peuvent être limitées par une bonne intégration de l'autoroute dans le site. Des prescriptions réglementaires dans les documents d'urbanisme, des recommandations instituées lors des autorisations d'urbanisme, les études en application des articles L.111-8 et suivants, et les aménagements réalisés aux abords des infrastructures autoroutières permettent d'optimiser l'intégration de l'infrastructure.

Il est recommandé d'annexer le présent cahier de recommandations aux documents d'urbanisme de type PLU, PLUi, SCOT, Carte Communale, RLP ou PDU afin qu'il soit le plus largement diffusé aux porteurs de projets aux abords de l'infrastructure autoroutière.

La prise en compte des enjeux autoroutiers

Les documents de planification doivent identifier et intégrer les enjeux d'interactions, de complémentarité et de solidarité avec les territoires voisins notamment en matière de mobilité, dans un cadre territorial élargi. Ce principe d'interaction doit reposer tant sur la prise en compte du réseau autoroutier et de ses projets de développement, que sur les capacités de création d'aires de covoiturage propices à la réduction de l'autosolisme.

Le réseau autoroutier identifié doit ainsi être pris en compte et valorisé dans son ensemble en ce qu'il contribue à l'attractivité des territoires et aux objectifs de réduction des émissions carbone. Cela se traduit concrètement au sein des documents d'urbanisme via :

- Le développement de dispositions favorisant une offre de transports alternative à l'autosolisme à travers la possibilité de mettre en œuvre des parkings de co-voiturage aux abords ou dans les zones de développement structurantes (habitat et activités) et/ou des principaux points d'accès autoroutiers.
- La possibilité de développer, implanter des panneaux photovoltaïques au sein des délaissés des emprises de voirie ou des aires de services comme le permettent les nouvelles dispositions de l'article L.111.7 du Code de l'Urbanisme.

- À l'inverse, encadrer le développement d'installations de production d'énergies solaire ou photovoltaïques implantées aux abords du DPAC (ou visible depuis le DPAC) en imposant une marge de recul minimum (étant rappelé que les nouvelles dispositions du code de l'urbanisme ont modifiées les conditions de mises en application de la loi Barnier). Il s'agit également d'imposer la réalisation préalable d'une étude anti-éblouissement afin de préserver les usagers du domaine autoroutier de tout risque de danger de réverbération.

Dans le cadre de la stratégie nationale de réduction de la consommation de l'espace, les besoins de développement (habitat et activités) devront être prioritairement orientés au sein des espaces urbanisés existants. Ils devront privilégier également leur requalification avant de prévoir toute nouvelle extension. Les principes de requalification ne doivent toutefois pas engendrer de conséquence sur les axes autoroutiers en matière de perception paysagère et de risques de sécurité pour les usagers. La prise en compte des nuisances devra également être intégrée aux réflexions, notamment pour le développement de quartiers d'habitat.

Il convient d'inscrire ces projets de requalification éventuels dans une logique d'interconnexion partagée entre les zones de développement et l'activité autoroutière, qui ne doit pas être regardée comme une simple vitrine commerciale mais comme un vecteur de l'image et de l'identité d'un territoire.

De même, les enjeux de réduction de la consommation et de l'artificialisation doivent être appréhendés au sein du Domaine Public Autoroutier Concedé, les

emprises autoroutières étant la plupart du temps intégrées au sein des projet d'intérêt national inscrit au sein de l'enveloppe nationale. A défaut, les projets de développement autoroutiers doivent être transposés au sein du SCOT ou du SRADDET pour pouvoir être appliqués à l'échelon communal ou intercommunal.

Il est rappelé que la prise en compte de la biodiversité dans le cadre d'aménagements urbains, notamment autoroutiers, nécessite une bonne connaissance des continuités écologiques et des contraintes propres à l'exploitation. Il s'agit d'aller au-delà d'un simple inventaire floristique et faunistique en s'intéressant aux fonctionnalités écologiques et paysagères existantes. Ainsi, le caractère franchissable du DPAC restreint la valeur écologique des éléments de biodiversité présents au sein du DPAC. De même, la préservation des continuités écologiques doit être traitée en prenant en compte la notion d'imperméabilité du DPAC.

Les acteurs du territoire devront se rapprocher du concessionnaire autoroutier pour identifier le cas échéant les actions prioritaires au rétablissement des continuités écologiques via notamment la mise en place éventuelle de passages à faune. Il est rappelé que ces derniers ne peuvent être réalisés au sein de l'emprise du DPAC que lorsqu'ils sont préalablement inscrits dans le cadre du contrat cadre établi avec l'Etat.

De même, les mesures favorables au maintien et à l'implantation d'activités agricoles ne doivent pas porter atteinte aux capacités de développement du réseau. Il s'agit de trouver le juste équilibre entre les besoins de fonctionnement et d'entretien de la profession agricole et la prise en compte des grands projets de développement, de sécurisation ou d'entretien autoroutiers.

La réduction du bilan carbone

Dans la poursuite du plan de transition écologique, le concessionnaire s'est engagé en faveur de l'environnement dans une démarche de réduction des émissions carbone.

Recommandations

- Mettre en place et préserver des « puits carbonés » dans et à proximité du Domaine Public Autoroutier Concédé. Il s'agit de
 - Prévoir, ou permettre une reconquête de la biodiversité via l'encadrement de surfaces plantées au sein des aires de repos ou de services (sans préjudice de leur développement potentiel).
- Permettre une mobilité partagée via :
 - La possibilité de mettre en place, aux abords et au sein du DPAC, des zones de covoiturage avec emprises perméabilisées, et des zones de parkings poids-lourds sécurisés.
 - Le déploiement de borne de recharge électrique dans les projets de développement implantés aux abords de l'autoroute.
- Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en permettant un développement des énergies renouvelables. Au sein du DPAC cette recommandation s'appuie sur la loi relative à l'énergie et au climat du 8/11/2019 qui modifie l'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme en permettant l'implantation d'infrastructure de production d'énergie solaires installées sur des parcelles délaissées par suite d'un changement de tracé des voies des domaines public routier, ou sur les aires de repos, les aires de services et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. Cette occupation doit être anticipée au moment du zonage notamment avec la création d'un STECAL au sein des zones N et A (lorsque les aires ne sont pas couvertes par une zone urbaine).
- Concernant le développement d'énergies renouvelables aux abords du DPAC il convient de renforcer les dispositions de la loi Barnier en imposant une marge de recul minimale de 50m comptée à partir de l'axe et d'imposer une préalable étude anti-éblouissement concluante pour éviter et réduire les risques d'éblouissement par réverbération, présentant un danger pour les usagers du domaine.

Ces dispositions ne doivent pas être des obligations imposées au sein du DPAC, mais doivent permettre la mise en œuvre de tel projet lorsque ces derniers s'inscrivent dans les programmes validés entre l'Etat et le concessionnaire.

Le bruit

L'infrastructure autoroutière est génératrice de nuisances sonores pour les riverains. La société autoroutière a des obligations de réorption des points noirs de bruit sur les secteurs urbanisés antérieurement à l'infrastructure. Par contre, lors de la construction de nouveaux bâtiments d'habitation à proximité d'une infrastructure existante, c'est au maître d'ouvrage du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives vis-à-vis du bruit lié à l'infrastructure (respect des distances vis-à-vis de l'infrastructure, isolement des constructions).

Conformément aux arrêtés de classement des infrastructures de transport terrestre, les autoroutes imposent pour toutes constructions d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, d'hébergement à caractère touristique, la mise en place de prescriptions d'isolement acoustique. Ces prescriptions s'imposent dans une bande de bruit de 300 mètres maximum de part et d'autre de leur axe (pour les infrastructures classées en catégorie 1 et 250 mètres pour les infrastructures de catégorie 2).

Objectif : ne pas renforcer l'exposition au bruit des populations.

Recommandations :

Dans le SCOT :

- Afficher dans le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) une orientation permettant d'éviter le rapprochement des zones d'habitat de l'infrastructure.

Dans la carte communale :

- Eloigner les zones constructibles de l'infrastructure,

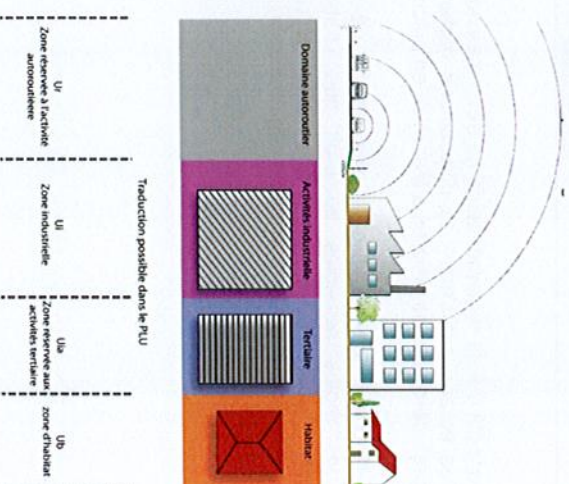
Dans le PLU ou les PLUi :

- Afficher clairement sur le document graphique annexe la zone affectée par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure, et qui impose des conditions d'isolement spécifiques (à la charge du maître d'ouvrage),
- Annexer au PLU l'arrêté de classement sonore de l'infrastructure,
- Informer des nuisances phoniques dans le rapport de présentation et le règlement (cadre général).

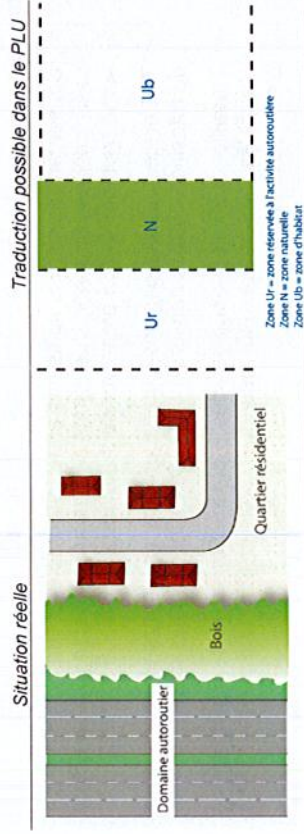
Avant les opérations ou aménagements sis aux abords de l'autoroute, prévoir dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU des mesures permettant de préserver du bruit les espaces résidentiels plus vulnérables que d'autres types d'occupations. Ces mesures sont également à prendre en compte dans les études loi Barnier (article L.111-8 du code de l'urbanisme) pour les cas où il y aurait une demande de constructibilité dans la bande de recul inconstructible de 100m hors agglomération.

Pour cela il est possible de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Conserver des retraits suffisants entre l'autoroute et l'urbanisation, par des « bandes tampon ». Une bande de part et d'autre de l'infrastructure serait souhaitable et à préserver de toute construction.
- Traiter ces retraits par des aménagements paysagers et acoustiques de transition : buttes densément plantées, merlons paysagers...
- Travailler sur l'épannelage des constructions : des constructions d'activités, ou tertiaires plus hautes en premier front bâti peuvent servir d'écran acoustique.

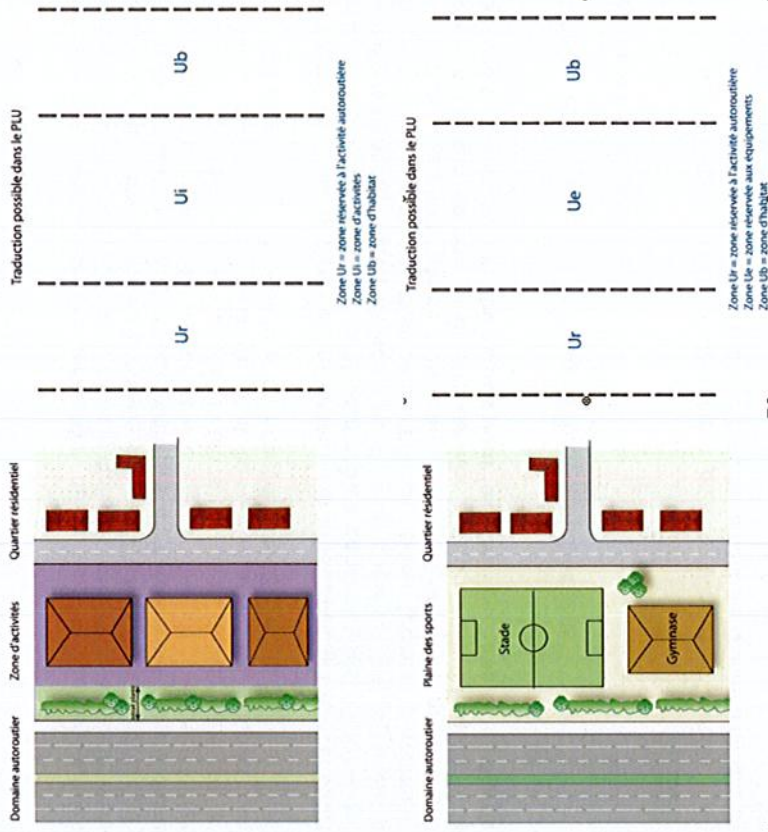


- Il est souhaitable que les espaces naturels sis au sein du domaine public autoroutier ne soient pas classés « Espaces Boisés Classés » car l'activité autoroutière peut nécessiter certains défrichements qui ne sont pas interdits en zones A et N. Cette recommandation englobe également le classement des éléments de patrimoine au titre des dispositions des articles L.151-23 et L.151-19 du Code de l'Urbanisme (lesquels confèrent la force réglementaire des EBC aux éléments végétalisés ainsi identifiés)



Il est également rappelé que la réglementation ne devra pas nuire à la réalisation et à l'entretien des écrans anti-bruit. Les dispositions réglementaires devront contenir des mesures dérogatoires propres à leur mise en place.

- Réserver l'urbanisation nouvelle la plus proche de l'autoroute à des implantations moins sensibles au bruit que l'habitat : boissements, équipements, activités économiques. Ces occupations peuvent facilement être traduites dans la partie réglementaire du PLU (zonage, etc.).



Le paysage

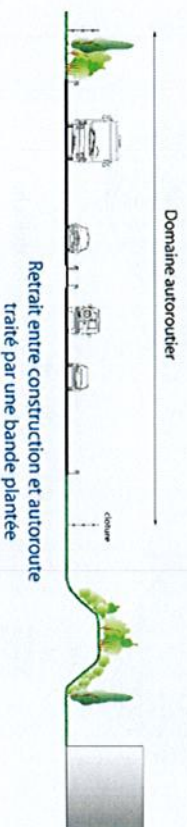
Une urbanisation trop proche de l'infrastructure génère bien souvent une banalisation paysagère des territoires traversés et une mauvaise image. Cette banalisation est plus flagrante aux entrées de villes et à proximité des diffuseurs où l'autoroute représente un facteur d'attractivité pour les activités économiques.

Objectif : préserver et valoriser les paysages traversés.

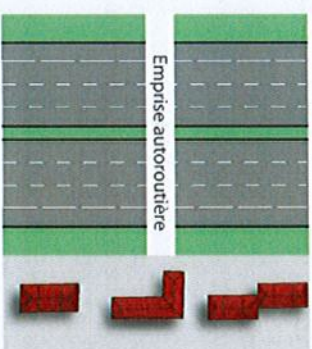
Recommandations :

Une marge de recul suffisante entre l'infrastructure et les urbanisations devrait toujours être conservée quel que soit le type d'occupation aux abords de l'infrastructure.

- Préserver des bandes inconstructibles suffisamment larges entre l'infrastructure et les zones constructibles et déterminer leur traitement paysager. Cette marge contribue à favoriser la biodiversité et à réduire l'empreinte carbone du territoire.
 - « Travailler » le paysage traversé par l'autoroute par des séquences composées : séquences construites, séquences végétales...
 - Encourager une concertation avec les élus en amont lors de l'établissement des prescriptions et en aval avec l'aménageur (dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation), pour favoriser des aménagements en cohérence et en prolongement de ceux de l'autoroute et de la Collectivité, notamment en matière de politique zéro carbone.
 - Favoriser le renouvellement urbain au lieu de l'extension linéaire le long des axes autoroutiers.
 - Prévoir une marge de recul de 50m à partir de l'axe de l'autoroute pour les constructions non soumises à la loi BARNIER, sauf celles liées à l'activité autoroutière.
- Ces mesures peuvent être mises en œuvre :
- Dans les SCOT, les PLU et les PLUi, notamment dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation, et dans le zonage,
 - Dans les études en application de l'article L111.8 du Code de l'urbanisme,
 - Dans les aménagements.



Implantation aux abords des autoroutes



Le territoire naturel

L'infrastructure autoroutière génère souvent un effet de coupure dans le fonctionnement naturel du territoire (rupture dans les corridors biologiques). Pour compenser ces effets négatifs sur la biodiversité et sur le fonctionnement des populations animales, la société autoroutière a maîtrisé des espaces naturels complémentaires et a mis en place des passages à faune. Ces espaces doivent être reliés en continuité et en cohérence avec ceux existants sur le territoire de proximité. Or on constate parfois des défrichements de ces trames vertes rendant inopérants ces ouvrages.

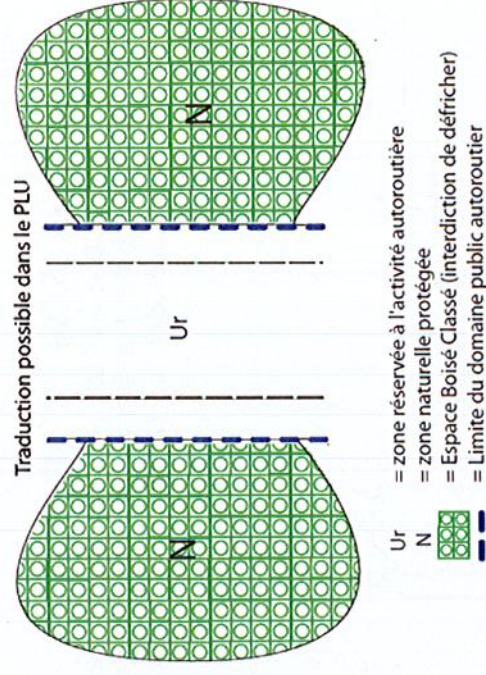
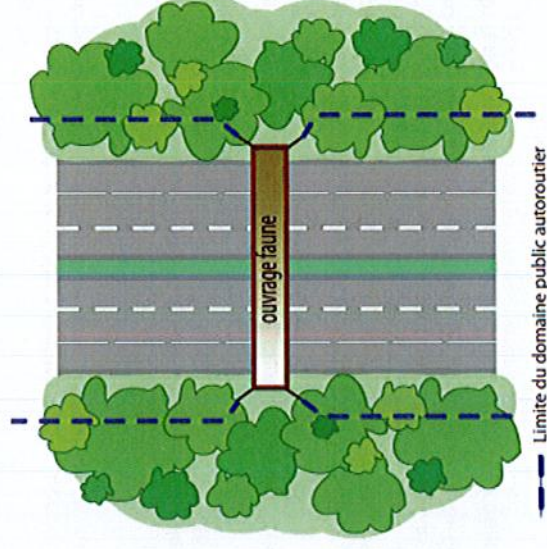
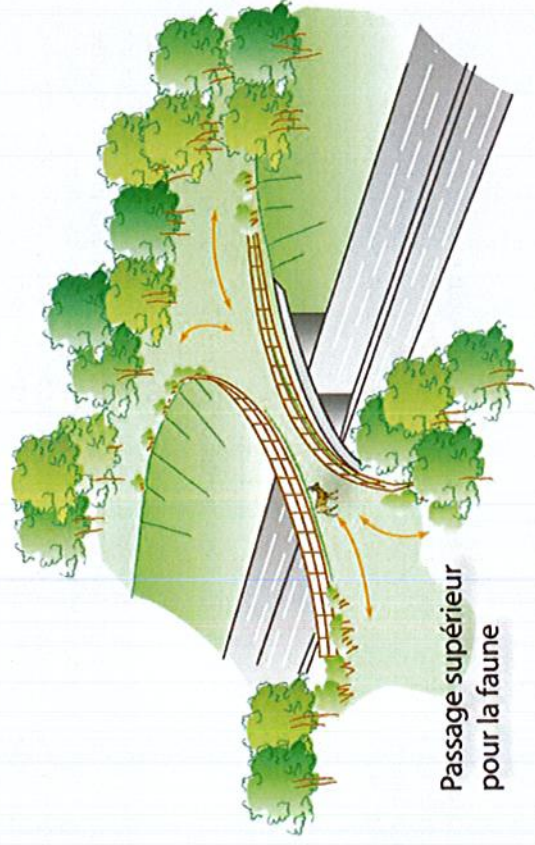
Objectifs : préserver les corridors biologiques

Recommandations

Dans les SCOT, les PLU et les PLUi :

- En dehors de l'emprise du domaine public autoroutier, inscrire à l'appui des espaces naturels complémentaires et des ouvrages à faunes (tête de passage) une vocation boisée par la mise en place d'espaces boisés classés modérés d'environ 0.5 ha (que les boisements existent ou non).

- En dehors de l'emprise du domaine public autoroutier créer une fiche paysage (Article L.151-23 du code de l'urbanisme) sur les trames vertes en lien avec les ouvrages naturels complémentaires.
- Préserver des espaces inconstructibles et classés en zone N (naturelle) aux abords des ouvrages naturels complémentaires et des ouvrages à faunes.
- Mettre en place une concertation pour ne pas instituer d'EBC sur des emprises destinées à être aménagées (augmentation de voies, parkings, bassin de rétention, merlons...).
- Pour des questions de sécurité et délai d'urgence, respecter une bande d'une dizaine de mètres entre le DPAC et les EBC afin de ne pas nuire à l'entretien ou la coupe des espaces boisés immédiatement riverains du domaine public autoroutier.
- Lorsque les défrichements sont interdits, veiller à exempter les aménagements, constructions, équipements et installations liés aux activités autoroutières.



Protection de la ressource en eau

Préoccupée par la protection de la ressource en eau, la société met en place des ouvrages de récupération et de traitement des eaux pluviales, notamment dans le cadre de la protection des zones sensibles (zone de captage).

Ces installations sont validées par l'Administration et sont réservées à l'activité autoroutière, elles sont dimensionnées pour protéger le milieu naturel de la pollution générée par les infrastructures autoroutières.

Recommandations

Rappeler dans les dispositions générales du règlement (ou dans le DOO du SCOT) qu'il convient, dans les aménagements aux abords de l'infrastructure, de ne pas utiliser ces ouvrages pour des occupations non liées à l'activité autoroutière (sauf accord expresse du concessionnaire). Ainsi, les nouveaux aménagements (urbanisation, voirie) implantés à proximité de l'infrastructure doivent voir leur propre réseau d'évacuation suffisamment dimensionné.

Le droit de préemption urbain (DPU)

Il est rappelé que la Commune ou l'intercommunalité est en mesure d'instituer un droit de préemption urbain sur les zones urbaines ou à urbaniser de son territoire.

L'emprise du domaine public autoroutier étant inaliénable et imprescriptible, il convient de ne pas l'inscrire dans le DPU autant que possible, en fonction de la configuration de zonage.

L'assainissement

Recommandations

Le PLU doit autoriser, au sein du règlement, les deux types de raccordements (collectif, individuel) pour ne pas restreindre les possibilités d'aménagement du groupe APRR/AREA, en particulier lorsqu'il existe des aires de service ou de repos sur la Commune.

Les clôtures

Pour information, il est précisé que les clôtures autoroutières ne délimitent pas l'emprise du domaine public autoroutier, ces dernières étant implantées en retrait pour faciliter leur entretien.

L'édification de clôture n'est normalement pas soumise à déclaration préalable, sauf dans certains secteurs comme les AVAP (aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine), le périmètre d'un site remarquable, les abords de monuments historiques, dans un site classé ou inscrit, dans les zones instituées par les Communes par délibération.

Depuis la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages les clôtures situées dans des périmètres délimités par les PLU sont soumises à déclaration préalable, il s'agit des sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologiques, culturel, historique ou architectural.

Recommandations

- Le maître d'ouvrage, à l'occasion de l'élaboration de son document d'urbanisme, devra vérifier que les emprises traversées par les infrastructures autoroutières ne soient pas soumises à DP car cela alourdit les procédures de gestion du groupe APRR/AREA et n'est pas compatible avec le caractère d'urgence qu'il peut y avoir à remplacer ou créer un tronçon de clôture pour la sécurité des usagers.
- Si les emprises autoroutières sont concernées, il convient de modifier la délimitation des secteurs dans lesquels l'édification des clôtures est soumise à DP par la procédure adéquate.
- Il convient également de veiller à exempter les clôtures liées au domaine public autoroutier des règles de hauteur des documents d'urbanisme.

La sécurité autoroutière

Plusieurs types d'aménagements ou d'urbanisations aux abords de l'infrastructure peuvent représenter des sources potentielles d'insécurité routière : voiries, merlons, activités nuisantes, fumées...

Objectif : conforter la sécurité routière.

Recommandations

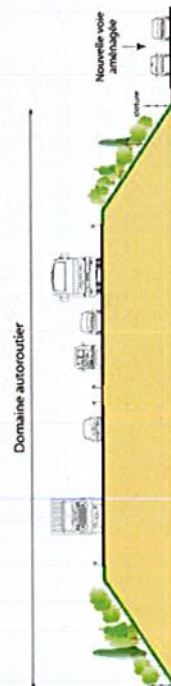
- Aménagements de voiries

La création de voiries trop proches de l'infrastructure, ou le changement de destination de voies traversantes existantes, peuvent engendrer des incompatibilités avec la sécurité routière des usagers de l'autoroute et nécessitent ainsi des réflexions particulières comme le retrait suffisant entre les nouvelles voies et l'infrastructure autoroutière, les équipements de sécurité.... Cette exposition est plus importante quand ces voiries nouvelles sont en contrebas ou au niveau de l'infrastructure autoroutière.

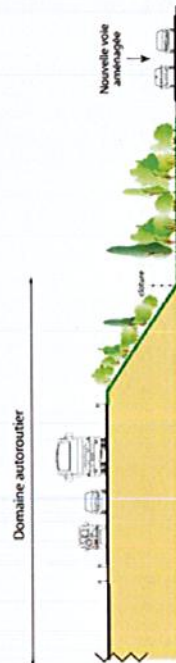
Il convient d'imposer dans les aménagements, des SCOT, PLU, PLU et les études loi Barnier une prise en compte de ces contraintes en concertation avec le groupe APRR/AREA. Il s'agit d'éviter des accidents entre véhicules de l'autoroute et des voiries qui peuvent être très circulées.

Il convient également de ne pas nuire au développement de voies ou chemins nécessaires à la gestion et à l'entretien de l'autoroute (chemins liés à la phase chantier ou à la phase de fonctionnement par exemple).

Aménagement de voirie



Aménagement de voirie en contrebas et à proximité de l'autoroute à proscrire



Imposer un retrait de la voie nouvelle

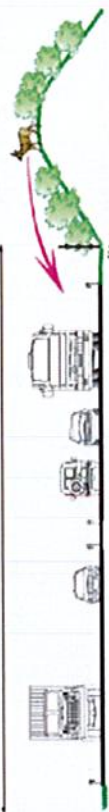
- Aménagements de merlons, remblais etc.

Il arrive que des merlons soient aménagés aux abords de l'autoroute lors d'une opération d'urbanisation ou de travaux. Si ces merlons sont situés de façon trop rapprochée de l'autoroute et de sa clôture, ou plus hauts que la clôture autoroutière, ils facilitent l'intrusion des animaux sur le domaine autoroutier. En cas d'aménagement de ce type il conviendra de prévoir un retrait suffisant entre le merlon (ou remblai) et la clôture et/ou de limiter notamment la hauteur de l'ouvrage à celle des clôtures délimitant le domaine public autoroutier.

En cas de limitation ou d'interdiction des affouillements ou exhaussements de sols dans le règlement, veillez à bien exempter ceux liés à l'activité autoroutière.

Aménagement de merlons

Domaine autoroutier



Aménagement d'un merlon trop proche et plus haut que la clôture à proscrire

Domaine autoroutier

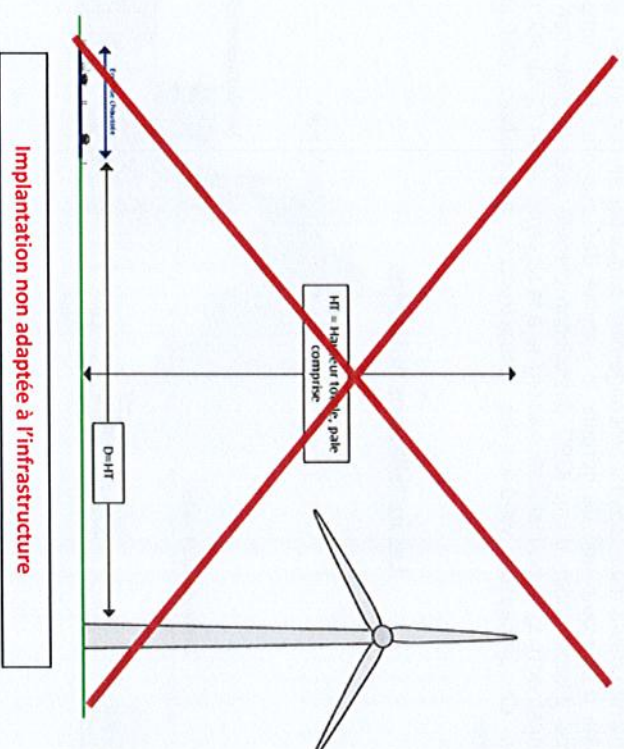
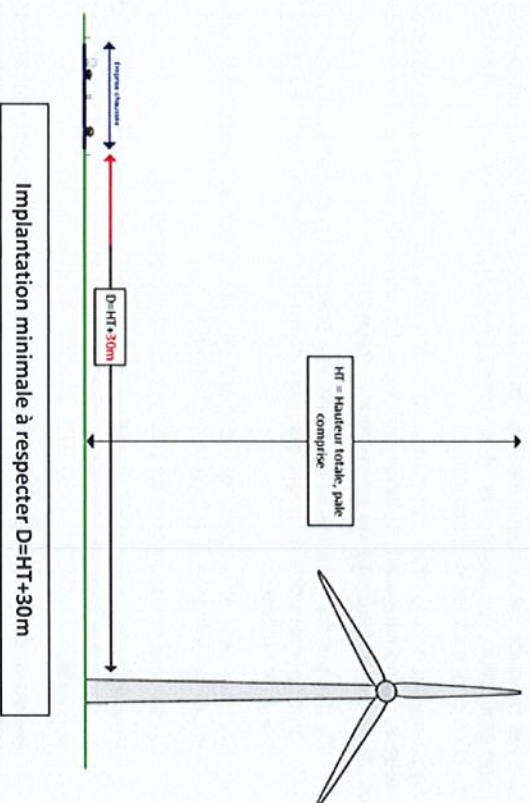


Imposer une hauteur inférieure à la clôture ou en retrait suffisant pour éviter l'effet de tremplin et prévoir une marge de retrait entre la clôture et le bord du merlon.

- Pylônes, mâts, éoliennes :

Pour tenir compte des risques de chutes sur le domaine autoroutier, il est recommandé que les éoliennes respectent un éloignement (D) du bord extérieur de la voie de circulation la plus proche de l'éolienne, égal à la hauteur totale de l'éolienne, hauteur de pale comprise (HT), augmentée d'une distance de 30 mètres. L'éloignement de l'éolienne respectera donc la formule : $D = HT + 30m$.

Il est également recommandé que les mâts et pylônes respectent un éloignement (D) du bord extérieur de la voie de circulation la plus proche du pylône/mât, égal à la hauteur totale de ce dernier, augmentée d'une distance de 30 mètres. L'éloignement du pylône/mât respectera donc la formule : $D = HT + 30m$.



Dans une bande de vigilance de 300 m instituée de part et d'autre de l'axe de l'autoroute, les projets d'implantation devront être réalisés en concertation avec le concessionnaire autoroutier, afin de ne pas obérer tout projet de développement.

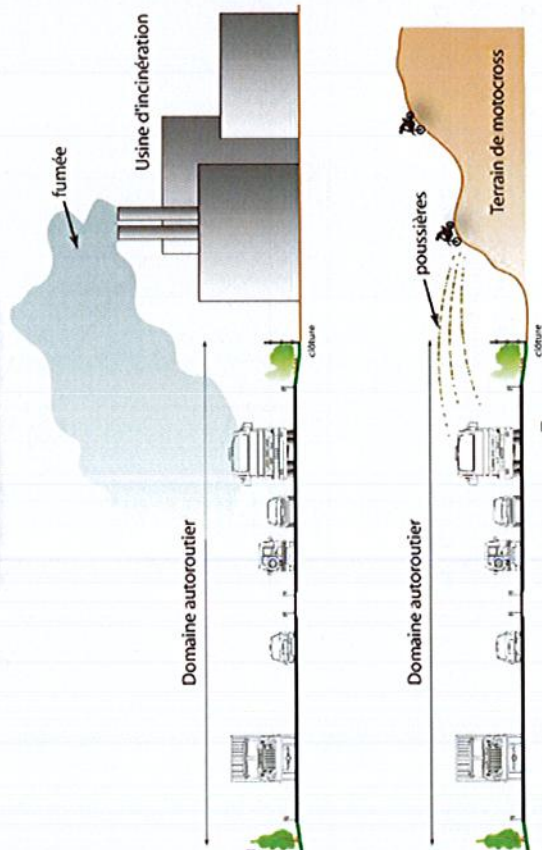
Ces dispositions d'implantation ne s'opposent pas à la réalisation de projets au sein du domaine autoroutier répondant à un objectif d'intérêt général (extension des voiries autoroutières, création d'échangeurs, de bretelles etc.) situés à proximité d'éoliennes, pylônes et/ou mâts préexistants.

- Les installations nuisantes :

Certaines activités sont génératrices de poussières ou de fumées (moto cross, usines d'incinération, carrières etc.). Leur implantation à proximité du domaine autoroutier peut représenter une gêne pour les usagers de l'autoroute et peut être une source d'accidents. Ce type d'implantations à proximité de

l'infrastructure devra faire l'objet d'aménagement particulier en concertation avec la Société d'autoroute afin de garantir la sécurité des usagers. Il est rappelé qu'en cas d'implantation d'une ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) ou d'une installation soumise à la réglementation SEVESO, une distance de précaution vis-à-vis de l'infrastructure autoroutière doit être respectée.

Les installations nuisantes



En matière de traitement des déchets, l'implantation éventuelle à proximité des infrastructures autoroutières des installations de stockage des déchets non dangereux et des centres de tri doit tenir compte des contraintes et risques potentiels engendrés sur le DPAC, ainsi qu'au principe du maintien de la sécurité des usagers autoroutiers.

- L'aspect des constructions :

Les occupations du sol aux alentours des infrastructures autoroutières ne doivent pas produire de nuisance ou de risque vis-à-vis des automobilistes de par leur

composition, leur hauteur ou leur implantation, pouvant exagérément attirer l'attention ou éblouir. Une attention particulière doit donc être apportée lors de la rédaction du règlement afin d'interdire l'usage de matériaux réfléchissants ou éblouissants à proximité de l'autoroute.

- La publicité, les enseignes et préenseignes

La publicité et les enseignes sont les facteurs de banalisation et de médiocrité du paysage les plus importants, elles sont aussi sources d'insécurité routière (enseignes trop nombreuses, ou lumineuses qui représentent des gênes pour la conduite).

Outre les dispositions réglementaires du code de la route (articles R418-1 à R418-9) et du code de la voirie routière (articles L122-2 et R122-4), en dehors de l'agglomération, les publicités et les enseignes publicitaires sont interdites lorsqu'elles sont visibles de l'autoroute.

En agglomération, une attention particulière doit être apportée aux abords des autoroutes. Il conviendrait notamment dans les aménagements des zones d'activités ou commerciales ou en secteurs urbains :

- De limiter en nombre et en taille les enseignes et publicités par un regroupement des enseignes sur un totem par exemple dont la hauteur doit être limitée,
- D'éviter les enseignes qui débordent des toitures, préconiser une enseigne intégrée à la façade du bâtiment,
- D'éloigner ces éléments de l'infrastructure autoroutière,
- Privilégier les enseignes en lettres découpées sans panneaux de fond ou sur panneaux transparents qui s'intègrent mieux à la façade qui les accueille,
- Associer le groupe APRR/AREA lors de l'élaboration des règlements locaux de publicité pour des motifs de considérations fonctionnelles en matière d'aires de services ou de repos.

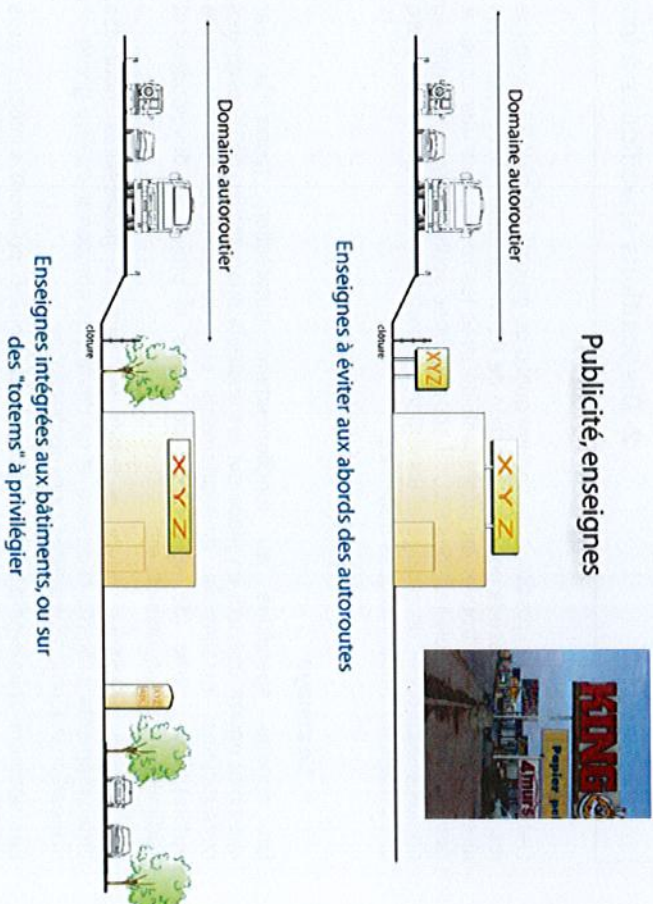
La même attention doit être apportée lors de l'élaboration des règlements locaux de publicité.

Il convient également de rappeler dans le rapport de présentation des documents d'urbanisme, la réglementation actuelle en matière de publicité et notamment l'article R.418-7 du code de la route :

« En agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites, de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 40 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police peut les autoriser dans les limites et aux conditions qu'elle prescrit.

Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 200 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'installation de panneaux ayant pour objet de signaler, dans les conditions déterminées par les règlements sur la signalisation routière, la présence d'établissements répondant aux besoins des usagers ».



2- Dispositions spécifiques à intégrer dans les documents d'urbanisme

Certains besoins d'exploitation de service public du groupe APRR/AREA comme les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les bassins, les aires ... peuvent se trouver en incompatibilité avec les règlements des zones A (agricoles) et N (naturelles) des PLU. Il apparaît donc souhaitable de réserver au domaine autoroutier un zonage et un règlement particuliers, adaptés à la nature des projets ou problématiques majeures.

- Le zonage

Un zonage spécifique au fonctionnement autoroutier, (zone Ur par exemple) pourra être mis en place sur les secteurs susceptibles de recevoir des constructions, installations, aménagements et / ou ouvrages liés à l'activité autoroutière : aires (de services et de repos si projet de développement particulier), péages, districts etc.

Ce zonage spécifique devra englober les terrains nécessaires pour les aménagements évoqués ci-dessus et ne devra pas comporter ou être grevé de dispositions incompatibles avec leurs destinations.

Les secteurs uniquement routiers (portions de voiries) pourront s'intégrer dans les zonages avoisinants à condition que le règlement autorise clairement les occupations liées à l'infrastructure (cf. proposition de rédaction ci-après), notamment les infrastructures de production d'énergie stipulée à l'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme.

Il est également rappelé que le droit commun impose une marge d'inconstructibilité pour certaines constructions (article L.111-6 du code de l'urbanisme), hors espaces urbanisés, de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute. Sont toutefois admis au sein de cette marge les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public.

En cas de dérogation de l'article L111.6 suite à l'amendement Dupont, dans les secteurs urbanisés ou destinés à l'être (entrée de ville), une marge de recul suffisante doit être fixée en fonction des problématiques et possibilités d'évolutions de l'infrastructure autoroutière compte tenu du contexte local.

Dans les secteurs non urbanisés pour les constructions non soumises à la marge de recul, et en cas de réduction par une étude d'entrée de ville, il serait nécessaire de préserver une bande inconstructible d'environ 50 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, comptée à partir de l'axe, sauf pour les aménagements, constructions, ouvrages et installations liés à l'activité autoroutière qui doivent pouvoir s'implanter librement aux abords de l'autoroute à laquelle ils sont liés.

- Les orientations d'aménagement et de programmation

Dans toutes les zones sises à proximité des infrastructures autoroutières et sur lesquelles sont instituées des Orientations d'Aménagement et de Programmation, une concertation préalable avec le concessionnaire autoroutier doit être imposée afin que le groupe APRR/AREA puisse rendre un avis sur le projet porté au regard des problématiques suivantes :

- La gestion des eaux pluviales : étant entendu que les projets ne doivent pas rejeter leurs eaux pluviales dans les ouvrages autoroutiers, sauf accord exprès du concessionnaire, ces derniers n'étant pas dimensionnés pour accueillir une charge pluviales supplémentaire.
- La publicité et les enseignes afin que le concessionnaire autoroutier puisse rappeler les préconisations adaptées au regard du projet et notamment prévoir des préconisations adaptées de nature à réduire tout risques de sécurités vis-à-vis des usagers (détournement d'attention, éblouissements...).
- La réduction des nuisances éventuelles principalement au regard des opérations et constructions projetées (bruit, nuisance visuelle, création de poussières...)

- Les aménagements liés aux constructions (voirie, merlon...) susceptibles de porter atteinte au domaine public autoroutier.

- Le règlement

Dans les zones non réservées spécifiquement au fonctionnement autoroutier et notamment dans les zones A (agricoles) et N (naturelles) ; des dispositions dérogeantes devront être autorisées pour les constructions, aménagements, exhaussements et affouillements, ouvrages et installations liés à l'activité autoroutière (y compris installations autoroutières), en dérogation aux dispositions réglementaires des articles du PLU.

Conformément au Code de l'Urbanisme, cette traduction trouve sa concrétisation dans la création d'un secteur de taille et de capacité d'accueil limité permettant d'étendre le champ des constructions admis en zone A ou N.

Les propositions de règlement suivantes pourront être mises en œuvre, et éventuellement adaptées au contexte local.

Dans les zones constructibles incluses dans les secteurs affectés par le bruit, il convient de rappeler cette contrainte dans les dispositions générales du règlement ou au sein du chapeau introductif de la zone.

En outre, d'une manière générale, il convient dans le règlement des zones concernées par des infrastructures autoroutières :

- De mentionner la présence de l'autoroute dans le chapeau réglementaire
- D'exempter les aménagements liés à l'activité autoroutière de l'obligation de pourcentage d'espace vert, de plantation, ou de maintien des plantations existantes, et de coefficient d'emprise au Sol...

Dans le cadre de la modernisation du Code de l'Urbanisme, un arrêté en date du 22 mars 2023 définit les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par les documents de planifications.

Cet arrêté devient ainsi la référence appliquée dans le cadre de la définition des constructions et occupations des sols admises au sein des différentes zones

sachant qu'il n'est désormais plus admis de faire une distinction entre différentes sous-destinations.

L'attention des élus est attirée sur les destinations et sous-destinations à prendre en compte dans le cadre de présence d'infrastructures autoroutières :

Destination des constructions	Sous-destinations	A admettre dès que la Commune est concernée par une infrastructure autoroutière	A admettre en cas de présence d'aires de services, de repos ou de barrière de péage.
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole Exploitation forestière		
Habitation	Logement Hébergement	X X	X X
	Artisanat et commerce de détail		X
	Commerce de gros		X
	Hébergement hôtelier et touristique		X
Commerce et activités de service	Restauration		X
	Activité de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle		X
	Cinéma		
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés	X	X
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale		
	Salles d'art et de spectacles		
	Autres équipements recevant du public (salles polyvalentes et les aires d'accueil des gens du voyage...)		
Équipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	X	X
	Équipements sportifs		
	Lieux de cultes		
	Industrie		
Autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires	Centre de congrès et d'exposition		
	Entrepôt	X	X
	Cuisine destinée à la vente en ligne		
	Bureau	X	X

Les documents d'urbanisme doivent également prendre en compte les dispositions législatives imposées par la LOI Energie-Climat du 08/11/2019 visant à autoriser l'implantation de systèmes photovoltaïques sur les délaissés routiers et les aires d'autoroute.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE Ur DÉDIÉE A
L'INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE

La trame présentée tient compte du contenu modernisé du PLU.

CARACTERISTIQUES DE LA ZONE

Il s'agit d'une zone réservée au fonctionnement de l'activité autoroutière.

SECTION I – Affectation des sols et destination des constructions

Destination des constructions	Sous-destinations	Autorisés	Interdits
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole		X
	Exploitation forestière		X
Habitation	Logement		X
	Hébergement	X	
	Artisanat et commerce de détail	X	
	Commerce de gros		X
	Hébergement hôtelier et touristique	X	
Commerce et activités de service	Restauration	X	
	Activité de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle	X	
	Cinéma		X
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés	X	
Équipements d'intérêt collectif et services publics	Établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale		X
	Salles d'art et de spectacles		X
	Lieux de culte		X
	Autres équipements recevant du public (salles polyvalentes et les aires d'accueil des gens du voyage...)		X
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	X	
	Équipements sportifs		X
	Industrie		X
Autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires	Centre de congrès et d'exposition		X
	Cuisine destinée à la vente en ligne		X
	Entrepôt Bureau	X	X

Article Ur 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Toutes les constructions et utilisations du sol non liées à l'activité autoroutière sont interdites sauf celles autorisées sous conditions à l'article 2.

Article Ur 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions suivantes sont admises sous conditions d'être liées à l'activité autoroutière :

- L'hébergement du personnel
- L'hébergement hôtelier et touristique
- La restauration
- Les activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle
- Les équipements d'intérêt collectif et services publics
- Les bureaux
- Les occupations du sols suivantes :
 - Les affouillements, exhaussements de sols,
 - Les aménagements, installations et ouvrages, chemins latéraux, voies d'accès...
 - Le dépôt de matériaux,
 - Les parkings de covoiturages.
 - Les infrastructures de production d'énergie solaire.

D'autres équipements d'intérêt collectif et services publics sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec l'activité autoroutière.

SECTION II – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

Article Ur 3 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent s'implanter avec un retrait minimum de 3 m de l'alignement de la voie. Une implantation dans une bande de 0 à 3 m est toutefois admise pour des contraintes techniques ou de sécurité.

Dans le cas où la zone Ur ne correspond pas au seul domaine public autoroutier, et pour les constructions admises non liées à l'activité autoroutière, une marge de recul supérieure pourra être imposée pour des motifs de sécurité (création d'une gêne, risque de chute ou risque d'attirer l'attention des automobilistes de manière excessive...) – confère pages 5 et 10.

Article Ur 4 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent s'implanter avec un retrait minimum de 3m de la limite de la zone Ur. Une implantation dans une bande de 0 à 3 m est toutefois admise pour des contraintes techniques.

Article Ur 5 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 6 - Emprise au sol

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 7 - Hauteur maximum des constructions

La hauteur des constructions, mesurée à partir du sol naturel avant travaux à l'égout de toiture ou à l'acrotère est limitée à 10 m (hors installations techniques), voire 25 m dans les secteurs où un aménagement hôtelier de 5 à 6 étages peut être autorisé.

Ces limites peuvent ne pas être appliquées à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques (passerelles par exemple). Les ouvrages techniques liés ou nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif pourront être exemptés des règles de hauteur.

En outre, dans le cas où la zone Ur ne correspond pas au seul domaine public autoroutier, le règlement doit prévoir des dispositions différentes pour des raisons de sécurité.

Article Ur 8 - Aspect extérieur – Aménagement des abords

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 9 - Stationnement

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 10 - Espaces libres – Aires de jeux et de loisirs - Plantations

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

SECTION III – Equipements, réseaux et emplacements réservés

Article Ur 11 - Accès et voirie

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 12 - Desserte par les réseaux

1 - Eau :
Il n'est pas fixé de prescription particulière.

2 - Assainissement :

Eaux usées :

Un dispositif d'assainissement (individuel ou collectif) conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.

Eaux pluviales :

Les constructions, installations, aménagements non liés à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau et les ouvrages de gestion liés à l'autoroute sauf accord exprès du concessionnaire.

Article Ur 13 – Obligations imposées en matière de performance énergétiques et environnementales

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 14 – Obligations imposées en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques.

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

DISPOSITIONS À TRANSPOSER AU SEIN DES ZONES A ET N TRAVERSEES PAR L'INFRASTRUCTURE AUTOROUTIERE

La trame présentée tient compte du contenu modernisé du PLU.

CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

La zone est traversée par des infrastructures autoroutières.

SECTION I – Affectation des sols et destination des constructions

Article A/N 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Deux cas de figure se présentent :

- Soit l'article 1 interdit tout et dresse la liste exhaustive de ce qui est admis, dans ce cas une attention particulière devra être portée sur la rédaction de l'article 2.
- Soit l'article 1 dresse la liste exhaustive de tout ce qui est interdit, par principe tout ce qui n'est donc pas listé ou soumis à condition sera autorisé, dans ce cas l'attention des élus et auteurs du document d'urbanisme est attirée sur la rédaction de l'article 1 et la nécessité d'admettre « les équipements d'intérêt collectif et services publics notamment les locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés ainsi que les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés sous réserve qu'ils ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou sylvicole du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des paysages. »

En cas d'aires de repos / de services, des barrières de péages, des plateformes logistiques...le règlement devra également admettre sous conditions d'être liées à l'activité autoroutière les destinations et occupations listées à l'article 2.

Article A/N 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Dans le cas où les zones ne concernent que des tronçons autoroutiers le règlement devra prévoir d'admettre sous conditions :

- Les équipements d'intérêt collectif et services publics notamment les locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés ainsi que les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés sont autorisées sous réserve qu'ils ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou sylvicole du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des paysages.

- Les affouillements, exhaussements de sols liés aux occupations et utilisations admises au sein de la zone. Pour ceux non liés à l'activité autoroutière leur hauteur est limitée à 1m.

- Le dépôt de matériaux liés à l'activité autoroutière

- Les aménagements, installations et ouvrages, chemins latéraux, voies d'accès... liés à l'activité autoroutière.

- Les parkings de covoiturages.

- Les infrastructures de production d'énergie solaire.

Il est rappelé par principe un classement des aires de repos / de services, des barrières de péages, des plateformes logistiques... au sein de la zone urbaine (Ur). En cas de classement au sein des zones naturelles et agricoles le règlement devra prévoir un secteur spécifique (STECAL) admettant :

- L'hébergement du personnel
- L'hébergement hôtelier et touristique
- La restauration
- Les activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle
- Les équipements d'intérêt collectif et services publics
- Les bureaux
- Les occupations du sols suivantes :
 - Les affouillements, exhaussements de sols. Pour ceux non liés à l'activité autoroutière leur hauteur est limitée à 1m.
 - Les aménagements, installations et ouvrages, chemins latéraux, voies d'accès...
 - Le dépôt de matériaux,
 - Les parkings de covoiturages.
 - Les infrastructures de production d'énergie solaire

Article A/N 3 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Nécessaire rappel des dispositions de la loi BARNIER :

Aux abords des axes autoroutiers il est rappelé, conformément aux dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme qu'une marge de recul de 100 mètres est imposée de part et d'autre de l'axe autoroutier en dehors des secteurs urbanisés.

Les constructions exemptées et listées à l'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme devront respecter une marge de recul de 50m de part et d'autre de l'axe autoroutier sauf pour :

- les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières
- les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières.
- les infrastructures de production d'énergie solaire réalisées au sein du domaine public autoroutier concédé.

De plus, à proximité du domaine public autoroutier un recul supplémentaire équivalant à la hauteur pourra être imposé aux ouvrages, équipements publics et constructions d'intérêt collectif non liés à l'activité autoroutière présentant une hauteur susceptible d'engendrer un risque d'insécurité ou de gêne pour les usagers de l'autoroute. Il est conseillé de se rapprocher du gestionnaire pour recueillir les préconisations et risques sécuritaires éventuels.

Pour finir, la réalisation d'infrastructures de production d'énergies solaires réalisées au abords du DPAC doivent justifier d'une étude anti-éblouissement concluante pour écarter tout risque vis-à-vis des usagers du domaine public autoroutier.

Article A/N 4 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Pour la rédaction de cet article il conviendra de veiller aux rédactions proposées par les auteurs du PLU :

- **Cas de figure 1 :** Aucune règle n'est imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectifs.

SECTION II – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

- o **Cas de figure n°2 (si des règles de recul sont maintenues) :** Une implantation dans une bande de 0 à 3 m (recul imposé dans la zone) est admise pour des contraintes techniques, notamment pour les constructions et occupations du sol liés à l'activité autoroutière, ainsi que pour les infrastructures de production d'énergie solaire.

Les règles fixées par cet article ne doivent pas faire obstacle au développement des infrastructures autoroutière ou de production d'énergie solaire admises au sein de la zone.

SECTION III – Équipements, réseaux et emplacements réservés

Article A/N 5 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 6 - Emprise au sol

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Les règles fixées par cet article ne doivent pas faire obstacle au développement des infrastructures autoroutière ou de production d'énergie solaire admises au sein de la zone.

Article A/N 7 - Hauteur maximum des constructions

Aux abords de l'infrastructure autoroutière, la hauteur des constructions est limitée à 12 m.

Ces limites peuvent ne pas être appliquées à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques (passerelles par exemple). Les ouvrages techniques liés ou nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif pourront être exemptés des règles de hauteur.

Article A/N 8 - Aspect extérieur – Aménagement des abords

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 9 - Stationnement

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 10 - Espaces libres – Aires de jeux et de loisirs - Plantations

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 11 - Accès et voirie

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 12 - Desserte par les réseaux

1 - Eau :

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

2 - Assainissement :

Eaux usées :

Un dispositif d'assainissement (individuel ou collectif) conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.

Eaux pluviales :

Les constructions, installations, aménagements non liés à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau et les ouvrages de gestion liés à l'autoroute sauf accord exprès du concessionnaire.

Article A/N 13 – Obligations imposées en matière de performance énergétiques et environnementales

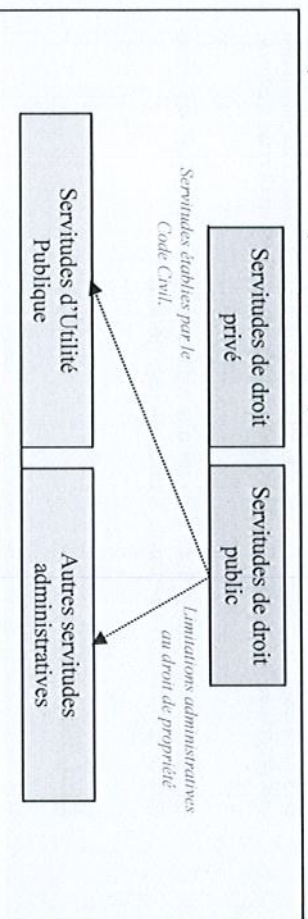
Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article A/N 14 – Obligations imposées en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques.

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Les servitudes liées à l'autoroute

Il existe de très nombreuses servitudes émanant de différents textes de loi. Cette note de présentation, non exhaustive, à vocation à présenter les principales servitudes en lien avec les infrastructures autoroutières à prendre en compte dans vos projets.



Avant toute chose, il est important de rappeler que les servitudes administratives légales (prévues par un texte ou par la jurisprudence) et liées à l'autoroute existent dans le but de protéger, aménager, conserver le Domaine Public Autoroutier (DPAC), ainsi que d'assurer la sécurité de la circulation routière.

Ainsi, les aisances de voirie accordées traditionnellement aux riverains des voies publiques ne s'appliquent pas aux autoroutes (article L. 122-2 du Code de la Voirie Routière et article L. 111-13 du Code de l'Urbanisme).

Les aisances de voiries auxquelles n'ont pas le droit les riverains des autoroutes sont au nombre de 4 :

- Pas de droit d'accès (possibilité d'entrer et de sortir librement),
- Pas de droit de vue (ouverture ou maintien de fenêtre sur la voie publique),
- Pas de droit d'arrêt momentané (possibilité d'immobiliser le véhicule pour charger ou décharger des personnes ou marchandises),
- Pas de droit d'écoulement des eaux pluviales et ménagères.

Par ailleurs, les collectivités locales n'ont pas le pouvoir d'accorder, dans le PLU, des accès aux autoroutes, ce qui constituerait une violation du Code de la Voirie Routière.

1. Les servitudes de droit privé :

D'une manière générale, lorsque les dépendances du domaine public autoroutier se trouvent dans la même situation que les propriétés privées, elles jouissent des mêmes servitudes légales.

Exemple : Les eaux

Les riverains situés en contrebas des voies publiques (fonds servants) sont obligés de recevoir les eaux qui en découlent naturellement (article 640 du Code Civil).

Recommandations : Faire un rappel dans les dispositions générales du règlement.

2. Les servitudes de droit public :

2.1. Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) :

Les SUP sont des servitudes administratives d'ordre public qui doivent résulter d'un acte administratif conformément à la loi qui les institue dans leur principe.

Contrairement aux autres servitudes administratives ou de droit privé, ces dernières ne font pas (en principe) l'objet d'une indemnisation.

Leur non-respect est en principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge civil (tribunal de grande instance).

Les SUP sont généralement instituées au profit de l'intérêt général par une déclaration d'utilité publique. Elles supposent un fond dominant. Ce sont des charges d'origine légale pesant sur des fonds privés et caractérisées par leur but d'intérêt général, comportant des interdictions ou des limitations à l'exercice du droit d'occuper ou d'utiliser le sol.

Lorsque les communes sont dotées d'un document d'urbanisme, les servitudes doivent être obligatoirement reportées sur la liste des servitudes d'utilité publique annexée pour être opposables aux tiers.

La liste des SUP qui doivent être annexées est instituée par le code de l'urbanisme (article R.151-51). Il s'agit majoritairement de servitudes liées à l'environnement comme les périmètres des Monuments Historiques, les PPRI, ainsi que celles liées à des ouvrages de transport d'électricité ou de gaz...

Une partie de la doctrine administrative s'étonne que le code de l'urbanisme qualifie de servitudes d'utilité publique les servitudes de visibilité (EL5), d'alignement (EL7) et d'interdiction d'accès (EL11) car il s'agirait plutôt de servitudes administratives instituées au profit du domaine public autoroutier que de réelles servitudes.

Il a été pris le parti dans le présent livret de recommandation de présenter ces servitudes comme des SUP afin d'être cohérent avec le code de l'urbanisme, dans un souci de praticité.

A priori, quatre SUP pourraient être susceptibles de concerner les abords de l'autoroute mais comme il est vu ci-après, l'existence de trois d'entre-elles se révèle rarissime sur le réseau APRR/AREA, en raison de la politique d'acquisition foncière menée depuis des années. Ainsi, les terrains qui pouvaient éventuellement faire l'objet de servitude EL5, EL6, EL7 ont été acquis par le groupe APRR/AREA ou sont en cours d'acquisition, ce qui rend inutile et inexistant ce type de SUP aux abords du domaine public autoroutier concédé à APRR.

En revanche, selon la doctrine ministérielle, la servitude EL11 d'interdiction d'accès sur les autoroutes trouve à s'appliquer de manière générale aux abords du domaine public autoroutier concédé à APRR/AREA.

EL11 : Les servitudes d'interdiction d'accès :

Les propriétés riveraines à une autoroute n'ont pas le droit d'avoir d'accès direct sur celle-ci ainsi que sur les points aménagés à cet effet.

Article L122-2 du Code de la Voirie Routière : « Les propriétés riveraines des autoroutes n'ont pas d'accès direct à celles-ci. Les propriétés riveraines n'exercent les autres droits reconnus aux riverains des voies publiques que sous réserve des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Cette servitude devra donc être reportée dans les plans des SUP annexés aux documents d'urbanisme, d'une manière générale.

Pour mémoire :

EL5 : Les servitudes de visibilité :

Dans certains cas, les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques, situées à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique, peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité.

Ces servitudes peuvent comporter l'interdiction de bâtir ou l'obligation de supprimer les murs de clôture, les plantations gênantes.

A la lecture des articles L.114-1 et suivants du code de la voirie routière, si une telle servitude existe, elle doit être prévue dans un plan de dégagement, approuvé suite à une enquête publique, qui identifie les parcelles concernées et définit la servitude.

Concrètement, la servitude de visibilité ne devrait pas concerner les autoroutes, non constituées (par principe) de croisements ou virages.

EL6 : Les servitudes de réservation des terrains pour futures autoroutes :

Le décret n°58-1316 du 23 décembre 1958 prévoit que les terrains nécessaires à la création, la rectification, l'élargissement des autoroutes ou à la construction de sections nouvelles, ou la création de champs de visibilité, peuvent être « réservés » pour cause d'utilité publique par décret, dans une zone de 20 mètres au maximum de part et d'autre des limites de la route existante ou projetée.

Sur les terrains réservés et définis dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique, le permis de construire ne peut être accordé pour aucune construction nouvelle ou modification de construction existante, sauf dérogation accordée par le préfet (article 3 dudit décret).

Les propriétés soumises à cette servitude ne peuvent pas faire l'objet d'une servitude d'alignement (article 7 dudit décret).

Cette servitude ne trouve pas application aux abords des autoroutes dans le sens où APPRR acquière l'ensemble des emprises nécessaires à la création ou à l'aménagement des autoroutes.

EL7 : Les servitudes d'alignement :

La servitude d'alignement permet de définir la limitation exacte entre le domaine public et le domaine privé. Pour être opposables aux tiers, les servitudes d'alignement doivent être reportées dans les documents d'urbanisme.

Lorsque la servitude est instituée, la propriété des parcelles privées non closes de murs et non bâties sises aux abords des voies est directement incorporée dans le domaine public du concessionnaire. Lorsque les parcelles sont bâties ou closes de murs, la servitude restreint les travaux confortatifs, la propriété du bien ne pourra être acquise directement que lorsque les constructions ou murs de clôtures auront été détruits.

Toutefois la présence de telles servitudes aux abords de l'autoroute semble raisonnablement considérant que la création ou la modification des autoroutes concernent majoritairement des parcelles agricoles ou naturelles non closes et non bâties, directement incorporées dans le domaine public autoroutier.

2.2. Les autres servitudes administratives :

Pour connaître les servitudes administratives concernant une autoroute en particulier, ainsi que le plan de déagagement, il est possible de consulter la Déclaration d'Utilité Publique et de vérifier si un décret en conseil d'Etat en fixe la liste, voire des arrêtés préfectoraux. Si tel est le cas, cette liste devra alors être annexée au PLU.

2.2.1. Les servitudes d'urbanisme :

Les servitudes d'urbanisme sont des charges réelles résultant de la réglementation d'urbanisme textuellement rédigées dans un but d'aménagement de l'espace urbain et non liées à un fond dominant. Elles sont issues du code de l'urbanisme (règlement national d'urbanisme) ou d'une réglementation locale (PLU, ZAC, plan de sauvegarde...) et se traduisent par des limitations à l'exercice du droit de propriété.

Qu'elles soient d'origine légale (instituées par application du Code de l'Urbanisme) ou particulières (servitudes définies dans un document d'urbanisme), les servitudes d'urbanisme régissent de par leur objet les divers modes d'occupation ou d'utilisation des sols.

Comme les SUP, ce sont des servitudes administratives d'ordre public qui doivent résulter d'un acte administratif conformément à la loi qui les institue dans leur principe. Leur non-respect est en principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge civil (tribunal de grande instance).

Exemple 1 : Les marges de recul :

Pour les communes non couvertes d'un document d'urbanisme :

Le Règlement National d'Urbanisme fixe pour principe que le territoire est inconstructible en dehors des secteurs urbanisés (principe de constructibilité limitée – article L. 111-3 du Code de l'urbanisme).

En secteurs urbanisés, l'article R.111-16 du code de l'urbanisme prévoit qu'une marge de recul est imposée pour les bâtiments édifiés en bordure d'une voie publique en fonction d'un rapport entre la distance d'implantation (comptée horizontalement de tout point de l'immeuble au point le plus proche de l'alignement opposé) et la hauteur des constructions projetées ($d=H$).

Pour l'ensemble des communes :

En dehors des secteurs urbanisés, l'article L.111-6, du code de l'urbanisme fixe une servitude de recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute. Cette marge de recul s'applique à certaines constructions sises en bordure de ces axes ou en bordure des bretelles d'autoroute constituant une liaison entre deux sections d'autoroute ou une liaison entre une autoroute et une route classée à grande circulation.

Sauf dispositions contraires dans un PLU, cette marge de recul ne s'applique ni :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

En outre, une distance minimale à observer entre les ruches d'abeilles et les autoroutes peut être instituée par arrêtés préfectoraux (articles L.211-6 et L.211-7 du code rural). A défaut de décision par le Préfet, les Maires déterminent à quelle distance des voies publiques les ruchers découverts doivent être établis.

Préconisations dans les documents d'urbanisme (PLU et CCO) :

- Faire figurer l'emprise de la marge de recul de manière graphique dans le rapport de présentation du document,

- Pour les constructions exemptées ou en cas de réduction de la marge de recul par une étude d'entrée de ville, il serait nécessaire de préserver une bande inconstructible d'environ 50 mètres minimum de part et d'autre de l'infrastructure pour des raisons de sécurité, avec un recul équivalent à la hauteur des constructions.
- En cas d'institution d'une marge de recul, exemplifier clairement les constructions, ouvrages, installations, aménagements, exhaussements et affouillements liés à l'activité autoroutière dans les règlements des zones traversées par l'autoroute, que ce soit des zones urbaines, naturelles ou agricoles.
- Le rapport de présentation du document d'urbanisme pourra utilement mentionner l'existence d'une zone de recul des ruches aux abords des autoroutes si elles existent.

Exemple 2 : Pose de canalisation :

A l'exception des installations nécessaires à l'exploitation de l'autoroute, et des installations souterraines autorisées pour le réseau public de transport d'électricité et de télécommunications, aucune autorisation ne peut être accordée pour la pose, à l'intérieur des emprises des autoroutes, de canalisations aériennes ou souterraines longitudinales de quelque nature que ce soit (article R.122-5 du Code de la Voirie Routière).

2.2.2. Les servitudes classiques :

Les servitudes administratives classiques sont des charges que doivent supporter des propriétés riveraines du domaine public autoroutier afin de permettre une meilleure utilisation de ce dernier, et ce, dans le respect de son affectation.

Etablies dans l'intérêt général, elles résultent d'un acte unilatéral (une loi), mais un décret peut les instituer.

Leur non-respect est un principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge judiciaire.

Concernant le domaine public routier, les servitudes administratives portent sur la réservation des terrains, les plantations et les fouilles, et ce dans un souci principal de sécurisation des voies publiques.

Exemple : Prévention et lutte contre l'incendie et obligation de débroussaillage :

Les riverains des autoroutes peuvent être contraints de respecter des règles de gestion forestière dans le but de prévenir les incendies en garantissant notamment une rupture de continuité du couvert végétal (article L.131-8 du Code forestier nouveau).

Ainsi, le débroussaillage ou l'essartage peuvent être imposés par arrêté préfectoral aux propriétaires de forêts riveraines de l'autoroute sur des bandes latérales n'excédant pas 100 m de largeur.

De plus, dans les zones situées à moins de 200 mètres de bois et forêts, APRR peut procéder à ses frais au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé des bois et forêts sans que les propriétaires puissent s'y opposer.

Cette servitude est instituée sur décision de l'autorité administrative compétente de l'Etat dans une bande n'excédant pas 20 m de largeur de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (article L.134.10 du Code forestier (nouveau)).

Lorsque les autoroutes sont inscrites au plan départemental ou interdépartemental de protection des forêts contre les incendies, ou répertoriées comme des voies assurant la prévention des incendies, le débroussaillage pourra être réalisé d'office par les collectivités ou leur groupement dans une bande portée à 100 m de largeur maximum de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (article L.134.10 du Code forestier nouveau).

Préconisations :

- Annexer les arrêtés préfectoraux s'ils existent,
- Mentionner alors les servitudes dans le rapport de présentation et le règlement des zones concernées,
- Faire figurer graphiquement dans le rapport de présentation les emprises soumises à des règles de gestion particulière, ou à débroussaillage.

Exemple : Distance des plantations et constructions

L'implantation des arbres est soumise à autorisation en bordure de l'autoroute et ce pour ne pas nuire à la sécurité publique et à la circulation autoroutière.

L'article R.116-2-5° du code de la voirie routière prévoit que leur implantation est soumise à autorisation à moins de 2 mètres du domaine public autoroutier.

Préconisation :

- Il convient de rappeler cette servitude dans le rapport de présentation

Exemple : Ecoulement des eaux

Les propriétés riveraines des autoroutes ne jouissent ni du droit de déverser les eaux d'égout des toitures sur les autoroutes ni du droit d'y déverser les eaux ménagères (article 681 du Code Civil), sauf lorsque des permissions de voirie prescrivant le cas échéant le paiement d'une redevance, sont accordées considérant que les déversements ne sont pas incompatibles avec les conditions d'établissement et d'exploitation de l'autoroute (R.122-3 de Code de la Voirie Routière).

Préconisation :

- Faire un rappel dans les dispositions générales du règlement. Préciser notamment que le déversement des eaux pluviales propres peut être admis avec l'accord du concessionnaire et l'obtention d'une permission de voirie.

Exemple : Les restrictions de publicité :

Des servitudes sont imposées aux propriétés riveraines, limitrophes, ou voisines des axes autoroutiers pour éviter les abus de publicité et favoriser la sécurité routière ainsi que la protection des automobilistes.

Une distance d'éloignement de 40 mètres, mesurés à partir des bords extérieurs de la chaussée, et de 200 mètres en dehors des agglomérations est imposée pour les publicités et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles depuis l'autoroute (*l'article 9 du décret n° 76-148 du 11 février 1976 codifié à l'article R.418-7 du code de la Route*).

La procédure de constatation de ces infractions est détaillée dans les articles L.116.2 à L.116.8 de Code de la Voirie Routière. La violation de ces interdictions est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième catégorie (*article R.418-9 du code de la Route*).

Le Préfet ou ses représentants, dûment assermentés, sont habilités à constater sur l'ensemble du département les infractions aux différents codes et le Maire exerce les mêmes pouvoirs de police sur sa commune.

Les constatations sont portées devant le juge judiciaire.

2.2.3. Les servitudes de reculement en matière d'alignement :

Ces servitudes sont issues d'un plan d'alignement et ne concernent que les propriétés bâties ou closes de mur car les autres sont transférées en pleine propriété à la personne publique dès approbation du plan.

S'il en existe, elles sont figurées telles des servitudes d'utilité publique d'alignement (EL7).

Elles font l'objet d'une indemnisation comme en expropriation et de recours devant le tribunal administratif pour toute contestation de la procédure ou devant le juge de l'expropriation pour toute contestation de l'indemnité.

3- Prévoir l'avenir

La société autoroutière doit anticiper les besoins futurs et particulièrement en matière foncière.

Les aménagements et les urbanisations trop proches de l'infrastructure rendent impossible la mise en œuvre des aménagements nécessaires aux évolutions de l'infrastructure autoroutière et engendrent parfois des problématiques et nuisances pour le bon fonctionnement du réseau et la sécurité des usagers.

La prise en compte de ces évolutions nécessite une réflexion en amont des projets d'aménagement et d'urbanisation. Comme il a été vu précédemment il apparaît nécessaire d'imposer une concertation préalable entre la société autoroutière et la collectivité locale et/ou le porteur de projet pour tous projets situés à proximité de l'autoroute, et ce de façon à adapter les prescriptions d'urbanisme. Cette concertation peut utilement être imposée dans le cadre des Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones concernées.

Pour les zones non soumises à orientation et outre la concertation préalable, il apparaît également indispensable que la société autoroutière puisse formuler un avis sur les autorisations d'urbanisme sollicitées à proximité et aux abords immédiats des infrastructures autoroutières. Une démarche associative doit donc être systématiquement engagée par les services instructeurs en vue de recueillir les préconisations qui s'imposent, le cas échéant, et faire le point sur les éventuels risques sécuritaires encourus.

Localisation PSPL La Galande

Mise en service 2027

