

REÇU 25 JAN. 2017

Site de Nemours
Échangeur de Nemours-Sud
F-77140 NEMOURS
Tél. +33 (0)1 64 45 56 00
Fax +33 (0)1 64 45 56 09
www.aprr.fr

Madame le Maire

58, rue de la mairie
77630 ARBONNE LA FORET

Nemours, le 24 janvier 2017

N/Réf. : DR Paris/IE/JMD/... 
Objet : Autoroute A6-Arbonne la Foret
Avis sur PLU arrêté

Affaire suivie par : JM. DELIGNE

Madame,

Vous nous avez transmis pour avis le PLU arrêté d'ARBONNE LA FORET, ce dont nous vous remercions.

Après avoir analysé avec intérêt les pièces mises à notre disposition, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après notre analyse permettant de mettre en exergue les points sensibles relevés. Ces derniers ont trait principalement à la réglementation applicable à notre domaine, au zonage du domaine public autoroutier que nous gérons, ainsi qu'aux besoins de réduction des risques et nuisances que peuvent encourir nos usagers.

Nous profitons de cette occasion pour attirer l'attention des auteurs du PLU sur l'intérêt d'engager une démarche associative systématique entre les services instructeurs et notre groupe gestionnaire (tant pour ce qui concerne les projets sis à proximité de nos axes que pour toute problématiques relatives à la servitude EL11). Cette association permettra à tout porteur de projet situé aux abords de nos infrastructures de recueillir les préconisations qui s'imposent, et notamment de faire le point sur les risques sécuritaires éventuellement encourus.

Nous vous informons avoir également transmis aux services Urbanisme Opérationnel de la DDT le présent courrier.

Nos services sont à votre disposition, pour accompagner la Commune dans les modifications que vous souhaiteriez apporter au PLU.

Vous remerciant de l'intérêt porté à nos remarques, nous vous prions de croire, Madame la Maire, en l'expression de nos salutations distinguées.

Le Directeur Régional



Eric PAYAN

Pour tout complément d'information et le bon suivi de votre dossier nous vous remercions de faire parvenir vos correspondances à l'adresse suivante :

*Autoroutes Paris Rhin Rhône
Direction Régionale Paris
Echangeur de Nemours Sud
77140 NEMOURS*

Pièces jointes :

- *Note d'analyse du PLU arrêté*
- *Planches de localisation*

NOTE D'ANALYSE TECHNIQUE DU PLU D'ARBONNE LA FORET

Cadrage préalable :

La présente analyse détaillée porte sur le PLU d'ARBONNE LA FORET.

A titre liminaire, nous vous rappelons que le territoire communal est traversé par un tronçon autoroutier de l'A6, dont la gestion du Domaine Public Autoroutier a été concédée à APRR. Le domaine du concessionnaire comprend également sur la Commune :

- Environ la moitié de la plate-forme de la barrière de péage de Fleury
- L'aire de repos d'Arbonne dans le sens Lyon/Paris.

De manière générale les remarques formulées ci-dessous ont pour objectif de s'assurer que la réglementation :

- Ne restreigne pas la possibilité de développer des ouvrages, installations, aménagements ou équipements techniques liés à l'autoroute,
- Ne mette pas en péril la sécurité des usagers de l'autoroute et réduise les risques de nuisances ou d'insécurité liés aux constructions et opérations à réaliser aux abords du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC).

L'A6 se trouve en zone Natura 2000 et en partie en ZNIEFF de type 1.

Analyse du Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

Le PADD est la pièce principale du PLU. Bien que non directement opposable aux opérations, il permet de préciser l'ensemble des orientations et objectifs poursuivis par le PLU. A ce titre l'ensemble des pièces réglementaires devront lui être compatible.

Dans le PADD, l'autoroute A6 est identifiée comme une barrière majeure aux continuités écologiques. Le PADD ne prévoit pas de développement de l'urbanisation aux abords de l'A6 conformément à son objectif de l'axe 2.4.

Il prévoit la protection du bassin versant du Ru de Rebais ainsi que du Marais de Beaudelut, limitrophe à l'A6 au nord du territoire, au niveau de la zone Nzh. D'ailleurs, une partie des emprises du concessionnaire est incluse dans cette zone Nzh, il s'agit de la parcelle ZB n°268 qui pourrait accueillir à terme des mesures environnementales de compensation et/ou de protection des eaux.

Le PADD prévoit la promotion des liaisons douces et en matérialise une qui traverse l'A6. Il s'agit du cheminement de la route de Courance en passage supérieur sur l'A6. Le repérage d'un cheminement déjà existant est sans incidence sur l'activité autoroutière.

Les orientations du PADD ne semblent donc pas susceptibles de nuire à l'activité autoroutière, du moment toutefois que la parcelle ZB 268 soit classée en zone Nr et non Nzh.

Pièces annexes :

Nous nous permettons d'attirer l'attention des auteurs du PLU sur la nécessité de reporter le tracé et le texte législatif de la servitude EL11 relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes de l'autoroute A6.

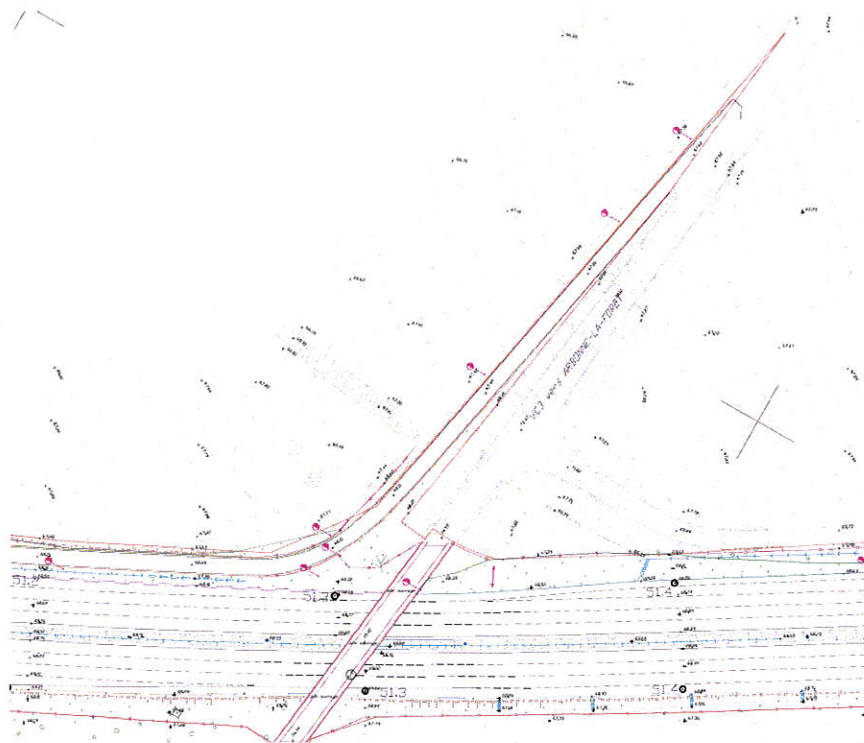
Insérer un plan des servitudes d'utilités publique et y reporter la servitude EL11.

Documents graphiques

D'une manière générale, le plan de zonage classe les emprises du DPAC au sein du secteur Nr, défini dans le règlement comme un secteur de la zone N « *qui correspond au fuseau de l'autoroute A6, à son aire de détente principalement.* »

Certaines parcelles appartenant au DPAC ou au concessionnaire semblent avoir été omises du classement en secteur Nr :

- à l'extrémité sud de la Commune AN283 ~~et 287~~
- une légère emprise pour inclure totalement le carrefour routier à la jonction entre l'accès de service menant au péage et la VC n°3 d'Arbonne.
- une pointe longeant le nord de la VC n°3 vers Arbonne (route de Courance) Voir extrait ci-après.



Intégrer les emprises précédemment citées en secteur Nr. Nous vous joignons à ce titre les plans de notre domaine public autoroutier concédé qui ont vocation à être fournis aux auteurs du PLU pour leur permettre une précise prise en compte de notre réseau. Toutefois, ces plans issus de notre base de données interne ne devront pas figurer dans les documents publics du PLU.

Analyse des orientations d'aménagement et de programmation :

Le PLU prévoit uniquement des Orientations sectorielles, lesquelles sont toutes situées au sein du bourg. Éloignées de l'A6, elles ne sont pas susceptibles d'impacter à l'activité autoroutière.

Prescriptions graphiques des plans de zonage :

Certaines prescriptions graphiques attirent notre attention et sont susceptibles de restreindre le bon développement, la gestion et l'entretien des infrastructures autoroutières.

Espaces boisés classés

A plusieurs endroits sur la Commune, les auteurs du PLU ont choisi d'instituer des espaces boisés classés (prévus par l'article L.113-1 du code de l'urbanisme) au sein de la zone N, pour assurer la pérennité de l'état des boisements directement limitrophe au DPAC.

Nous attirons l'attention des auteurs du PLU sur le fait que l'institution d'EBC jouxtant les limites directes du DPAC est incompatible avec les besoins et délais d'urgence que peuvent revêtir certaines de nos interventions (notamment la sécurisation des usagers, les besoins d'entretien, ...).

Il est demandé de respecter autant que possible une marge 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.

Prescriptions réglementaires

Il est rappelé que le DPAC est classé au sein du secteur Nr correspondant aux emprises autoroutières. Ponctuellement certaines parcelles énoncées ci-avant sont en secteur Nb ou Nz, lesquels présentent une réglementation qui ne permet pas la bonne gestion de l'activité autoroutière, et c'est la raison pour laquelle il est demandé aux auteurs du PLU de bien vouloir les intégrer en secteur Nr.

Concernant le règlement du secteur Nr, il est spécifique au fonctionnement du service public autoroutier. Il répond globalement à sa vocation toutefois, il est relevé que :

Occupations du sol

- L'article N1 interdit explicitement le « comblement des mares identifiées au PDD ». Or la parcelle ZB 268 qui est susceptible d'accueillir un ouvrage de gestion/dépollution des eaux provenant des emprises autoroutières prend place sur un marais identifié au PADD. Il convient de s'assurer que cette formulation de « mare » n'englobe pas les marais. Une simple précision, mais néanmoins à notre sens indispensable, pourrait figurer en ce sens dans le rapport de présentation, par exemple dans la partie des « justifications des choix retenus » (page 167 et suivantes).

- L'article N2 autorise bien les « constructions et installations liés au fonctionnement du service public autoroutier », mais ne cite pas les dépôts (en cas de nécessité de stockage même modéré – dépôt de matériaux de type sables / graviers / sels de déneigement), les aménagements ainsi que les ouvrages, ni les mesures environnementales qui peuvent être nécessaires dans le cadre du fonctionnement courant de l'autoroute. Or ces derniers ne correspondent pas à strictement parler à la définition de « constructions » ou « d'installations ».

Le règlement du secteur Nr doit donc être ajusté au point 2. 3 afin d'être complet dans les différentes destinations nécessaires au bon fonctionnement de l'activité autoroutière.

Traduction possible :

2.3. En secteur Nr, seules sont autorisées les constructions, dépôts, ouvrages, aménagements, mesures environnementales et installations liés au fonctionnement du service public autoroutier.

-Il est important pour le bon fonctionnement des ouvrages autoroutiers que les aménagements réalisés aux abords de l'autoroute n'impactent pas nos installations de gestion des eaux pluviales (fossés, bassins de rétention).

En effet, parfois par méconnaissance, des constructeurs ou exploitants agricoles rejettent leurs eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales autoroutier, ce qui conduit à saturer ce dernier ou le charger de pollutions spécifiques que les ouvrages autoroutiers ne sont pas destinés à traiter.

Nous rappelons que nos installations de gestion des eaux pluviales sont dimensionnées et conçues pour protéger le milieu naturel de la pollution générée par l'infrastructure autoroutière. A ce titre, les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire.

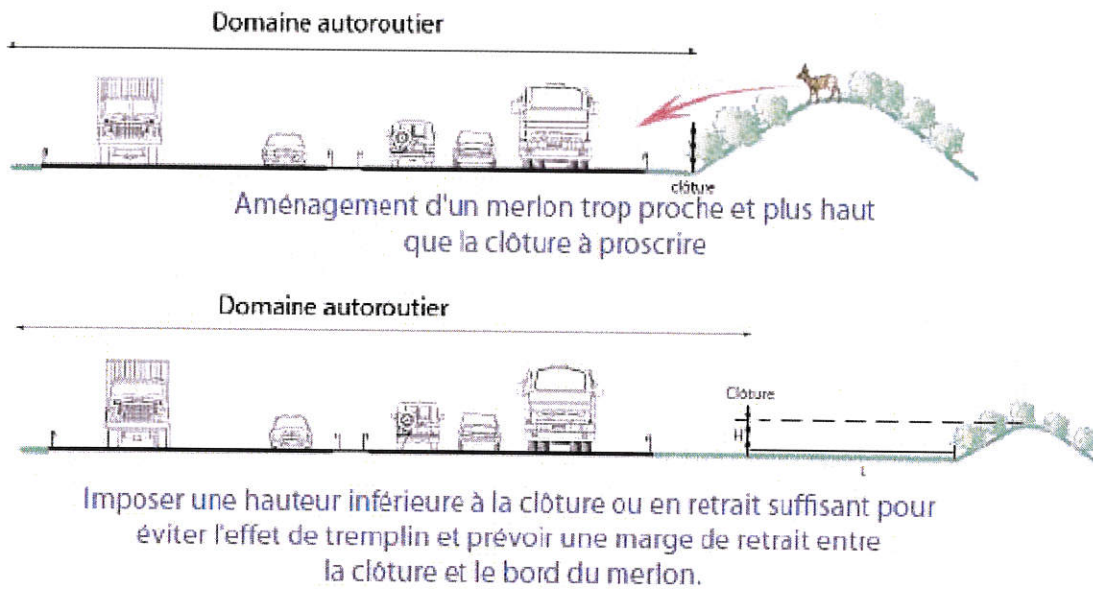
Traduction possible : Préciser à l'article N4 que les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire.

Affouillements et exhaussements de sols admis à proximité de l'autoroute

Les articles 1 et 2 autorisent les affouillements et exhaussements. La réalisation de tels affouillements ou exhaussements peut avoir de fortes répercussions sur nos ouvrages lorsqu'ils sont trop rapprochés ou plus haut que la clôture, augmentant ainsi les risques d'intrusion.

Pour des raisons de sécurité, en cas d'aménagement de ce type, il conviendrait de prévoir une marge de recul suffisante par rapport à la clôture du DPAC ou de limiter la hauteur de l'ouvrage à celle des clôtures délimitant le domaine public autoroutier.

Aménagement de merlons



Traduction possible :

2.1 – Dans l'ensemble de la zone N :

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.*
- Les aires de stockage divers sous réserve qu'elles soient liées à l'occupation et à l'utilisation du sol admises dans la zone et qu'elles soient non visibles du domaine public.*
- Les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont rendus nécessaires pour la réalisation des occupations et des utilisations du sol admises dans la zone, ou s'ils sont directement liés à des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Lorsqu'ils ne sont pas liés à l'activité autoroutière, les exhaussements de sol devront respecter une hauteur inférieure ou égale à celle de la clôture délimitant le Domaine Public Autoroutier Concéde ou prévoir un recul suffisant par rapport à la limite de ce dernier.*

Règles d'implantation

En outre, l'article N6 pose plusieurs difficultés :

- Il impose un retrait des constructions de 1m minimum par rapport à la voie publique. Or, nos installations nécessitent de se trouver au sein ou à la limite même de l'alignement parfois. Cette obligation de recul est incompatible avec la bonne gestion de l'activité autoroutière. Il conviendrait d'exempter de ce recul les constructions, dépôts, ouvrages, aménagements, mesures environnementales et installations liés au fonctionnement du service public autoroutier.

- A l'inverse, cette formulation sous-entend que des constructions autres que celles autoroutières peuvent s'implanter à seulement 1 mètre du DPAC. Des constructions et installations trop proches de l'infrastructure peuvent présenter un risque d'insécurité pour les

usagers de notre infrastructure et génèrent bien souvent une banalisation paysagère des territoires, sans et peuvent aussi à terme parfois restreindre les possibilités d'évolutions de l'infrastructure.

- Enfin, aucune disposition graphique ou réglementaire ne vient rappeler l'existence d'une marge de recul inconstructible de 100m de part et d'autre de l'axe de l'A6 en vertu des articles L111-6 et 7 du code de l'urbanisme. En autorisant un recul de seulement 1m ou 5m selon les secteurs, sans justifier d'une étude d'entrée de ville, l'article N6 se met en contradiction avec cette réglementation nationale. Il convient donc de rappeler dans l'article N6 cette marge de 100m qui pour mémoire s'applique à toutes constructions sauf :

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

Traduction possible dans l'article N6 :

6.1 - Dispositions générales

Les dispositions de l'article N.6 s'appliquent à toutes voies et emprises publiques.

6.2 - Règles d'implantation.

Les règles d'implantations du présent paragraphe 6.2 viennent compléter et non déroger à la marge de recul prévue par l'article L 111-6 du code de l'urbanisme.

6.2.1 - Dans l'ensemble de la zone N, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif doivent être implantées avec un retrait minimum de 1 mètre de l'alignement.

6.2.2 - En secteurs Na et Nj, les constructions, hormis celles visées à l'alinéa 6.2.1. doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres de l'alignement.

6.2.3 - Une implantation différente des constructions peut être autorisée ou imposée en cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante dont l'implantation n'est pas conforme à la présente règle sans aggraver la non conformité.

6.3 Les constructions, dépôts, ouvrages, aménagements, mesures environnementales et installations liés au fonctionnement du service public autoroutier ne sont pas soumis aux règles d'implantation du présent article.

-L'article N7 impose un recul systématique d'au moins un mètre par rapport aux limites séparatives mais cette disposition peut être problématique, par exemple lorsqu'il est nécessaire d'implanter une installation technique sur des emprises du concessionnaire qui font partie du domaine autoroutier mais pas du DPAC et qui sont donc encore cadastrées. De plus, il est courant que les clôtures autoroutières soient implantées avec un léger retrait des limites afin de pouvoir intervenir dessus plus facilement, ce qui se heurterait à la règle de l'article N7. Il conviendrait d'exempter les équipements liés à l'activité autoroutière de cette prescription.

Traduction possible dans l'article N7 :

7.1 – Dans l'ensemble de la zone N, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif doivent être implantés avec un retrait minimum de 1 mètre, sauf celles liées au fonctionnement du service public autoroutier qui peuvent s'implanter librement.

Aspect extérieur

L'interdiction du blanc pur semble générale. Il n'est pas précisé si elle concerne uniquement les constructions ou bien les installations ou équipements. Cela poserait des difficultés aux équipements et installations techniques liés à l'activité autoroutière. De même l'aspect des tuiles, et les pentes de toiture ne sont pas adaptées aux installations techniques de type sanitaires ou abris que l'on peut trouver dans l'aire de repos ou à la barrière de péage. La limitation de la hauteur des clôtures et la réglementation de leur nature est également problématique.

Toutefois, l'article N11 prévoit bien en point 11.6 ; « *Sous réserve de l'application de l'article R. 111-27 du Code de l'Urbanisme, des dispositions différentes peuvent être admises ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif nécessitant par leur fonction une forme architecturale spécifique.* ». Cette exception doit permettre de palier aux difficultés de règlement sur l'aspect extérieur des installations autoroutières.