

PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune de VIEUX CHARMONT

(25614)



PIÈCE N°5.1 : OAP AMÉNAGEMENT

Prescrit par délibération du : 11/05/2015
Arrêté par délibération du : 14/04/2025
DATE ET VISA

DOSSIER D'ARRÊT



Cabinet d'urbanisme DORGAT

3 Avenue de la Découverte
21 000 DIJON
03.80.73.05.90
dorgat@dorgat.fr
www.dorgat.fr



Cabinet d'environnement PRELUDE

30 Rue de Roche
25360 NANCRAI
03.81.60.05.48
contact@prelude-be.fr
www.prelude-be.fr



le 17/04/2025
Henri Francis DUFOUR
Le Maire,

I - LA NOTION DE COMPATIBILITÉ ET LA TRADUCTION DES OAP	2
II – LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMENAGEMENT	2
IIA - LA QUALITÉ DE L'ESPACE COLLECTIF	2
IIB- LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT	3
IIC – L'APPROCHE BIOCLIMATIQUE DES CONSTRUCTIONS	4
III - LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGÈRES	5
IIIA - GESTION DES EAUX PLUVIALES	5
IIIB - LE TRAITEMENT DES FRANGES URBAINES	5
IV – LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES	6
IVA - ÉCHÉANCIER PRÉVISIONNEL D'OUVERTURE À L'URBANISATION	6
IVB – ORIENTATION SECTORIELLE « QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL »	6
IVC – ORIENTATION SECTORIELLE « RECONVERSION RUE DE BELFORT »	11

I - LA NOTION DE COMPATIBILITÉ ET LA TRADUCTION DES OAP

Les orientations d'aménagement particulières aux secteurs identifiés sur les plans graphiques font l'objet du présent document pour lequel sera appliquée une notion de compatibilité, contrairement aux prescriptions réglementaires (plans graphiques et règlement) qui s'imposent dans une notion de conformité.

La notion de conformité exige une stricte application de la règle, alors que le rapport de compatibilité entend faire appliquer l'esprit de la règle avec la possibilité de pouvoir s'écarter quelque peu des orientations lorsque le projet proposé répond globalement aux objectifs de développement attendus. Pour cette notion de compatibilité il est donc attendu que la traduction ne fasse pas obstacle ou remette en cause l'application des orientations d'aménagement et de programmation, pour cela les prescriptions quantitatives indiquées dans les OAP thématiques ou sectorielles devront être réalisées sans dépasser de plus de 20% les règles indiquées.

Quoi qu'il en soit, d'autres traductions sont possibles si elles atteignent les objectifs annoncés.

Il est également précisé qu'en cas de contradiction entre les règles des OAP (qui se veulent volontairement générales) et celles du règlement (spécifiques à certaines zones), ce sont les règles du règlement qui priment.

II – LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMENAGEMENT

IIA - LA QUALITÉ DE L'ESPACE COLLECTIF

L'espace "collectif" s'entend de l'emprise utilisée par les habitants et les visiteurs qui n'est pas comprise dans les lots privatifs affectés à la construction. Cet espace correspond souvent aux emprises destinées à être incorporées dans le domaine public (à court ou long terme).

Ainsi, dans l'optique d'une meilleure gestion des réseaux et espaces ouverts à la circulation publique, la commune souhaite que l'espace collectif soit intégré dans son domaine public (ou dans le domaine intercommunal en fonction des transferts de compétences) dès sa réalisation afin d'en assurer à terme l'entretien et que tous les habitants puissent en disposer.

Pour se faire, il convient que les espaces collectifs soient réalisés en référence aux documents techniques unifiés en fonction de leur destination future, en prenant soin de tenir compte de la qualité de l'investissement initial et des obligations d'entretien qu'il engendrera. La commune est attachée à ce que les matériaux et composants de l'aménagement soient de bonne tenue dans le temps et nécessitent le minimum d'entretien. Le but est de limiter les travaux d'entretien ultérieurs dans des normes raisonnables et à l'échelle du budget communal ou intercommunal.

Les voies de circulation devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic comprenant véhicules légers, cycles, piétons, véhicules de secours, d'enlèvement des ordures ménagères. Le traitement des entrées et sorties des véhicules sur les voies de desserte existantes devra être qualitatif et garantir la sécurité des usagers de la voie (tant piétons, que véhicules).

À ce titre, afin de veiller à une meilleure sécurité de l'espace collectif, il est imposé :

- de créer des trottoirs ou des espaces affectés aux piétons suffisamment calibrés
- de faciliter la visibilité aux carrefours et lors de l'insertion de véhicules sur les voies.

IIB- LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT

Accessibilité

Tout aménagement doit maintenir les continuités et liaisons piétonnes et véhicules existantes et rechercher à créer des liaisons entre quartiers/ opération, en priorisant un principe de continuité avec les liaisons existantes pour assurer un maillage cohérent et sécuritaire.

Ainsi, lorsque les orientations d'aménagement et de programmation s'accompagnent de plans schématiques, la localisation des accès qui se situe dans la continuité de voies existantes doit impérativement être respectée.

Les espaces de développement de l'urbanisation doivent pouvoir être greffés simplement à la structure urbaine existante. Il est donc impératif de tenir compte des conditions de raccordement lors de la conception technique et urbanistique des opérations d'urbanisme, quelles que soient leur forme juridique et leur importance.

Il conviendra également de maintenir et favoriser les liaisons entre les quartiers, tant routières que piétonnes. Les impasses peuvent se justifier au regard de la configuration des terrains, dans la mesure où toutes les possibilités de raccordement ont été questionnées.

Stationnement visiteurs

Hormis au sein de la Zone d'aménagement concertée (secteur Uec) toute voie nouvelle devra être ponctuée par des espaces de stationnements visiteurs en nombre suffisant et répartis d'une façon équilibrée. C'est dans l'espace collectif des opérations, et donc hors emprise des lots, que doivent être prévues ces places de stationnement.

Il convient de se référer au règlement de la zone pour connaître les normes minimales imposées, en l'absence de prescription réglementaire toute opération portant sur la création de minimum 3 constructions à destination d'habitat devra prévoir 0.5 place visiteur par construction (sauf en cas de production de logements sociaux).

La gestion des déchets

Des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers (ou économiques pour les zones économiques) sont à prévoir au sein de chaque opération et / ou lors de la conception des bâtiments. Ils devront être placés en fonction des possibilités du terrain, au droit de l'espace ouvert au public ou futur public.

La diversification du parcours résidentiel

Aucune zone à urbaniser n'est identifiée sur le territoire, et hormis les capacités mobilisables au titre de la ZAC, les capacités de création de logements sont réparties sur l'ensemble de la trame urbaine par le biais des capacités de réhabilitation ou densification.

Dans toute opération d'habitat portant sur la création de plus de 4 logements, il est attendu la traduction d'un principe de variation de la taille des lots ou logements afin de pouvoir répondre aux besoins de tous les habitants avec une offre orientée vers la production d'au moins 20% de logements de petites tailles (T1 à T3).

Des efforts supplémentaires en matière de production de logements collectifs et locatifs sont attendus au sein de la ZAC du CREPON.

IIC – L'APPROCHE BIOCLIMATIQUE DES CONSTRUCTIONS

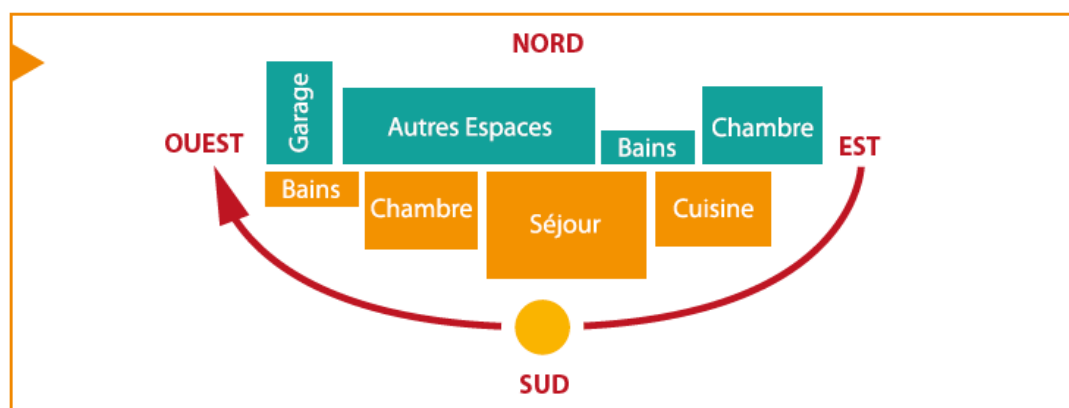
Les constructions neuves étant désormais soumises à des normes exigeantes en matière de performance énergétiques, les présentes orientations ne prévoient pas la fixation d'objectifs quantifiés spécifiques, mais la conception des opérations (d'une ou plusieurs constructions) devra traduire les objectifs de bioclimatisme (tant en hiver, qu'en été) pour limiter les déperditions énergétiques. Ces objectifs s'imposent également lors de l'extension de constructions existantes.

La conception bioclimatique s'appuie sur des stratégies et techniques architecturales ou naturelles (végétalisation) cherchant à privilégier les constructions passives basse consommation qui profitent au maximum du soleil en hiver et de s'en protéger durant l'été. Ainsi, la conception et l'orientation des bâtiments doivent exploiter au maximum l'énergie et la lumière du soleil. Il est attendu de :

- Prioriser et maximiser les surfaces vitrées au Sud qui bénéficient d'un apport maximum de soleil en hiver (chauffage passif) et de les accompagner de protections solaires horizontales dimensionnées pour bloquer le rayonnement solaire en été.
- Prioriser les murs aveugles ou les espaces tampons (annexes, garages, cellier...) au nord, tout en cherchant à minimiser les surfaces vitrées sur cette façade (pour limiter les déperditions énergétiques).
- Accompagner les ouvertures implantées à l'Est et l'Ouest (qui bénéficient d'un fort rayonnement solaire en été) de protections solaires verticales ou d'une végétation caduque (qui permettent de protéger du rayonnement estival tout en offrant un maximum de rayonnement hivernal).
- Rechercher la compacité des formes bâties pour optimiser l'enveloppe thermique et limiter les déperditions et favoriser les locaux traversants pour permettre une meilleure ventilation naturelle.

Lors de la réalisation d'opérations d'ensemble, le découpage parcellaire, de taille et formes variées, doit permettre d'optimiser la surface des terrains à urbaniser tout en consacrant une part à l'accueil des espaces publics.

Il convient également de tirer parti des avantages du site d'accueil tout en se protégeant de ses contraintes. La végétation et les constructions existantes doivent être prises en compte lors de la conception notamment pour limiter les masques solaires hivernaux.



[7.5] : Organisation bioclimatique d'un logement type - source : ADEME

III - LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGÈRES

Les présentes orientations s'appliquent dans une notion de compatibilité. Parti est pris de les traduire au sein du présent document, et non pas au sein du règlement, afin d'admettre une certaine marge de manœuvre (qui ne peut être anticipée au cas par cas).

IIIA - GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les plans de conception des espaces collectifs et privatifs doivent être conçus sur la base des principes de gestion intégrée des eaux pluviales et respecter certaines prescriptions favorables au maintien d'une trame de nature en ville à savoir :

- Obligation de replanter en nombre équivalents les arbres abattus préexistants dans le cadre d'une opération d'aménagement ou de construction.
- Au moins 50% des surfaces de stationnement (publiques ou privées) sont réalisées avec des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant partiellement les fonctions écologiques des sols.
- Respect des principes de gestion intégrée des eaux pluviales à savoir :
 - Éviter l'imperméabilisation des nouveaux sols et profiter des projets de requalification pour reperméabiliser les sols ;
 - Éviter le ruissellement des petites pluies en les gérant « au plus près » ;
 - Déconnecter les eaux pluviales des réseaux et les diriger vers les espaces verts ;
 - Réduire l'impact des pluies plus fortes sur les réseaux, en tamponnant et en stockant ;
 - Anticiper la gestion des eaux pluviales dès que possible dans le projet, y compris pour les pluies les plus importantes.

Ces prescriptions doivent être respectées même en l'absence de projet d'urbanisation ou de construction.

Ces principes sont accompagnés d'une plaquette pédagogique illustrative en annexe des présentes OAP, qui n'a qu'une portée d'exemple. Si tout ou partie de ces principes devaient entrer en contradiction avec les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux ou des prescriptions demandées par la Police de l'Eau dans le cadre d'étude de dossiers Loi sur l'Eau ou relatifs à la prise en compte des zones humides, ils pourraient être écartés.

IIIB - LE TRAITEMENT DES FRANGES URBAINES

Le traitement des franges urbaines sera différencié en fonction que le tènement s'adosse à une zone agricole ou naturelle.

Les clôtures :

- Dans le cas d'une zone naturelle, les clôtures, lorsqu'elles existent, devront être obligatoirement constituées d'une haie vive d'essence variée à feuillage persistant éventuellement doublée d'un grillage souple ou rigide. Des essences à feuillages caducs sont admises si elles représentent moins de 40% des essences plantées sur le linéaire concerné.
- Dans les deux cas (implantation en limite avec une zone A ou N) les clôtures devront obligatoirement comporter un ou plusieurs dispositifs favorables au passage de la petite faune. Ces dispositifs devront prévoir la création d'ouvertures de 10 à 20 cm² tous les 15 mètres (avec un minimum d'un passage même lorsque la clôture présente une longueur inférieure à 15m). Il est possible de s'inspirer du fascicule de recommandation joint.

Le linéaire bâti :

- Les constructions qui s'implantent en limite avec une zone A ou N devront présenter un linéaire maximum de 8m dans le cas d'une zone naturelle et de 10m dans le cas d'une zone agricole.
- Tout linéaire existant déjà implanté en limite doit être pris en compte. Ainsi, lorsqu'une construction nouvelle s'implante en continuité d'une construction existante (elle-même implantée en limite), ou quand la distance séparant ces deux constructions est inférieure à 2m, la limite total cumulée devra respecter les dispositions ci-avant.

IIIC – GESTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

L'artificialisation est définie dans le code de l'urbanisme comme étant "l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage".

Elle est à l'origine de plusieurs pressions sur l'environnement et doit faire l'objet d'un questionnement dans tous projet d'aménagement (qu'ils soient ou non soumis à autorisation d'urbanisme).

- Amplification des risques d'inondations : la dégradation de la capacité des sols à absorber l'eau par infiltration en raison de leur imperméabilisation.
- Perte de la biodiversité par disparition des écosystèmes ou rupture des continuités écologiques. La transformation d'un espace naturel en terrain imperméabilisé, modifie ou fait disparaître l'habitat des espèces animale ou végétale et peut conduire à leur disparition d'un territoire.
- Réchauffement climatique : un sol artificialisé n'absorbe plus de CO2 et participe donc à la hausse des températures (perte de végétation, changement d'état des sols). Il contribue également au renforcement des îlots de chaleur en zone urbaine.

IV – LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES**IVA - ÉCHÉANCIER PRÉVISIONNEL D'OUVERTURE À L'URBANISATION**

Rappel des dispositions de l'article L151-6-1 du code de l'urbanisme : « les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant ».

Aucune zone à urbaniser n'est prévue au titre du PLU, aussi il n'y a pas lieu de préciser un échéancier détaillé d'ouverture à l'urbanisation. À noter toutefois que les opérations d'aménagement réalisables au sein de la trame urbaine doivent répondre à un nécessaire principe d'échelonnement de leur urbanisation.

IVB – ORIENTATION SECTORIELLE « QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL »

Trois quartiers d'habitat sociaux sont identifiés au titre du SCOT du Pays de Montbéliard comme des grands ensembles urbains qu'il convient de protéger afin qu'ils puissent jouer pleinement leur rôle urbain et s'ouvrir davantage sur l'environnement. Il s'agit des secteurs des **Peupliers**, de **Coutey** et des **Vignoles**.

Au titre du SCOT, les OAP doivent encadrer le potentiel de restructuration et conforter les espaces de centralités de ces quartiers en recherchant une mixité fonctionnelle, et (entre autres) affirmer une trame d'espace public hiérarchisée, maillée pour accroître la qualité du cadre de vie.

Ces grands ensembles présentent une densité globale assez importante, mais l'implantation des bâtiments (petits ou plus grands collectifs) contribue à les différencier du reste du territoire. Ainsi, au sein des trois zones, toute nouvelle construction sera interdite au sein des espaces libres des secteurs, sauf les équipements public ou d'intérêt collectif visant à valoriser les sites ou à être créateurs de lien social.

Le maillage piétonnier devra être conservé pour améliorer le rattachement de ces quartiers au reste du bourg. De même tous les éléments végétalisés existants devront être préservés, voir développés et ce afin de maintenir de petits poumons verts au sein du bourg, et notamment de contribuer à la lutte contre les effets des îlots de chaleur (hausse des températures dans les milieux de plus en plus denses).

De même, les grands espaces paysagers et environnementaux devront être préservés de toute construction. Les plantations existantes devront être maintenues et ou remplacées en quantités équivalentes et dans des essences adaptées au climat.

Pour chacune des trames identifiées ci-dessous, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- Interdire les nouvelles constructions sauf cas limités. Maintenir les vues dégagées sur les bâtiments et tenir compte de la proximité des stationnements.
- Préserver les arbres existants et identifiés.
- Valoriser les îlots centraux avec des équipements public ou d'intérêt collectif.
- Sur le secteur de Vignolles, la possibilité de valoriser les toitures terrasses des box dans l'optique de développer les énergies renouvelables. En effet, la constitution de ces bâtiments offre un potentiel qui devra être évalué au regard de la proximité avec les riverains.

Au sein du secteur Peupliers / Rue du Fort, la zone centrale végétalisée pourra être aménagée en stationnement en lien avec la Zone d'Aménagement Concertée riveraine.

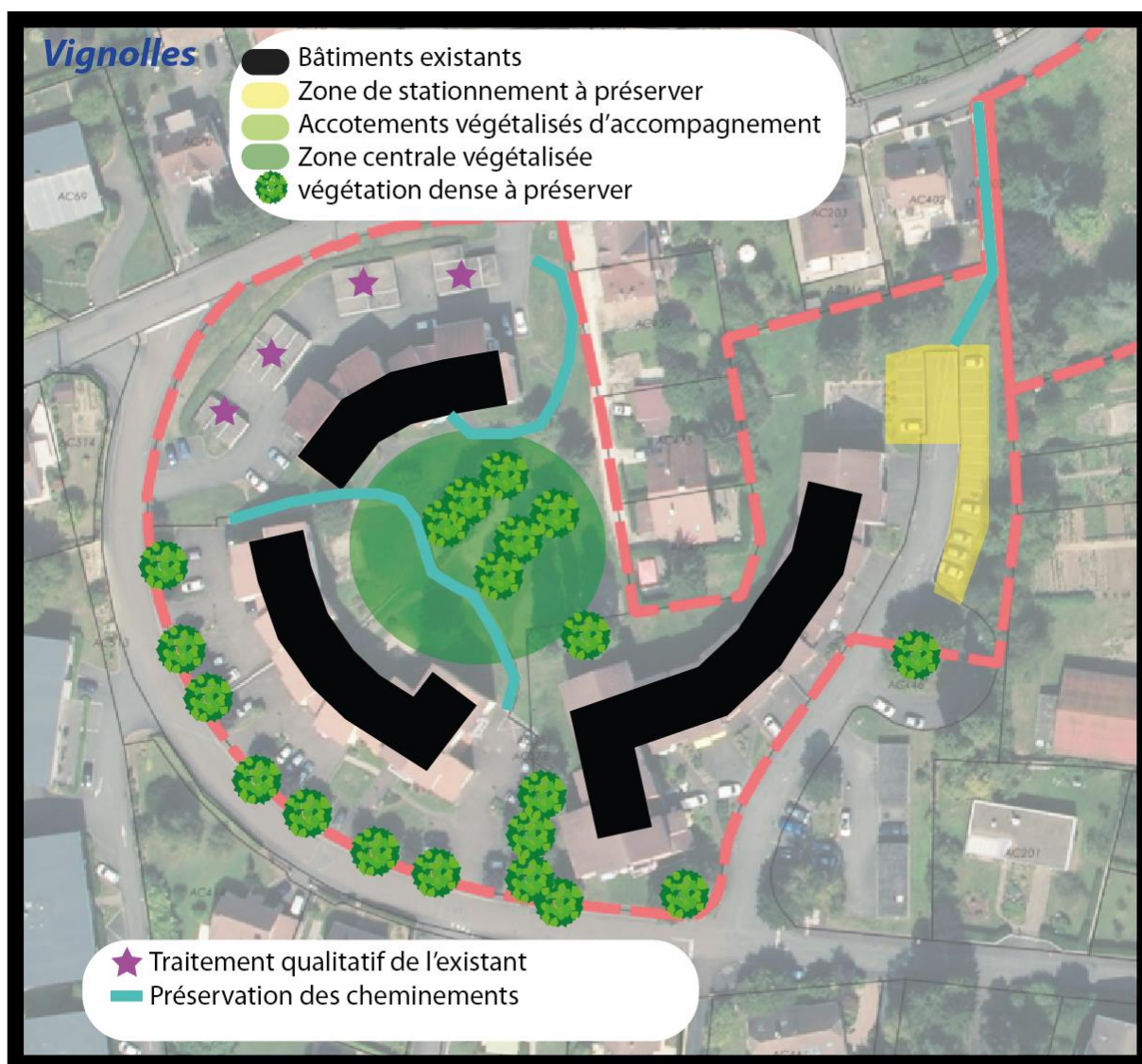




Vue panoramique sur les arrères de propriété du secteur « peuplier »



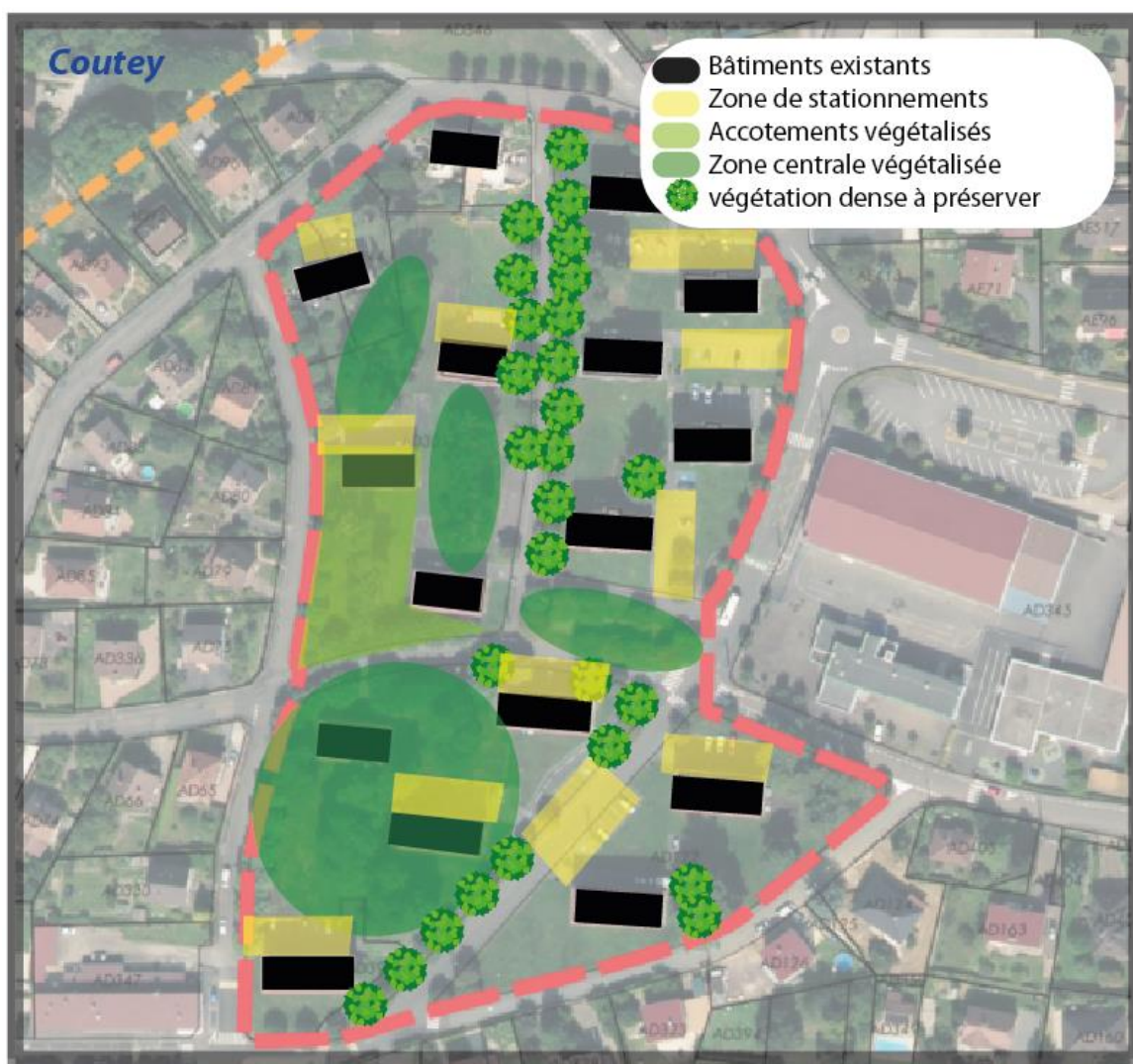
Vue panoramique sur l'lot central en question



Vue générale du site



Vue sur les toitures des box à valoriser



Vue sur les alignements d'arbres à préserver.



Terrain de pétanques à valoriser

IVC – ORIENTATION SECTORIELLE « RECONVERSION RUE DE BELFORT »



Ce secteur porte sur un ténement accueillant une maison et un ancien corps de ferme (classé en zone U) et ses abords végétalisés (classés en zone A).

Pour cette opération il est prévu, en compatibilité avec les orientations ci-après établies par le CAUE, les éléments suivants :

- Une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble avec possibilité de réaliser plusieurs tranches de travaux. La première opération d'ensemble (éventuellement phasée) devra porter sur la totalité du secteur classé en zone urbaine).
- La réalisation de 4 logements minimum (maximum 7 logements) s'appuyant sur offre de logements locatifs (environ 80%) et de petites tailles (T1 à T3). Cette offre de logements s'accompagnera d'une offre de cellules commerciales en rez-de-chaussée et d'une offre éventuelle de bureau.

L'opération prévoit la possibilité d'un bouclage qui pourra être mis en œuvre une fois l'acquisition du chemin privatif par la Commune. Le cas contraire, l'OAP devra questionner les conditions d'accessibilités en entrée/sortie depuis le site.



ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION « RUE DE BELFORT »



Évolution - Aménagement parcellaire

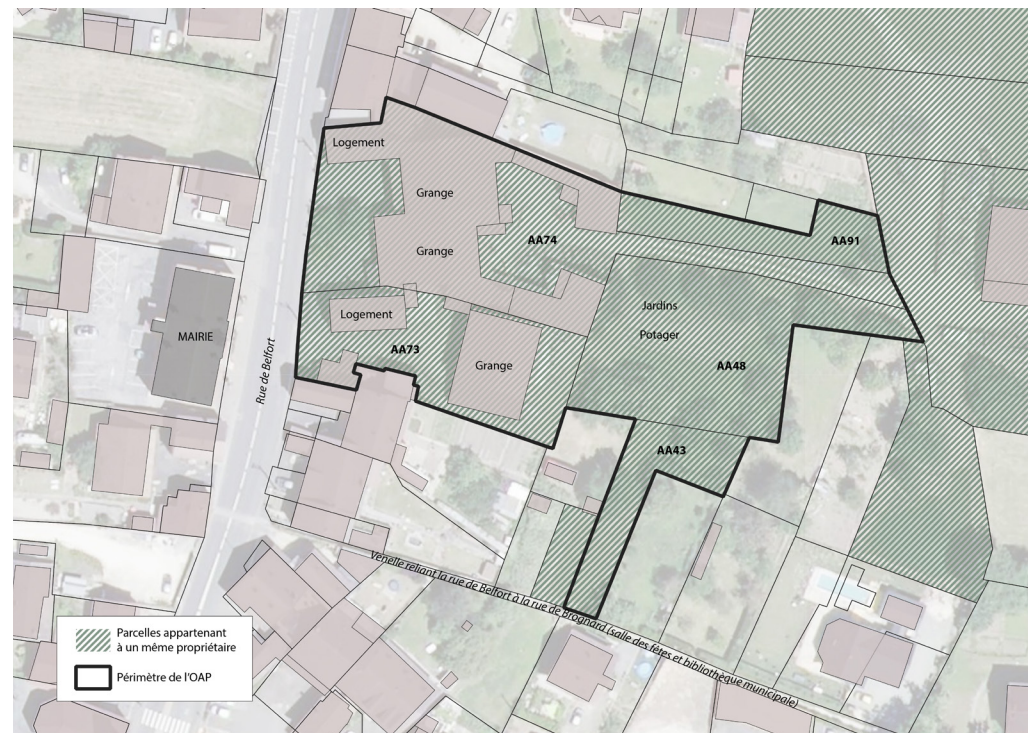
L'OAP « rue de Belfort » porte sur un tènement foncier d'environ 6 000 m² accueillant :

- 2 anciens corps de ferme (parcelles AA73 et AA74). Ces ensembles sont chacun composés d'un local d'habitation donnant sur la rue de Belfort et d'une ancienne grange au volume imposant servant aujourd'hui de stockage ;
- des terrains attenants, aujourd'hui principalement occupés par un jardin potager et un verger (AA48 et AA91) ;
- une parcelle permettant de relier l'arrière des constructions à la venelle existante au Sud (AA43).

Orientations générales de l'OAP

Compte-tenu de sa localisation, et notamment de sa proximité à la mairie, la commune souhaite valoriser cet espace en créant un lieu de vie qualitatif pour l'ensemble des charmontais. Pour cela, plusieurs principes généraux guideront l'aménagement du site :

- **Intégration architecturale et paysagère** : en cas de rénovation ou création de nouveaux bâtiments, il conviendra de s'appuyer sur l'architecture des bâtiments existants. L'objectif global est de permettre une évolution du site tout en laissant la possibilité de traduire l'expression de partis architecturaux contemporains ;
- Le projet devra chercher une **renaturation de certains espaces**, pour favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales et lutter contre les îlots de chaleur ;
- La destination des constructions pourra évoluer pour proposer une **diversité de fonctions** : logements et commerces/services a minima, activités tertiaires possibles ;
- Le **stationnement sera réalisé à l'Est des constructions**. Les places de stationnement devront permettre de pallier aux problématiques actuellement rencontrées dans ce secteur ;
- Un **espace public sera créé à l'Est des constructions** (AA48 et AA91) et **des cheminements doux seront réalisés** pour y accéder, notamment depuis/vers la venelle existante ;
- L'aménagement du site pourra être réalisé en plusieurs phases.



Les pages qui suivent détaillent plus précisément le site ainsi que les attentes, objectifs et orientations à suivre par tout projet d'aménagement.

Analyse patrimoniale du site

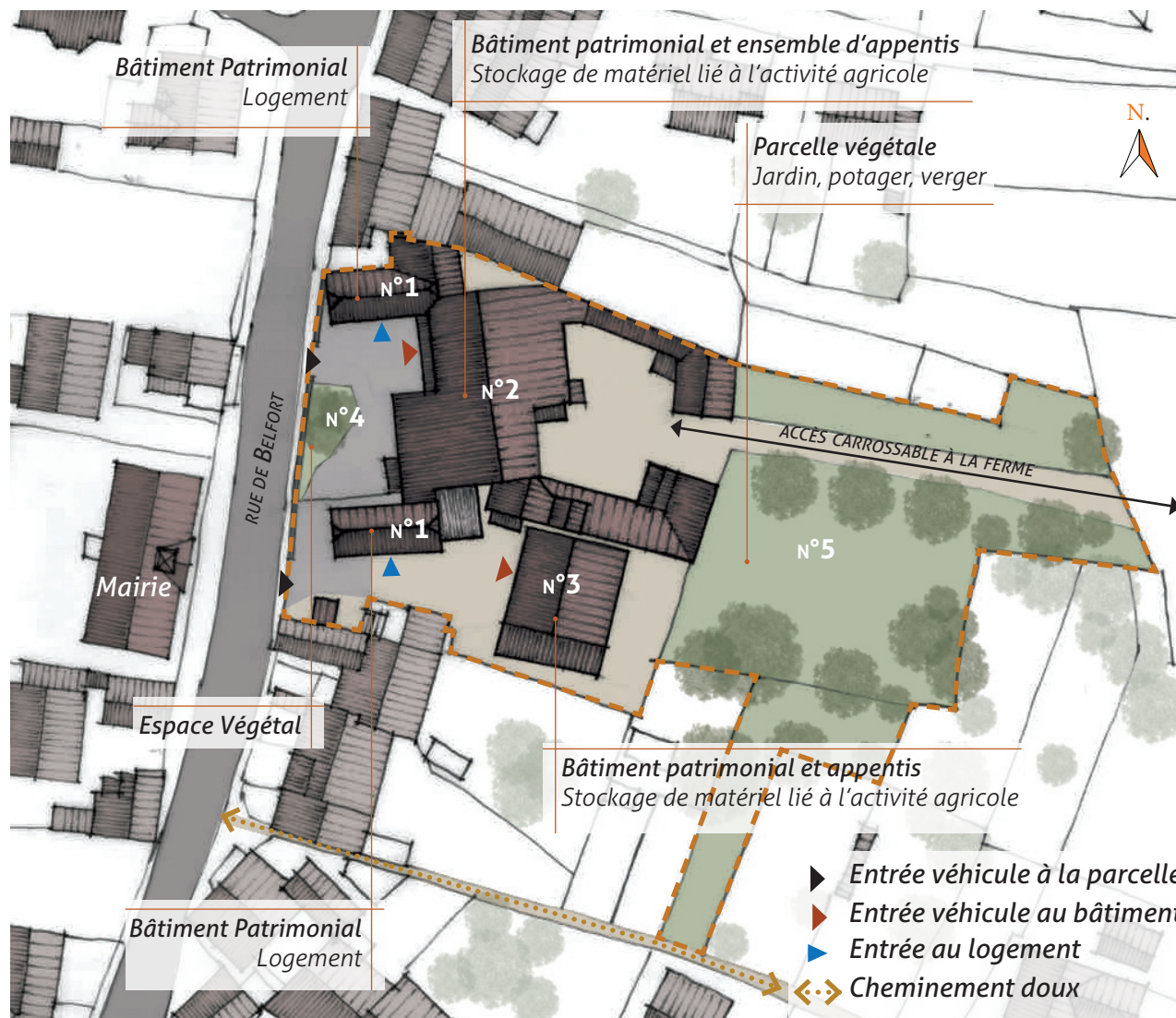


CROQUIS - FRONT DE BÂTI SUR RUE

Le tènement foncier se compose de plusieurs corps de bâtiment à fort intérêt patrimonial et d'autres petites constructions et appentis moins qualitatifs.

Au-delà de leur état sanitaire et structurel, les corps de bâtiment principaux des deux constructions ayant pignon sur rue (N°1) et les deux bâtiments de stockage agricole (N°2 et N°3) disposés en retrait de la rue accueillent de nombreuses qualités architecturales : demi-croupes, retroussis de toiture, ordonnancement des façades, proportions plus haute que large des ouvertures, volets persiennes, encadrements des ouvertures en pierre, menuiseries avec petits bois...). **Ces éléments patrimoniaux sont à conserver et à conforter lors d'une future réhabilitation.**

De plus, sa composition urbaine formant un 'U' ouvre une partie de la parcelle donnant sur la rue de Belfort, créant un espace de respiration partiellement déjà arboré (N°4). A l'Est des constructions, l'espace s'ouvre et offre une grande valeur paysagère : un jardin, un verger et un potager se déploient sur plus de 2 700 m² (N°5)



PLAN DE SITUATION - EXISTANT



Deux bâtiments ayant pignon sur rue et un bâtiment en retrait forment un espace ouvert créent une **composition urbaine à conserver**.



La **symétrie des ouvertures** en façade est caractéristique d'une construction patrimoniale. Les **encadrements des ouvertures** et les **chaînages d'angle** en grès sont des modénatures intéressantes à mettre en valeur.



Cette façade accueille une ouverture avec un **arc en anse de panier** et une **porte en bois** caractérisant l'architecture rurale et patrimoniale de notre département. Le **auvent** avec une structure bois rapportée sur des **corbeaux** est un élément important à conserver. Le bâtiment d'habitation mitoyen accueille également des **persiennes** et des **menuiseries avec petits bois**.



De nombreuses petites constructions et appentis viennent alourdir cet ensemble patrimonial. Ces éléments sont dans un état de vétusté affirmé.



Ce bâtiment dispose de peu d'ouverture. Il a la particularité d'avoir un niveau de rez-de-chaussée surélevé par rapport au sol du terrain côté Est ; cela est une contrainte pour sa réhabilitation. Peu de modénature sont présentes mis à part certains **encadrements des ouvertures** en grès ou en **Pierre de taille**.

Évolution du site - Bâtiments pouvant être démolis/déconstruits sans analyse préalable

L'état structurel des différents édifices n'est pas connu. Dans une perspective d'évolution du fonctionnement du site, **toutes les petites constructions et les appentis ne présentant pas d'intérêt patrimonial peuvent être déconstruits** pour ne conserver que les bâtiments principaux. Les constructions repérées '1' sur la carte ci-contre peuvent ainsi être démolies sans analyse préalable.

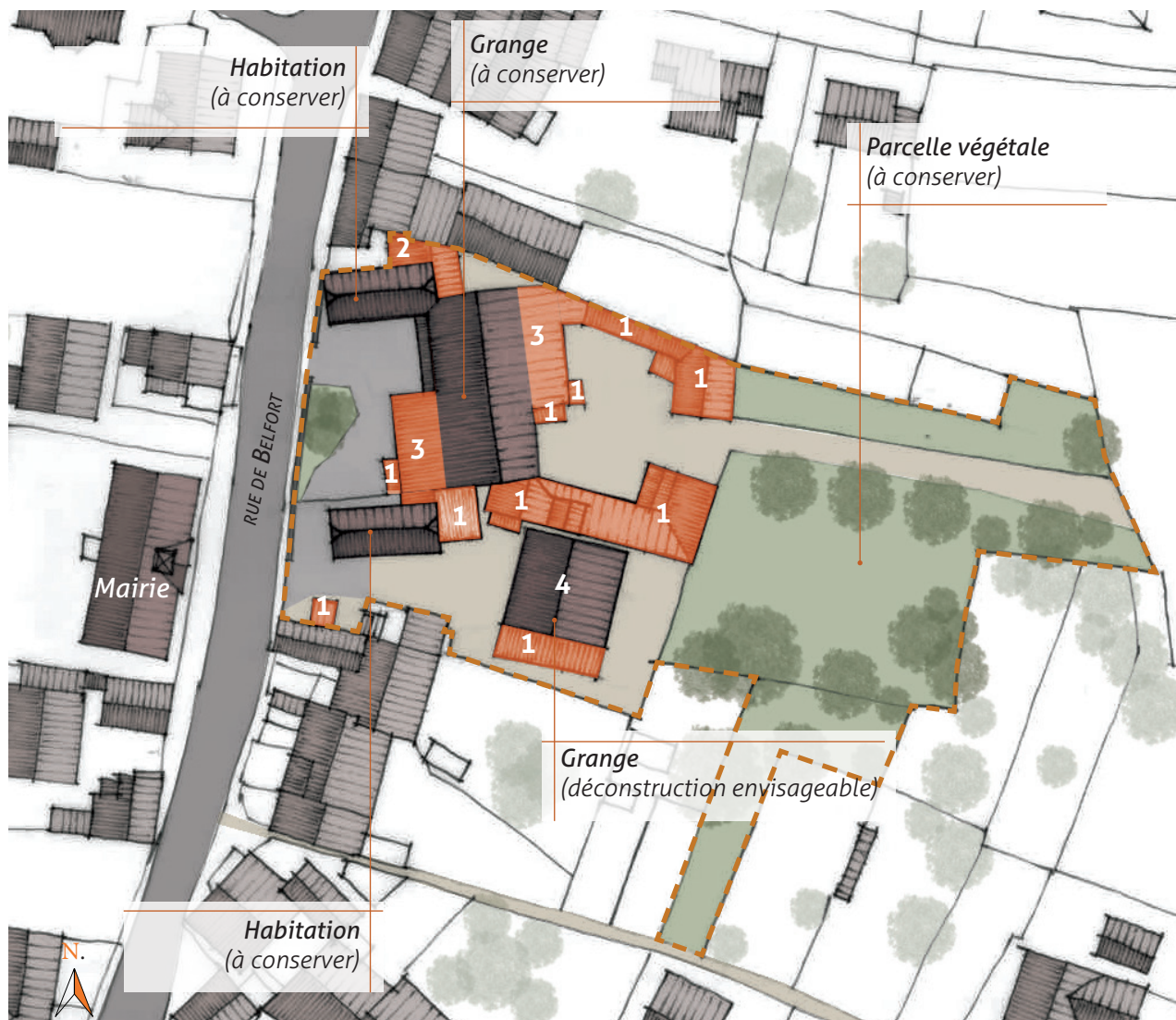
Au Nord (parcelle AA74), un « prolongement » en angle droit au bâtiment d'habitation patrimonial est présent jusqu'en limite de propriété (repère 2), créant un espace enclavé en forme de triangle. **En cas de réhabilitation, cette extension pourrait être supprimée afin de retrouver la demi-croupe du bâtiment principal.** L'espace extérieur retrouvé pourrait ainsi devenir une cour ombragée.

La grange peut également être « réduite » en supprimant ses agrandissements (repères 3), l'objectif étant de retrouver un volume plus simple. C'est une façon de réduire la surface de plancher à réhabiliter, et donc le coût.

Les éléments de modénature de la façade (porte de grange et son encadrement en pierre de taille, auvent sur corbeaux,...) **doivent être conservés.**

Au Sud (parcelle AA73), la réhabilitation de la grange (repère 4) peut être onéreuse au vu des contraintes techniques liées à un changement de destination. **La déconstruction de cette grange est envisageable mais doit être solidement justifiée.** Dans ce cas, toute reconstruction devra conserver la même typologie (emprise au sol, hauteur...) et une implantation similaire.

A l'Est, **les espaces non bâtis et végétalisés sont conservés.** Leurs usages sont à conforter (vergers, jardins, espaces verts).



PLAN DE SITUATION - ÉVOLUTION

Évolution du site - Aménagement parcellaire et changements de destination

L'aménagement du site doit avoir une valeur paysagère par la conservation des éléments végétaux existants (arbres, haies...) et la plantation d'arbres et d'arbustes au sein de la parcelle. L'objectif est de créer des espaces extérieurs qualitatifs adaptés aux futurs usagers (logements, commerces, services...).

Des plantations devront prendre place sur les limites parcellaires pour préserver l'intimité et gérer les vues sur les fonds voisins.

Les revêtements doivent garantir une infiltration des eaux de pluie, même pour les espaces carrossables (accès et stationnements). La présence d'enrobé doit être réduite au minimum nécessaire.

A l'Est, les parcelles végétalisées sont confortées (maintien des arbres fruitiers...) et ouvertes au public. Elles deviennent un espace public en lien avec la mairie, et les commerces, services éventuels. Elles peuvent accueillir une aire de jeux.

Des cheminements doux seront créés afin de permettre l'accès des piétons cet espace public paysager :

- Au centre du site, une liaison douce Est-Ouest, entre les bâtiments patrimoniaux ;
- Au Sud, une liaison Nord-Sud depuis la venelle existante.

Le programme exacte d'évolution du site nécessitera une réflexion d'ensemble intégrant les dimensions paysagères et architecturales du site. **Les pistes à privilégier a priori :**

- Au Nord : le bâtiment d'habitation pourrait accueillir des services, commerces (rez-de-chaussée) et/ou bureaux (étage). La « grange », offre la possibilité à un service de type café/restaurant de s'y installer. **Le stationnement est assuré à l'arrière**, les véhicules empruntant la porte de grange pour y accéder ;
- Au Sud : la grange actuelle pourrait accueillir des logements.



Un seconde phase à envisager : la gestion du stationnement et des circulations

La volonté de positionner le stationnement à l'arrière des constructions vise à limiter la présence de véhicules dans la rue de Belfort. La configuration du site et l'implantation du bâti nécessitent cependant pour cela de traverser la grange existante au Nord.

Si un tel scénario est envisageable, il suppose néanmoins de bien gérer le fonctionnement, et notamment les entrées et sorties des véhicules. Un travail affiné permettrait de vérifier si et comment le croisement de véhicules sous le bâtiment est possible.

Un autre scénario mérite d'être envisagé. Il prévoit d'emprunter le chemin existant servant d'accès au bâtiment agricole situé à l'Est du site. L'accès à ce bâtiment pourrait être utilisé pour créer une circulation automobile en sens unique : entrée par la rue de Belfort et sortie par l'impasse Berger.

L'intérêt de ce scénario est triple :

- la circulation des véhicules à l'intérieur du site est simplifiée (pas de croisement) ;
- l'emprise de la voie reliant l'impasse Berger est déjà existante ;
- un autre espace de stationnement est envisageable au bout de l'impasse Berger.

Cette hypothèse nécessite cependant un travail avec l'exploitant agricole afin de ne pas gêner son activité.

PLAN DE SITUATION - HYPOTHÈSE EN MATIÈRE DE CIRCULATION



Le présent document n'est pas un aboutissement. Il doit au contraire être pris comme un support aux débats qu'il doit susciter. La conclusion qu'il avance reste un résumé de principe. L'objectif est de sensibiliser à la nécessité d'un projet clair et bien défini.

Document réalisé par Stéphane Porcheret - Urbaniste Conseiller
Vincent Paillot - Architecte Conseiller

Le guide des eaux pluviales



agglo-montbeliard.fr



pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Pays de Montbéliard Agglomération est engagée depuis 2001 dans une politique novatrice et volontariste de gestion des eaux pluviales. Cette démarche répond à un double objectif de protection du milieu naturel et de prévention des inondations.

Les grands principes à retenir sont les suivants :

- limiter l'imperméabilisation des sols
- infiltrer les eaux de pluie à la parcelle


Ce guide a été conçu pour vous aider dans votre démarche de réflexion quant à la gestion des eaux pluviales de votre projet. Outre l'aspect réglementaire, il vous rappelle les principes à respecter et vous présente un certain nombre d'ouvrages de stockage/infiltration couramment utilisés.


Enfin, il est également important de rappeler que l'objectif est de tendre vers des projets dits « intégrés » dans lesquels les techniques alternatives sont utilisées non seulement pour leur efficacité technique mais également pour mettre en valeur l'aménagement urbain : en clair, ne plus considérer l'eau comme une contrainte mais comme un atout.




SOMMAIRE

 **Le cadre réglementaire** page 4

 **La démarche à suivre**..... page 5

 **Fiches techniques** page 6

1. Les noues..... pages 6 et 7
2. Les tranchées filtrantes..... pages 8 et 9
3. Les puits d'infiltration..... pages 10 et 11
4. Les structures réservoirs pages 12 et 13
5. Les bassins de rétention pages 14 et 15
6. Les toitures stockantes pages 16 et 17

 **Glossaire**..... page 18

Contact

Pays de Montbéliard Agglomération
Direction de l'Aménagement et de la Mobilité
Tél. 03 81 31 88 71
eaux.pluviales@agglo-montbeliard.fr
agglo-montbeliard.fr



LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

► Définition et statut des eaux pluviales

Les eaux pluviales sont les eaux de pluie, mais aussi les eaux provenant de la fonte des neiges, de la grêle ou de la glace tombant ou se formant naturellement sur une propriété, ainsi que les eaux d'infiltration (selon la Jurisprudence de la Cour de Cassation 13-06-1814 et 14-06-1920).

Le régime juridique des eaux pluviales est fixé par le Code Civil. Il définit les droits et devoirs des propriétaires fonciers à l'égard de ces eaux. Les propriétaires ont l'obligation d'accepter sur leur fond l'écoulement naturel des eaux pluviales provenant de l'amont, sauf s'il est aggravé par une intervention humaine.

► La réglementation européenne et nationale

La Directive Cadre Européenne (DCE) sur l'Eau du 22 décembre 2000 (transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004) a fixé comme objectif de reconquérir la qualité des eaux et d'atteindre un bon état général des eaux souterraines et superficielles d'ici 2015.

La loi n°2006-1772 sur l'eau et les milieux aquatiques promulguée le 30 décembre 2006 (J.O. du 31/12/2006) a deux objectifs fondamentaux :

- donner les outils, à l'administration, aux collectivités territoriales et aux acteurs de l'eau en général, pour répondre à l'objectif de la DCE ;
- donner aux collectivités territoriales les moyens d'adapter les services publics d'eau potable et d'assainissement aux nouveaux enjeux en terme de transparence vis à vis des usagers, de solidarité en faveur des plus démunis et d'efficacité environnementale.

► Les outils réglementaires locaux

Le règlement d'eau et d'assainissement définit les mesures à mettre en œuvre afin d'exclure les rejets directs d'eaux pluviales issues des parcelles privées dans le réseau public d'assainissement. Cette mesure a été adoptée lors de la séance du Conseil Communautaire de Pays de Montbéliard Agglomération du 5 février 2001.

Les Plan Locaux d'Urbanisme imposent le raccordement des constructions en mode séparatif (rejet différencié des eaux usées et des eaux pluviales), avec infiltration des eaux pluviales à la parcelle ou rejet à débit régulé au réseau. En annexe, il précise les points de raccordements aux réseaux eau potable et assainissement des zones ouvertes à l'urbanisation.

LA DÉMARCHE À SUIVRE

▶ Limiter l'imperméabilisation

Quelque soit l'ampleur des projets de construction, il convient de minimiser l'impact de la construction sur son environnement. Il est important de créer le moins de surface imperméable possible.

Pour cela, on peut utiliser des revêtements poreux (engazonnements, enrobés poreux...) qui permettent une infiltration diffuse des eaux de ruissellement.

▶ Privilégier l'infiltration

On distingue plusieurs types d'eaux pluviales :

- Les eaux pluviales des toitures sont infiltrées directement dans les terrains, par tous dispositifs appropriés : puits perdus, drains de restitution, fossé ou noue.
- Les eaux issues des parkings et voiries privés sont débouées et déshuilées avant infiltration à la parcelle dans le milieu naturel. L'obligation de traitement préalable concerne les parkings d'une taille supérieure à 20 places pour véhicules légers, ou 10 places pour véhicules type poids lourds. Les séparateurs à hydrocarbures sont de classe A, à obturation automatique avec

rétenition des hydrocarbures, et permettent de garantir un rejet inférieur à 5 mg/l en hydrocarbures. Les dispositifs de traitement sont suffisamment dimensionnés pour traiter l'intégralité des flux courants ainsi que les premiers volumes d'eau en cas de précipitation exceptionnelle. Les dispositifs de traitement et d'évacuation des eaux font l'objet d'une inspection et d'une maintenance régulière par leurs propriétaires. Les déboueurs-séparateurs à hydrocarbures font l'objet des curages nécessaires pour garantir leur efficacité, avec au minimum un curage par an.

▶ Stocker avant de rejeter à débit régulé

- Dans le cas où l'infiltration, du fait de la nature du sol ou de la configuration de l'aménagement, nécessiterait des travaux disproportionnés, les eaux pluviales des parcelles sont stockées avant rejet à débit régulé dans le réseau d'assainissement. Le stockage et les ouvrages de régulation sont dimensionnés de façon à limiter à 20 l/s par ha de terrain aménagé, le débit de pointe ruisselé. Ce débit pourra être limité à une valeur plus faible, en présence de contraintes particulières.
- La capacité de stockage est établie pour limiter ce débit de restitution pour une pluie d'occurrence décennale.

- Si le stockage est effectué dans le sol au moyen de matériau de porosité contrôlée, la vidange de restitution du stockage à l'égout est munie d'un clapet de protection contre le reflux d'eaux d'égout.

- Pour les habitations individuelles, la description des ouvrages prévus et leurs emplacements sont seuls demandés.
- Pour les projets d'aménagement ou de construction de parcelles déjà bâties, les mesures prises pour limiter les eaux pluviales rejetées à l'égout doivent permettre au minimum de stabiliser les rejets à ce qu'ils sont préalablement aux travaux projetés, le cas échéant de les diminuer.

LES NOUES

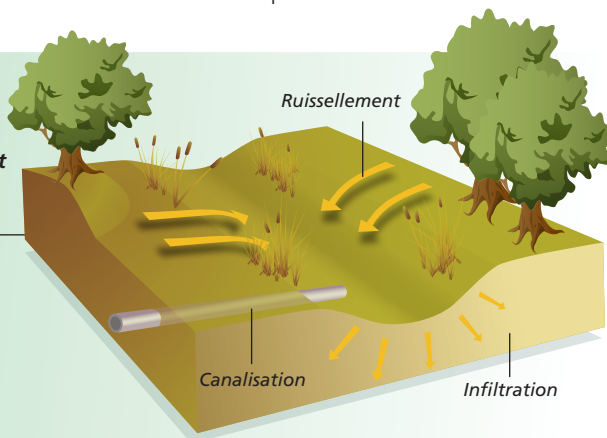
► Principe

Les noues et fossés sont des ouvrages permettant de :

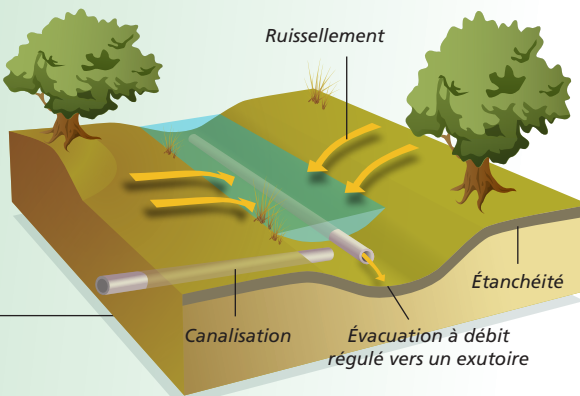
- **collecter** les eaux par ruissellement direct ou par l'intermédiaire de canalisation,
- de les **stocker** à l'air libre,
- d'**évacuer** les eaux de pluies par infiltration dans le sol et/ou de manière régulée vers un exutoire (puits, bassin...) par l'intermédiaire d'un drain.

Les noues sont des **fossés larges et peu profonds**, dont les rives sont en pentes douces. Il est conseillé d'engazonner et de planter des végétaux dans les noues, pour une meilleure infiltration de l'eau grâce aux racines qui aèrent la terre. Elles constituent des **espaces végétalisés** temporairement submersibles, qui contribue à la mise en valeur du projet urbanistique.

Principe de fonctionnement d'une noue ou d'un fossé d'infiltration



Principe de fonctionnement d'une noue ou d'un fossé de rétention



► Réalisation et entretien

La réalisation des noues nécessite quelques précautions :

- les profils en long doivent être parfaitement réalisés afin d'éviter la stagnation de l'eau,
- pour les terrains en pente, prévoir des cloisonnements pour optimiser le volume de stockage,
- ne pas compacter le sol des noues pour préserver le potentiel d'infiltration des noues,
- éviter les mises en eau avant engazonnement complet (érosion).

L'**entretien** d'une noue est très simple. Comme pour un espace vert classique, il faut :

- **tondre** les rives engazonnées et ramasser l'herbe coupée,
- **arroser** les végétaux présents en période sèche,
- **ramasser les feuilles** et les débris,
- curer les orifices de trop plein s'il y en a.

Lorsque le besoin s'en fait ressentir (diminution de la capacité hydraulique de l'ouvrage), il faut éliminer la terre végétale colmatée et la remplacer. Mais cet entretien est facile à réaliser soi-même car la structure de la noue la rend aisément accessible.



POINTS FORTS

- Bonne intégration paysagère
- Faible coût
- Contribue à la réalimentation des nappes phréatiques (infiltration)
- Couplage possible avec d'autres techniques



POINTS FAIBLES

- Emprise foncière
- Pas d'infiltration possible si présence d'une nappe phréatique à moins d'un mètre
- Entretien régulier indispensable
- Colmatage possible

LES TRANCHÉES FILTRANTES

► Principe

Une **tranchée drainante** est une tranchée dans laquelle sont disposés des **matériaux granulaires** (galets, graviers...).

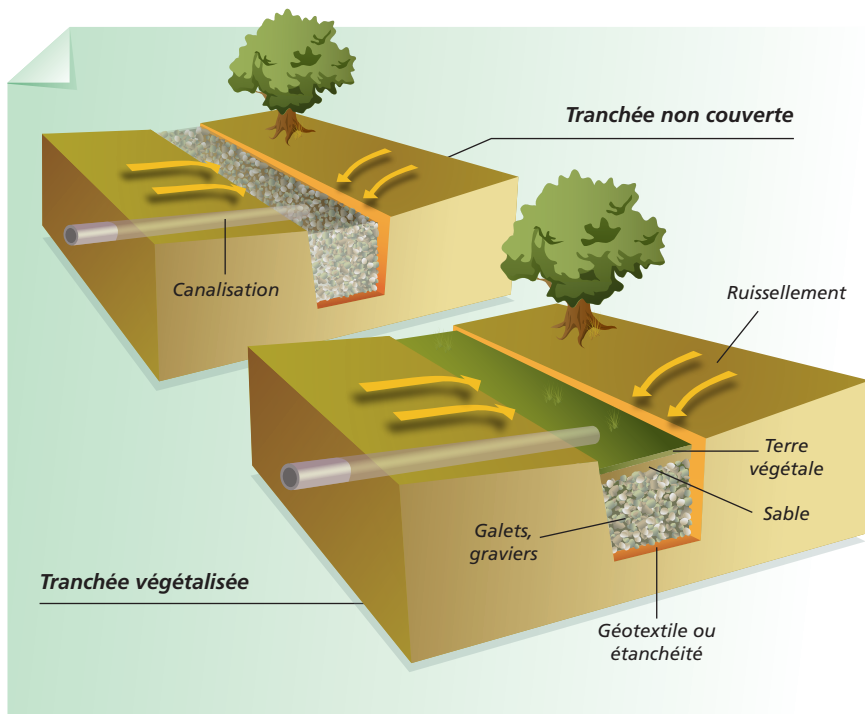
La tranchée est généralement placée de manière perpendiculairement à l'axe d'écoulement des eaux de ruissellement. Elle peut être recouverte par un espace végétal, ou non couverte.

Le fonctionnement repose sur le principe suivant :

- un système de **réception de l'eau** qui est alimenté soit par des canalisations soit par ruissellement de surface,

- un **stockage temporaire** d'eau dans les espaces interstitiels du matériau drainant,
- l'évacuation des eaux stockées, soit par **infiltration** soit par **rejet à débit régulé**. Pour ce dernier cas, un drain peut être installé en partie basse du massif pour recueillir les eaux).

On distingue les tranchées d'infiltration ou absorbantes et les tranchées de rétention. Elles s'intègrent parfaitement dans les aménagements, le long des bâtiments, des voiries, ou en éléments structurants de parking.



► Réalisation et entretien

La réalisation des tranchées ne réclame pas de technicité particulière. Il est toutefois indispensable de :

- respecter les dimensions établies à la conception (profondeur, largeur, longueur),
- pour les terrains en pente, prévoir des cloisonnements pour optimiser le volume de stockage,
- utiliser des matériaux de qualité, de granulométrie contrôlée.

L'entretien d'une tranchée doit être fait régulièrement et être prévu dès la conception du projet.

L'entretien préventif doit être effectué régulièrement. Il permet de maintenir le fonctionnement hydraulique de la tranchée en limitant son colmatage : Nettoyage des regards, des paniers et autres systèmes de dépollution Tonte (pour les tranchées couvertes)

L'entretien curatif est effectué lorsque le fonctionnement hydraulique de la tranchée est défaillant. On procède :

- au **décolmatage** des surfaces drainantes,
- au **remplacement des matériaux** de surface colmatée,
- au changement des matériaux de remplissage et du géotextile.



+ POINTS FORTS

- Bonne intégration paysagère
- Faible emprise foncière
- Faible coût
- Mise en œuvre facile
- Contribue à la réalimentation des nappes phréatiques (infiltration)
- Couplage possible avec d'autres techniques

- POINTS FAIBLES

- Contrainte en cas de forte pente
- Encombrement du sous sol.
- Pas d'infiltration possible si présence d'une nappe phréatique à moins d'un mètre
- Entretien régulier indispensable,
- Colmatage possible

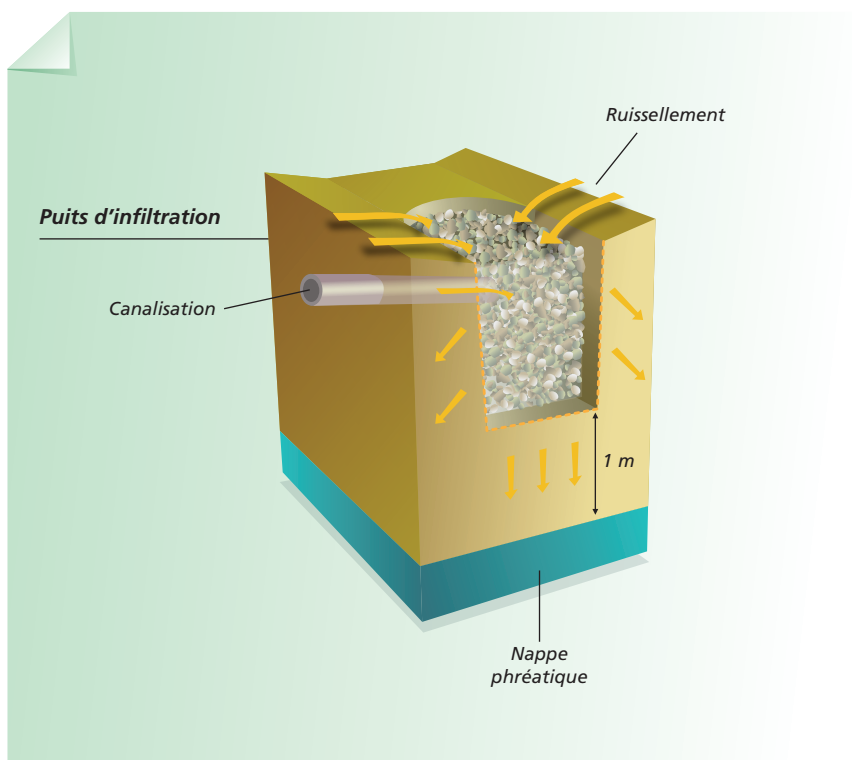
LES Puits D'INFILTRATION

► Principe

Les puits sont des **ouvrages plus ou moins profonds** qui permettent de stocker et de transférer les eaux de surface vers des couches perméables plus profondes, en vue de leur infiltration. Ces ouvrages de tailles réduites sont alimentés soit directement par ruissellement soit par des drains. Ils peuvent être associés à d'autres dispositifs de stockage ou de traitement. Ils sont **vides ou comblés de matériaux** (galets ou structures alvéolaires).

Le fonctionnement hydraulique des puits se décompose en **trois étapes** :

- la **réception** des eaux pluviales via ruissellement grâce à un réseau de collecte,
- le **stockage** temporaire des volumes recueillis,
- l'**évacuation** des eaux stockées par infiltration dans le sol.



Réalisation et entretien

La réalisation de puits d'infiltration nécessite de **connaître le degré de perméabilité du sol et du sous-sol**.

Le volume du puits doit être déterminé en fonction de la capacité du sous sol à infiltrer l'eau. Les règles à respecter :

- **respecter les dimensions établies** à la conception (profondeur, longueur, largeur),
 - utiliser des **matériaux de qualité**, de granulométrie contrôlée,
 - vérifier la capacité de vidange du puits
 - prévoir l'accès à l'ouvrage pour l'entretien.
- Une surveillance régulière de l'ouvrage est nécessaire à sa mise en service, afin de bien appréhender son fonctionnement. L'entretien préventif doit être régulier mais ne nécessite pas de technicité particulière.

Dans le cas d'un puits creux :

- nettoyer le puits et les ouvrages annexes (regards, chambres, paniers...),
- nettoyer les dispositifs filtrants ou les changer.

Dans le cas d'un puits comblé, l'entretien est complété par :

- la tonte du gazon et l'enlèvement,
- la vérification de la capacité d'infiltration de la surface filtrante,
- le réarrangement des galets de surface.

L'entretien curatif est réalisé quand le puits ne fonctionne plus. Il consiste à un curage ou un pompage du puits dans le cas d'un puits creux. Pour un puits comblé les matériaux et le géotextile doivent être changés.



+ POINTS FORTS

- Bonne intégration y compris en milieu urbain dense
- Contexte d'utilisation large
- Faible emprise foncière
- Faible coût
- Simplicité de conception
- Contribue à la réalimentation des nappes phréatiques (infiltration)
- Couplage possible avec d'autres techniques

- POINTS FAIBLES

- Capacité de stockage limitée
- Susceptibles de polluer la nappe phréatique
- Entretien régulier et spécifique indispensable
- Colmatage possible

LES STRUCTURES RÉSERVOIRS

► Principe

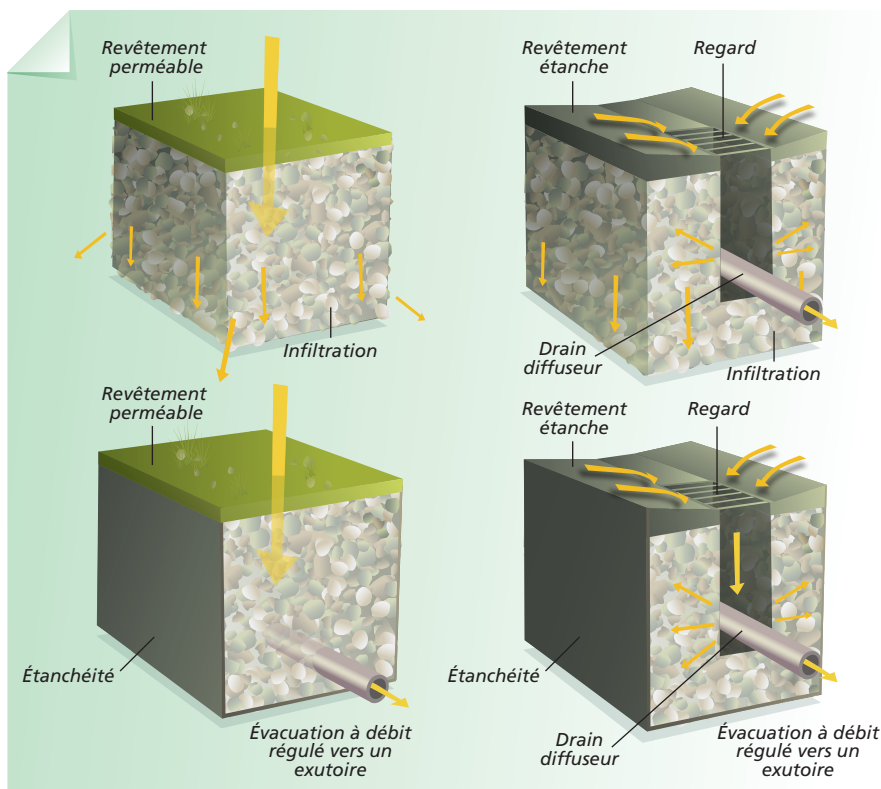
Les chaussées à structure réservoir permettent de **stocker** temporairement les eaux pluviales **dans le corps de chaussée**. Celui-ci est constitué de matériaux de granulométrie contrôlée et sans fine, ou de structure alvéolaire (indice de vide 90%). Cette technique s'applique aux **voiries et parkings**.

L'admission de l'eau dans la structure peut se faire soit :

- par percolation directe à travers un revêtement de chaussée en surface perméable (enrobé drainant ou pavé poreux),
- par l'intermédiaire d'un système de drains.

L'eau ainsi collectée est ensuite restituée soit :

- directement par infiltration dans le sol,
- par rejet à débit régulé vers un exutoire.



► Réalisation et entretien

Une chaussée à structure réservoir nécessite une **grande minutie dans sa réalisation**.

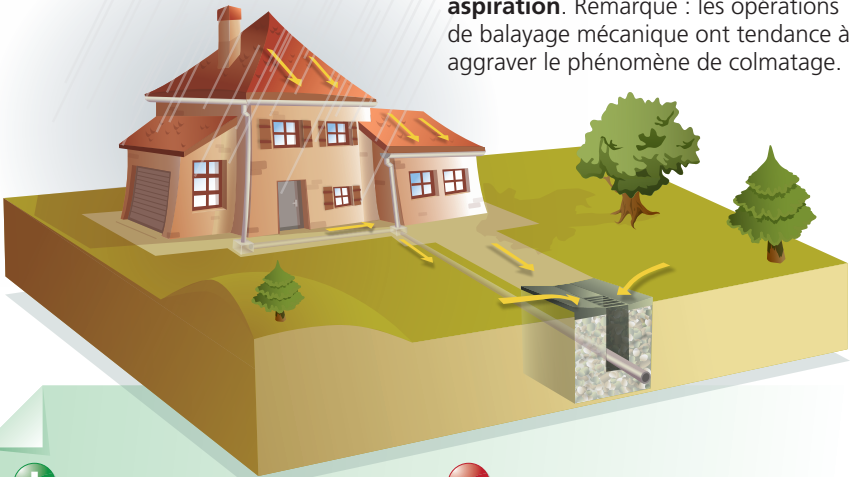
En effet le bon fonctionnement du dispositif est subordonné à la qualité de la mise en œuvre de la structure et de la couche de surface. Les recommandations de base sont :

- la faible pente de la chaussée pour les réalisations avec enrobés poreux,
- éviter les risques de colmatage par des fines pendant la réalisation du chantier,
- informer les usagers sur les risques liés au colmatage.

Dans l'entretien des chaussées, il convient de distinguer deux cas :

- les structures avec une couche de surface étanche nécessitant un **curage régulier** des regards, des avaloirs et des dispositifs de décantation,
- les structures avec une couche de surface drainante sont sujettes au colmatage superficiel. Un entretien préventif et curatif permet de résoudre ce problème.

L'entretien préventif consiste à combiner un **lavage haute pression** des surfaces drainantes et un nettoyage par **aspiration**. Remarque : les opérations de balayage mécanique ont tendance à aggraver le phénomène de colmatage.



➕ POINTS FORTS

- Bonne intégration y compris en milieu urbain dense
- Pas d'emprise foncière
- Contribue à la réalimentation de la nappe phréatique (si infiltration)

Pour les enrobés poreux :

- Réduction du risque d'aquaplanage et des projections d'eau
- Rétention des MES réduisant la pollution des eaux pluviales

➖ POINTS FAIBLES

- Pas de possibilité de réalisation de tranchée après mise en service
- Structure tributaire de l'encombrement du sous-sol
- Sensibilité au gel
- Pas de possibilité de mise en œuvre dans les zones giratoires
- Entretien régulier et spécifique indispensable pour limiter le colmatage
- Risque de pollution accidentelle



LES BASSINS DE RÉTENTION

► Principe

Les bassins sont des **ouvrages de stockage** des eaux de ruissellement qui permettent de répondre aux objectifs suivants :

- éviter les inondations en aval,
- protéger les milieux récepteurs en diminuant les effets de chocs et la pollution rejetée,
- limiter les diamètres des collecteurs avals (diminution des coûts),
- dépolluer partiellement les eaux collectées (décantation).

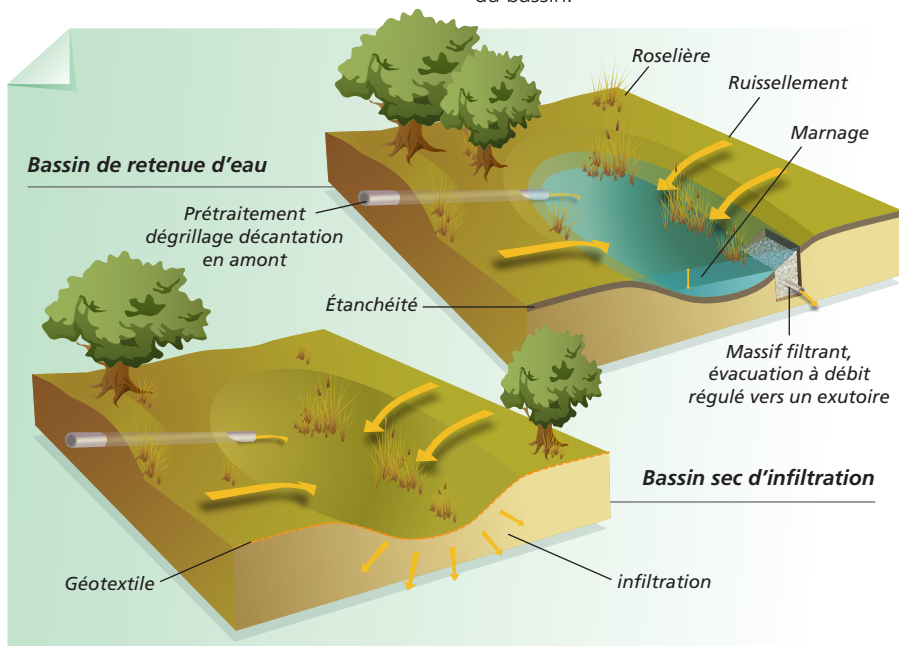
Les eaux collectées sont évacuées soit par **infiltration directe** en fond de bassin, soit par **rejet à débit régulé** vers un exutoire.

On rencontre différentes configurations :

- les bassins enterrés (ex : tuyaux surdimensionnés) ou à ciel ouvert,
- les bassins secs ou en eau (stockage par différences de hauteur de marnage).

Les bassins à ciel ouvert peuvent et doivent être conçus pour servir d'espace multi-activités en période de temps secs (espaces de jeux, bassin d'agrément...), afin de favoriser leur intégration paysagère. Ils participent ainsi à l'amélioration du cadre de vie.

Des ouvrages destinés à retenir les matières en suspension (dégrillage, décantation) en amont des bassins permettent de piéger une partie de la pollution, tout en évitant le dépôt abondant de matière dans le fond du bassin.



► Réalisation et entretien

La réalisation de bassins à ciel ouvert, moins contraignante techniquement, sera privilégiée au bassin enterré. L'intégration réussie d'un bassin se caractérise par sa quasi invisibilité à l'œil d'un non initié. Il deviendra dès lors un véritable outil de **valorisation des projets d'aménagements** urbains, en regroupant en un seul lieu un ouvrage

technique, indispensable à la gestion des eaux pluviales du projet, et un lieu de vie et de nature pour la population.

L'entretien des bassins secs consiste à extraire périodiquement les matériaux qui se sont déposés en fond de bassin et/ou dans les ouvrages annexes (décanteur...) et à entretenir les espaces engazonnés.



➕ POINTS FORTS

- Volume de stockage important
- Piégeage et traitement des pollutions accidentelles possible
- Coût de réalisation faible (hors acquisitions foncières)

Pour les bassins à ciel ouvert :

- Bonne intégration paysagère et valorisation du projet
- Mise en œuvre relativement simple
- Activité aquatique (bassin en eau)
- Création de zones humides écologiques
- Contribue à la réalimentation de la nappe phréatique (si infiltration)

Pour les bassins enterrés :

- Pas d'emprise foncière

➖ POINTS FAIBLES

- Pas d'infiltration si présence d'une nappe phréatique à moins d'un mètre
- Entretien régulier indispensable
- Conception incluant l'étude du fonctionnement en situation extrême indispensable

Pour les bassins à ciel ouvert :

- Emprise foncière importante mais impact réduit si utilisation en zones de multi activités.
- Prétraitement avant les bassins d'infiltration (limitation du colmatage)
- Information du public sur le fonctionnement de l'ouvrage

Pour les bassins enterrés :

- Ouvrages très techniques
- Coût de réalisation important



LES TOITURES STOCKANTES

► Principe

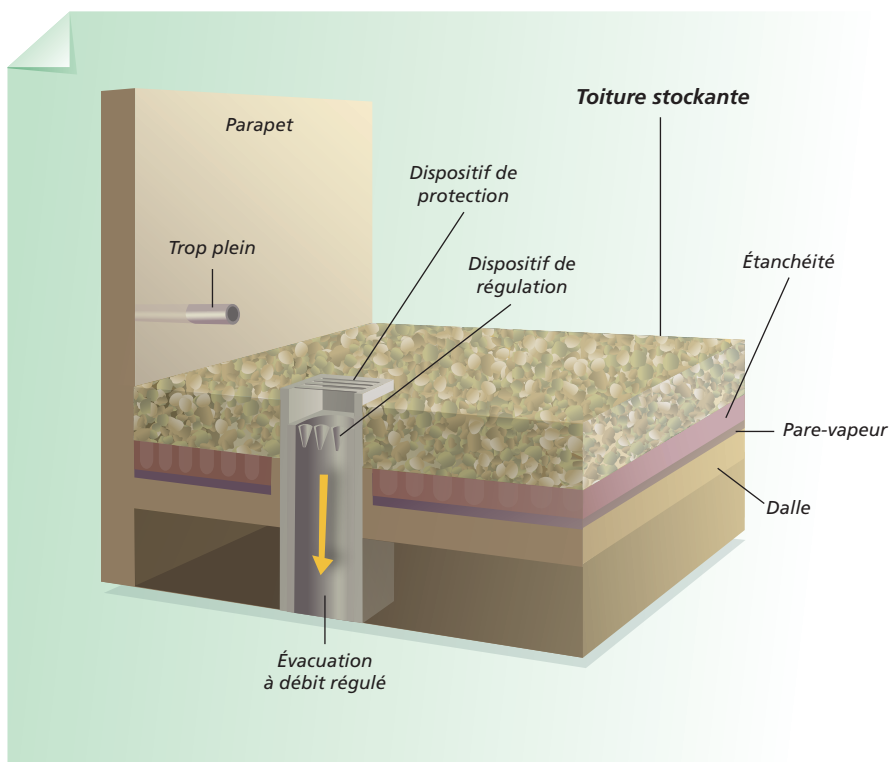
Les toitures stockantes permettent de **stocker temporairement les eaux pluviales** en les collectant au plus près de la source. On utilise pour cela les toitures terrasses des logements. Le principe de fonctionnement est le suivant :

- réception directe sur la surface de collecte,
- stockage,
- évacuation à débit régulé vers un exutoire.

L'étude hydraulique devra déterminer :

- le nombre de descentes,
- la hauteur d'eau à stocker,
- les dimensions des organes de vidanges et des trop pleins.

Les toitures **peuvent être végétalisées** afin de profiter de la capacité d'absorption d'eau par les plantes, ou comblées avec des matériaux poreux.



► Réalisation et entretien

Une bonne étanchéité est primordiale dans le dispositif.

Il est impératif de :

- respecter une faible pente,
- sur une construction existante, vérifier la stabilité de la structure porteuse,
- respecter les recommandations afférentes à la mise en œuvre de la couche d'étanchéité.

L'entretien consiste en 2 visites annuelles (fin de l'automne et début de l'été) pour assurer le **dégagement et le curage des organes de vidange** (vidange et régulation).

L'entretien est à la charge des propriétaires. Des préconisations d'entretien peuvent être introduites au niveau du règlement de copropriété.



POINTS FORTS

- Pas d'emprise foncière
- Bonne intégration dans l'aménagement
- Techniques relativement simples
- Isolation thermique (toitures végétalisées)



POINTS FAIBLES

- Réalisation soignée par un professionnel (étanchéité)
- Pente des toitures <2%
- Entretien régulier indispensable
- Information des usagers et propriétaires



GLOSSAIRE

- **Assainissement** : action d'assainir.
Le réseau d'assainissement est l'ensemble des ouvrages de collecte, de transport, de stockage éventuel des eaux usées et/ou pluviales.
- **Bassin d'infiltration** : bassin perméable à l'eau dans lequel l'eau est déversée et d'où elle percole dans le sol. Il permet l'infiltration des eaux pluviales.
- **Décantation** : action de laisser reposer un liquide pour le séparer des matières solides qu'il contient en suspension.
- **Décolmatage** : Action physique, chimique ou biologique exercée sur une membrane colmatée afin de lui restituer tout ou partie de sa perméabilité initiale.
- **Hydrocarbures** : liquides insolubles, restant en surface et très inflammables.
- **Infiltration** : passage lent d'un liquide à travers un corps solide poreux (par exemple le sol)
- **Milieu récepteur ou milieu naturel** : lieu où sont déversés les eaux épurées ou non. Il peut s'agir d'une rivière, d'une nappe phréatique.
- **Nappe phréatique** : nappe d'eau souterraine formée par l'infiltration des eaux de pluie ou les lits souterrains des rivières et alimentant des puits et des sources. La pureté des eaux souterraines provient de leur filtration par les roches poreuses et les sables.
- **Percolation** : pénétration lente des eaux de pluie dans le sol.
- **Plan Local d'Urbanisme** : document de planification et d'aménagement urbain communal.
- **Profil en long** : avec le profil en travers et le tracé en plan, un des trois éléments qui permettent de caractériser la géométrie d'un terrain. Il est constitué par élévation verticale dans le sens de l'axe de la route de l'ensemble des points constituant celui-ci.
- **Règlement d'assainissement** : document communal ou intercommunal fixant les droits et les devoirs de l'usager et du service d'assainissement.
- **Réseau séparatif** : réseau d'assainissement constitué de deux canalisations bien distinctes : l'une assurant la collecte et le transport des eaux usées, l'autre celui des eaux pluviales.







Recommandations du groupe APRR/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 Concédé, 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 infranchissable 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 carbone » 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 du 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 résorption 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,

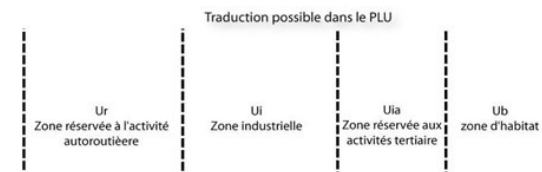
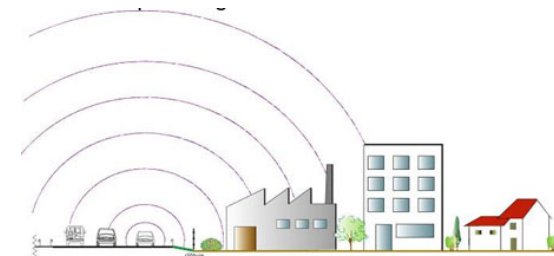
Dans le PLU ou les PLUi :

- 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).

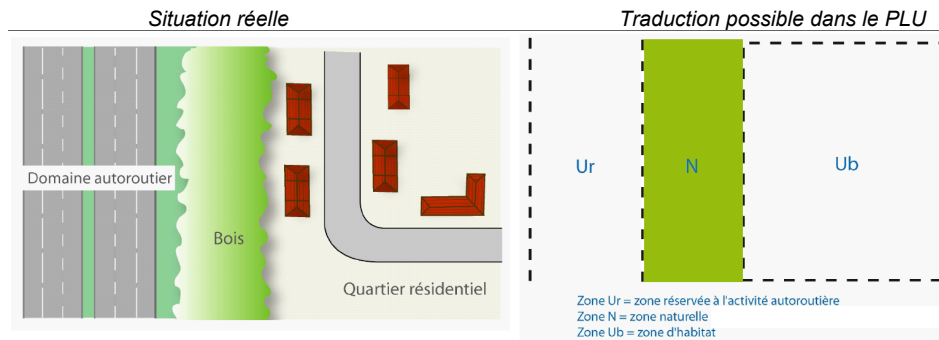
Avant les opérations ou aménagements sis aux abords de l'autoroute, prévoir dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU des mesures permettant de préserver du bruit les espaces résidentiels plus vulnérables que d'autres types d'occupations. Ces mesures sont également à prendre en compte 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.

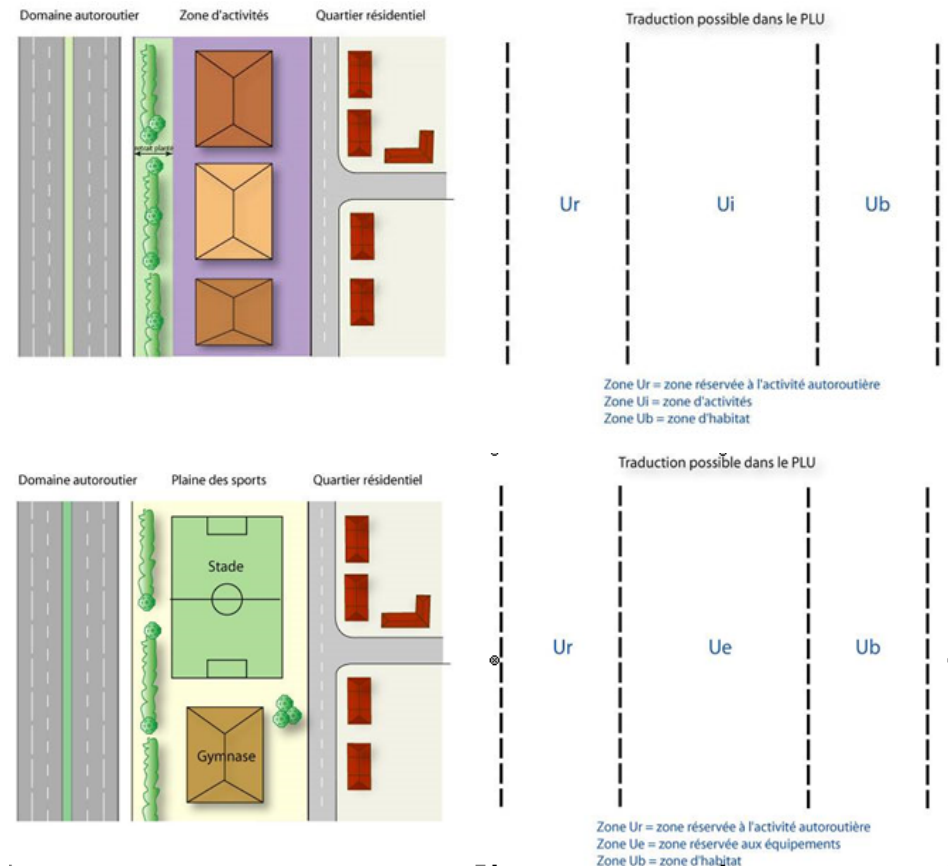


- Il est souhaitable que les espaces naturels sis au sein du domaine public autoroutier ne soient pas classés « Espaces Boisés Classés » car l'activité autoroutière peut nécessiter certains défrichements qui ne sont pas interdits en zones A et N. Cette recommandation englobe également le classement des 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 : boisements, 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.

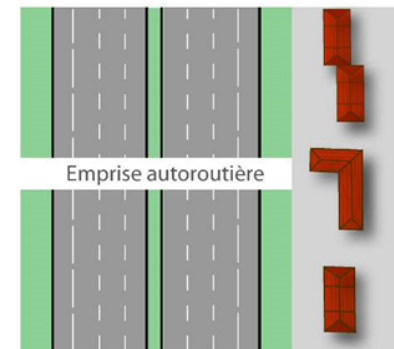
- Préserver des bandes inconstructibles suffisamment larges entre l'infrastructure et les zones constructibles et déterminer leur traitement paysager. Cette marge contribue à favoriser la biodiversité et à réduire l'empreinte carbone du territoire.
- « Travailler » le paysage traversé par l'autoroute 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



Implantation trop proche de l'autoroute à proscrire y compris dans le cadre de l'article L.111-8 du CU

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.

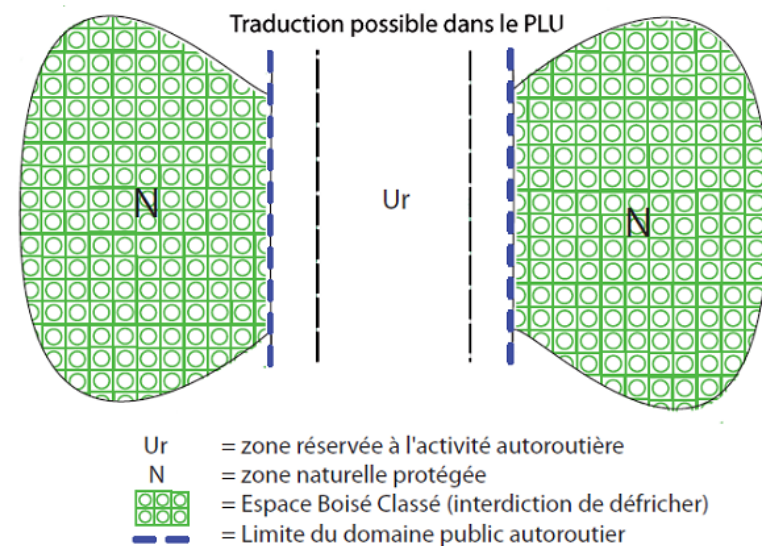
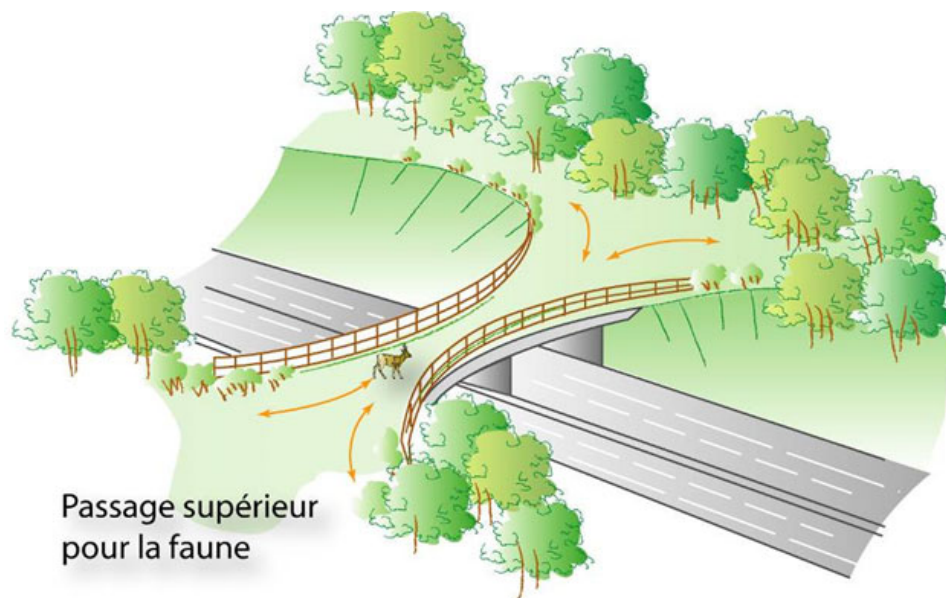
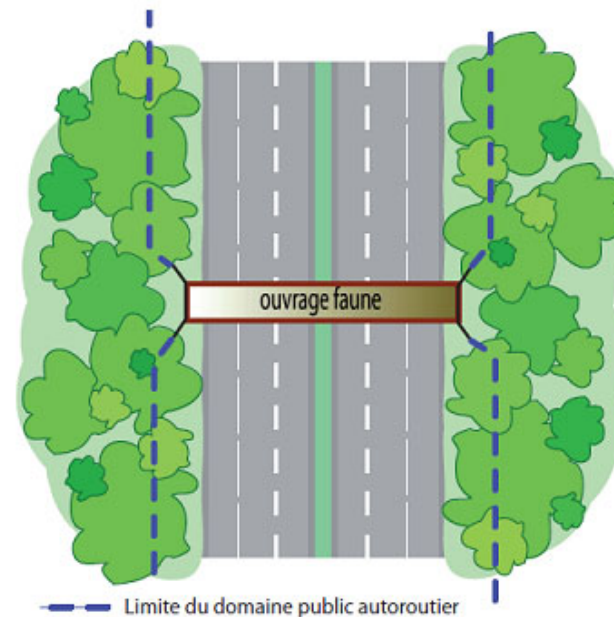
Objectifs : préserver les corridors biologiques

Recommandations

Dans les SCOT, les PLUi et les PLU :

- 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 exprès 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.

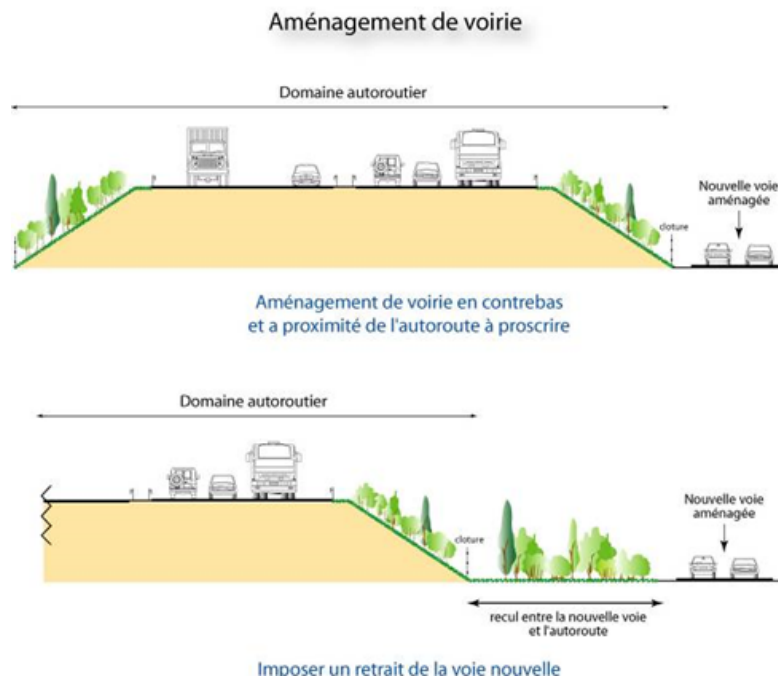
Recommandations

- 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, PLUI, 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).

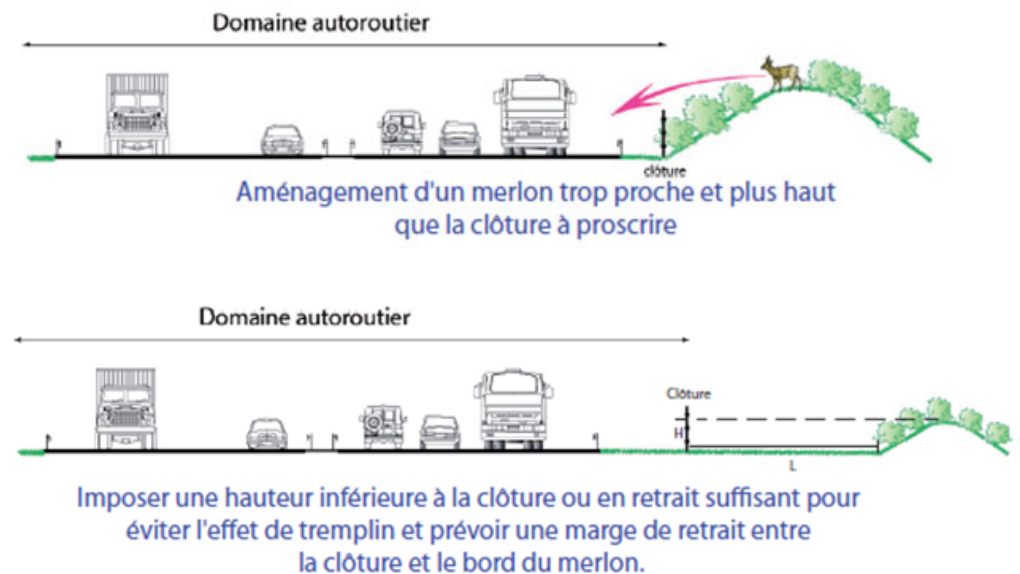


- Aménagements de merlons, remblais etc.

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.

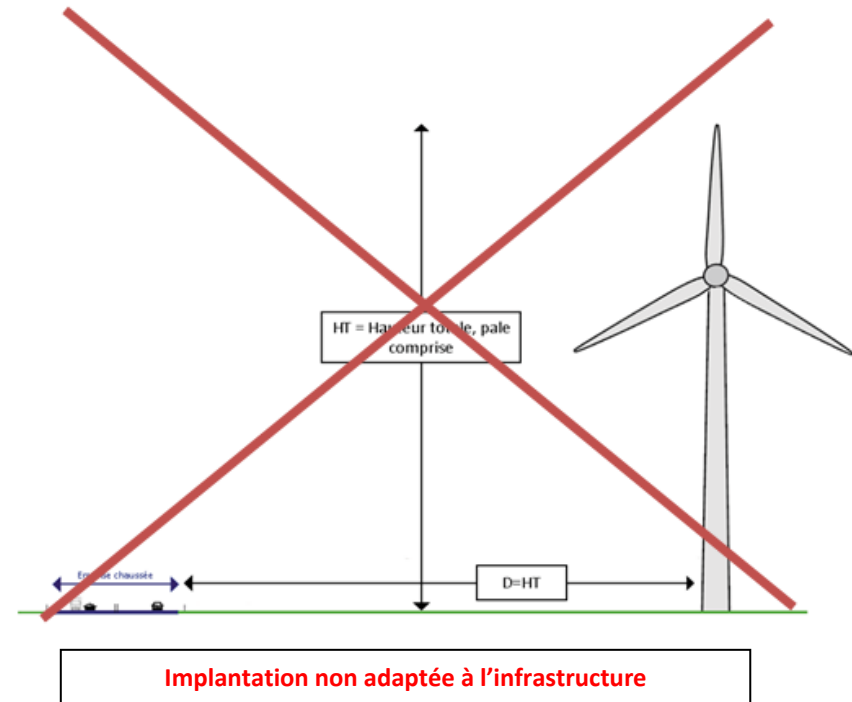
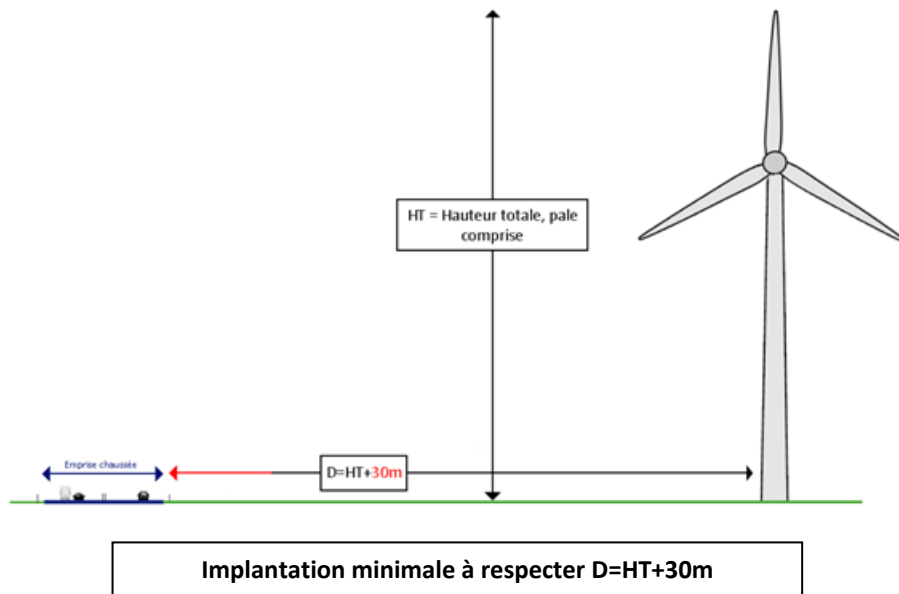
Aménagement de merlons



- 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 : $D = HT + 30m$.



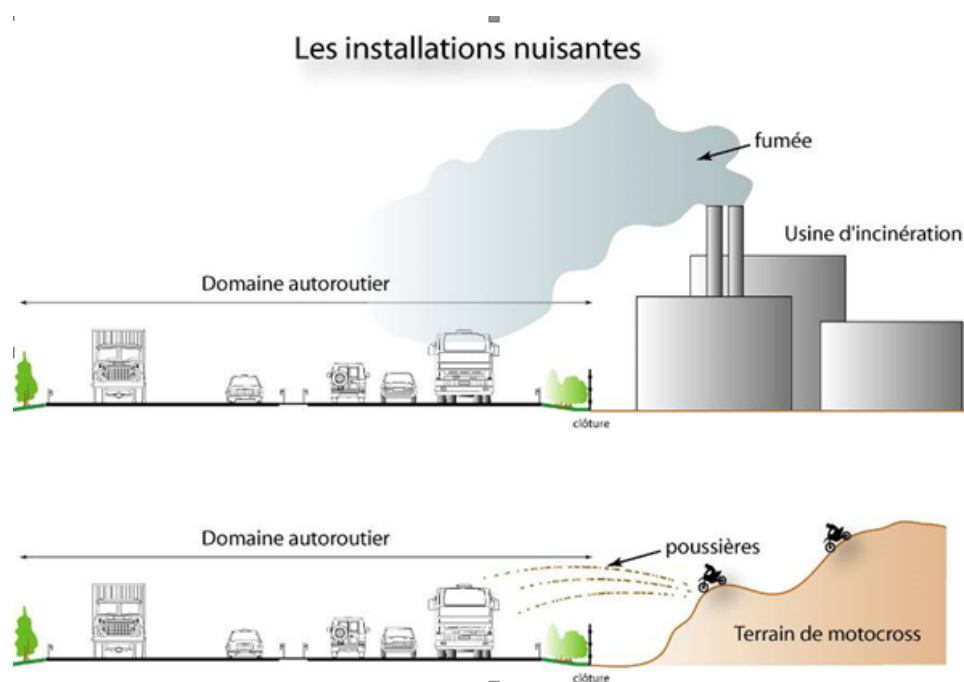
Dans une bande de vigilance de 300 m instituée de part et d'autre de l'axe de l'autoroute, les projets d'implantation devront être réalisés en concertation avec le concessionnaire autoroutier, afin de ne pas obérer tout projet de développement.

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.



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.

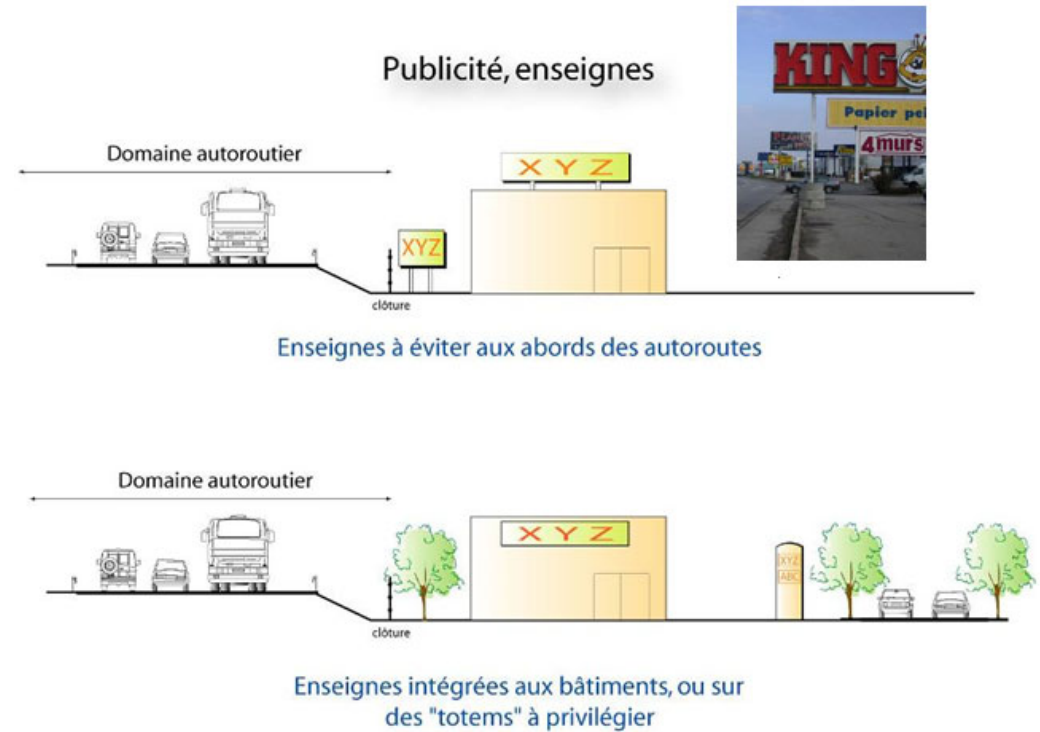
La même attention doit être apportée lors de l'élaboration des règlements locaux de publicité.

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 dérogatoires 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	X	X
	Hébergement	X	X
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail		X
	Commerce de gros		
	Hébergement hôtelier et touristique		X
	Restauration		X
	Activité de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle		X
	Cinéma		
Équipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés	X	X
	Établissements 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...)		
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	X	X
	Équipements sportifs		
	Lieux de cultes		
Autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires	Industrie		
	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	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	X	
	Commerce de gros		X
	Hébergement hôtelier et touristique	X	
	Restauration	X	
	Activité de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle	X	
	Cinéma		X
Équipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations et assimilés	X	
	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
Autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires	Industrie		X
	Centre de congrès et d'exposition		X
	Cuisine destinée à la vente en ligne		X
	Entrepôt		X
	Bureau	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
TRAVERSÉES PAR L'INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE**

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 autorisés 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...lié 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*

SECTION II – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

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 équivalent 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.

APRR/AREA- prise en compte des contraintes autoroutières dans les aménagements et dans les documents d'urbanisme

- **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.

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.

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 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.

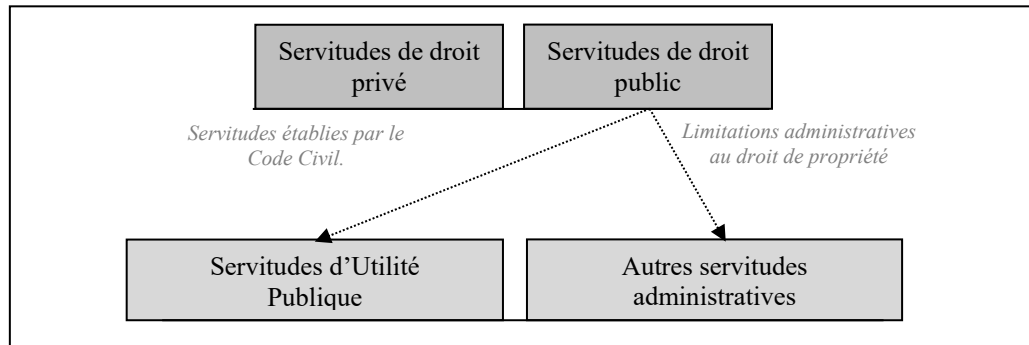
Article A/N 14 – Obligations imposées en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques.

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 aises 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 aises 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 propriétaires riverains 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 APRR 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 rarissime 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 dégagement, 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, exempter 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 constations 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.