

36 rue du Docteur-Schmitt
F-21850 SAINT-APOLLINAIRE
Tél. +33 (0)3 80 77 67 00
voyage.aprr.fr

**Direction Départementale des Territoires de
Seine-et-Marne**
Madame Cécile CARRICO
Service Territoires Aménagements et
Connaissances
Unité Planification Territoriale Sud
288, avenue Georges Clémenceau
Parc d'activités
77000 AUX-LE-PENIL

Références : DPa/Foncier/FT/ng.1095
Objet : Dossier arrêté du PLU de MOISENAY- Avis de l'Etat

Saint-Apollinaire, le 04 juillet 2023

Madame,

C'est avec grand intérêt que nous avons analysé les pièces du PLU de MOISENAY arrêté par délibération du conseil municipal en date du 31 Mai 2023.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les points sensibles relevés que nous vous saurions grés de bien vouloir prendre en compte. De manière générale, ces remarques ont pour objectif de s'assurer que la réglementation instituée par le projet de PLU réponde aux objectifs principaux suivants :

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

A titre liminaire, nous relevons le caractère incomplet de l'annexe relative au classement sonore des infrastructures terrestres. Il conviendrait de joindre l'annexe 2 relative au tableau du secteur affecté par le bruit (figurant d'ailleurs au sein du rapport de présentation), afin de faciliter la lecture de ce document.



S'agissant de la prise en compte de l'infrastructure autoroutière et des enjeux attachés :

Le Domaine Public Autoroutier Concédé, correspondant sur le territoire communal à un tronçon autoroutier et à un bassin de rétention, est classé en zone A du PLU arrêté, ce qui ne pose pas de problématique spécifique compte-tenu des enjeux identifiés sur ledit territoire et des prescriptions attachées à la zone agricole.

Toutefois, pour améliorer la prise en compte du DPAC sur le territoire communal, il apparaît nécessaire de prévoir expressément au sein de la zone A, l'admission sans restriction des constructions, installations, aménagements, ouvrages (le bassin autoroutier est un ouvrage hydraulique), affouillements et exhaussements (sans limitation de hauteur contrairement à ce qui est prévu au sein du règlement arrêté), liés à l'activité autoroutière.

Par ailleurs, nous relevons une absence de prise en compte de l'existence et de la spécificité du DPAC par la présence en son sein ou à proximité immédiate d'un certain nombre d'éléments paysagers et naturels (alignements d'arbres, EBC, enveloppe d'alerte des zones humides, cours d'eau), identifiés notamment au titre de l'article L.151-23, auxquels le règlement, mais aussi l'OAP TVB, associent des contraintes particulières incompatibles avec les principes de libre aménagement au sein du DPAC déjà imperméabilisé. Les prescriptions réglementaires attachées à ces protections (conservation, interdiction de coupes, travaux précédés d'une autorisation préalable, réglementation des clôtures) peuvent remettre en cause la gestion ou le développement du réseau autoroutier au sein même et à proximité du DPAC, pour permettre son entretien, son développement ou la sécurisation des usagers (prémunir les risques de chute, de collision...).

Il apparaît donc nécessaire de soustraire de l'emprise du DPAC l'ensemble des secteurs d'intérêt écologique, environnemental ou paysager, ainsi que de laisser une marge de recul de 10 m entre la limite du DPAC et l'emprise des espaces identifiés. Il n'est pas de la volonté du concessionnaire autoroutier de supprimer les éléments ainsi répertoriés, mais d'en assurer une gestion rapide et sécuritaire.

A ce titre, il est impératif que le bassin de rétention autoroutier (bassin identifié à l'Est du territoire communal, lieu-dit des Quarante-Sous) soit soustrait des éléments à préserver, identifié également par le PADD. Cet ouvrage autoroutier, inclus au sein du DPAC, répond à des enjeux propres au fonctionnement de l'infrastructure (régulation des eaux pluviales et filtration, limitation de la pollution accidentelle ou transportées par les eaux) et a un cahier des charges précis. Il ne saurait être soumis à des prescriptions réglementaires incompatibles avec sa fonction.



S'agissant des prescriptions réglementaires imposées aux abords ou sur le DPAC :

Le rapport de présentation fait mention de manière lacunaire des dispositions de la Loi Barnier imposant une marge de recul de 100m de part et d'autre de l'axe autoroutier, tandis que le règlement de la zone A est, quant à lui, totalement silencieux sur l'application de cette dernière. Il convient donc de préciser explicitement au sein de ces documents les dispositions de l'article L.111-6 et de l'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme en vigueur depuis la Loi relative à l'accélération de la production des énergies renouvelables du 10 mars 2023, afin de limiter les renvois réglementaires, sources de lourdeur et de complexité pour les pétitionnaires.

D'autant plus que le projet de PLU identifie un secteur Ax, hors agglomération, au sein duquel sont autorisées les constructions et installations à destination de bureaux, d'entrepôts et d'industrie, qui se situe au sein de cette marge d'inconstructibilité et demeure soumis à cette règle des 100 mètres.

De plus, à la lecture combinée de la Loi Barnier et des dispositions du règlement, certaines constructions restent admises à s'implanter à proximité de l'autoroute sans contrainte particulière (bâtiments agricoles, centrales photovoltaïques).

Cette proximité avec le domaine public autoroutier concédé est susceptible de renforcer l'effet de banalisation paysagère des territoires traversés, de limiter les possibilités d'évolution de l'infrastructure et de créer des risques de gêne ou d'insécurité pour les usagers de l'autoroute (risque de chute, risque de gêne par détournement de l'attention et/ou éblouissement).

Aussi, pour les constructions admises à déroger à la règle de recul instituée par la loi Barnier, et plus globalement pour toutes les constructions hormis celles liées à l'activité autoroutière, il pourrait être imposé une marge de recul équivalente à la hauteur D=H avec un minimum de 50m comptés de part et d'autre de l'axe autoroutier (ou 25 mètres par rapport aux limites du DPAC).

Dans le cas où il ne serait pas fait application de ce principe général de recul (ce qui est le cas en l'état du projet arrêté), les prescriptions architecturales et paysagères encadrant l'aspect extérieur des constructions doivent être complétées afin de limiter a minima tout risque d'éblouissement ou de réverbération (orientation, utilisation de matériaux anti-reflet...), et ce dans l'optique d'assurer la sécurité des usagers de l'infrastructure.

S'agissant de la prise en compte des contraintes autoroutières :

Dans une optique de sécurité, l'activité autoroutière pourrait nécessiter l'intervention rapide sur les infrastructures afin de limiter les risques pour les usagers de l'autoroute, notamment tout risque d'intrusion susceptible d'engendrer des risques de collisions.



Or, le projet de PLU soumet, au sein des dispositions communes, l'édification des clôtures à déclaration préalable en application de l'article R.421-12-d du code de l'urbanisme (sans toutefois mentionner la délibération du conseil municipal afférente). En outre, le règlement de la zone A impose un certain nombre de prescriptions liées aux clôtures, parmi lesquelles l'exigence de perméabilité pour le déplacement de la petite faune, ou encore une limitation de leur hauteur.

L'urgence d'intervention attachée à l'activité autoroutière justifie que la demande de déclaration préalable ne soit pas instituée sur le DPAC au regard de l'article R.421-12 susmentionné. En effet, aucune disposition n'impose que toutes les clôtures soient soumises à cette déclaration. Aussi le groupe APRR-AREA demande qu'une dérogation soit instituée sur les clôtures autoroutières et ce pour les motifs d'urgence et de sécurité que revêtent parfois les interventions (remplacement d'un tronçon de clôture abimé par exemple).

De même, les clôtures autoroutières répondent à des contraintes techniques particulières (hauteur, composition, pas de perméabilité) qui justifient que leur aspect, leur composition et leur hauteur ne soient pas soumis à des prescriptions particulières au sein du règlement.

Enfin, le règlement de la zone A, même s'il indique que « *toutes les précautions doivent être prises afin que les eaux pluviales ne se déversent pas sur les propriétés voisines* », pourrait être complété afin de préciser que les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne doivent pas rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire. En effet, par méconnaissance, des constructeurs ou exploitants agricoles rejettent leurs eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales autoroutier, ce qui conduit à saturer ce dernier ou le charger de pollutions spécifiques que les ouvrages autoroutiers ne sont pas destinés à traiter. Les installations de gestion des eaux pluviales du réseau autoroutier sont dimensionnées et conçues pour protéger le milieu naturel de la pollution générée par l'infrastructure autoroutière.

Au regard des remarques précédemment soulevées nous émettons un avis favorable sous réserve de la prise en compte de celles-ci.

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

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

Stéphanie COLLAUDIN
Chef du département foncier

