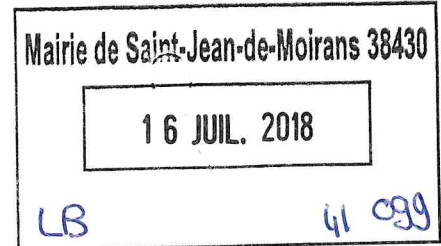


250 avenue Jean-Monnet / BP 48  
F-69671 BRON Cedex  
Tél. +33 (0)4 72 35 32 00  
Fax +33 (0)4 72 35 32 01  
www.aprr.fr



Mairie de SAINT JEAN DE MOIRANS  
Madame le Maire  
2 place du Champ de Mars  
38430 SAINT JEAN DE MOIRANS

Bron, le 10 Juillet 2018

N/Ref : DISI/Foncier/cs.241  
Objet : Projet de révision du Plan Local d'Urbanisme  
Dossier suivi par Cécile Seguy

Madame le Maire,

Nous faisons suite à votre notification du 17 mai dernier concernant l'arrêt du projet de PLU de votre commune, dont nous vous remercions.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint notre analyse permettant de mettre en exergue les points sensibles relevés. Ces derniers ont trait principalement à la réglementation applicable à notre domaine, ainsi qu'aux besoins de réduction des risques et nuisances que peuvent encourir nos usagers.

Les ajustements demandés ne constituent pas des modifications substantielles et peuvent donc être apportés après l'enquête publique.

De manière synthétique, dans cette note il est relevé :

- ✓ La cohérence du PLU dans les choix de zonage affectés à l'A48, avec simplement des omissions de quelques emprises appartenant au domaine autoroutier, que nous vous proposons de compléter en vous fournissant les plans détaillés de ce dernier.
- ✓ Grace à ces mêmes plans, vous pourrez constater que certaines emprises du domaine autoroutier sont classées en emplacement réservé ou en Espace Boisé Classé, ce qui est incompatible avec l'affectation actuelle de ces parcelles et il conviendra de les supprimer.


- ✓ Concernant le règlement écrit, certaines dispositions peuvent être incompatibles avec l'exploitation courante du domaine autoroutier et mériteraient quelques ajustements, en particulier celles impactant le système de gestion des eaux pluviales de l'autoroute, ou résultant d'un classement d'une partie de l'A48 en zone humide qu'il conviendrait de revoir, ou au moins d'en adapter textuellement les conséquences juridiques.
- ✓ Pour d'autres dispositions réglementaires, nous attirons votre attention sur certains aspects des enjeux autoroutiers dans les zones limitrophes à l'A48, avec des préconisations que vous pourrez choisir d'associer à votre règlement.

Mais à titre principal, nous relevons que le PLU intègre le projet de contournement de l'A48 par une prescription sur le plan de zonage. Or, le rapport de présentation est silencieux sur ce projet qui nous intéresse au premier chef car un franchissement de l'autoroute y est prévu. Des explications dans le rapport de présentation sur ce projet, ses contours et son actualité paraissent nécessaires. Nous vous précisons que la Société AREA n'est pas informée de l'état d'avancement de ce projet.

Enfin, l'analyse de ce projet de PLU nous indique que la Municipalité a un projet de création d'un bassin d'orage à proximité de l'A48 au nord-ouest du territoire (ER n°12). Nous vous invitons à nous solliciter le plus en amont possible de la réalisation de ce projet, pour voir dans quelle mesure des emprises d'AREA pourraient être associées à cette réflexion.

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

M. Guillaume HERENT  
Le Directeur du réseau

P-E  
  
**Jean-Charles THOMAS**  
Directeur-adjoint  
exploitation viabilité

Pièces Jointes :

-Note d'analyse

-Plans de délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé. Attention : ces plans sont issus de notre base de données interne et servent à éclairer les auteurs du PLU sur l'emprise du DPAC. Ils ne doivent pas être diffusés publiquement.

## **NOTE D'ANALYSE TECHNIQUE DU PLU DE SAINT JEAN DE MOIRANS- DOSSIER D'ARRET**

---

### **I. Cadrage préalable :**

La présente analyse détaillée porte sur la révision du PLU de Saint Jean de Moirans tel qu'arrêté le 24 avril 2018.

A titre liminaire, il est rappelé que le territoire communal est traversé par un tronçon de l'autoroute A 48 de 3,5 km, dont la gestion du Domaine Public Autoroutier a été concédée à AREA.

Lié au tronçon de l'A48 le domaine autoroutier comprend également les amorces des diffuseurs n°10 et 11 de part et d'autre du tronçon.

Les remarques formulées ci-dessous ont pour objectif de s'assurer que la réglementation :

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

Enfin, d'une manière générale, nous relevons que le PLU retranscrit un projet de contournement routier de l'A48 qui impactera l'infrastructure autoroutière car un franchissement sera à créer. Or le dossier est silencieux sur ce projet, ses contours et ses actualités.

### **II. Analyse du Projet d'Aménagement et de Développement Durable :**

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

Dans l'ensemble, les orientations du PADD ne sont pas incompatibles avec l'exploitation de l'infrastructure autoroutière et prennent correctement en compte la nécessaire maîtrise de l'urbanisation à ses abords pour éviter les nuisances avec l'habitat.

Toutefois, l'orientations aux « Eymins » relative au maintien de la zone végétale entre l'A48 et l'espace habité attire notre attention, non pas dans son principe mais dans sa traduction réglementaire comme il sera vu ci-après.

### III. Analyse des plans de zonage

#### *Remarque générale*

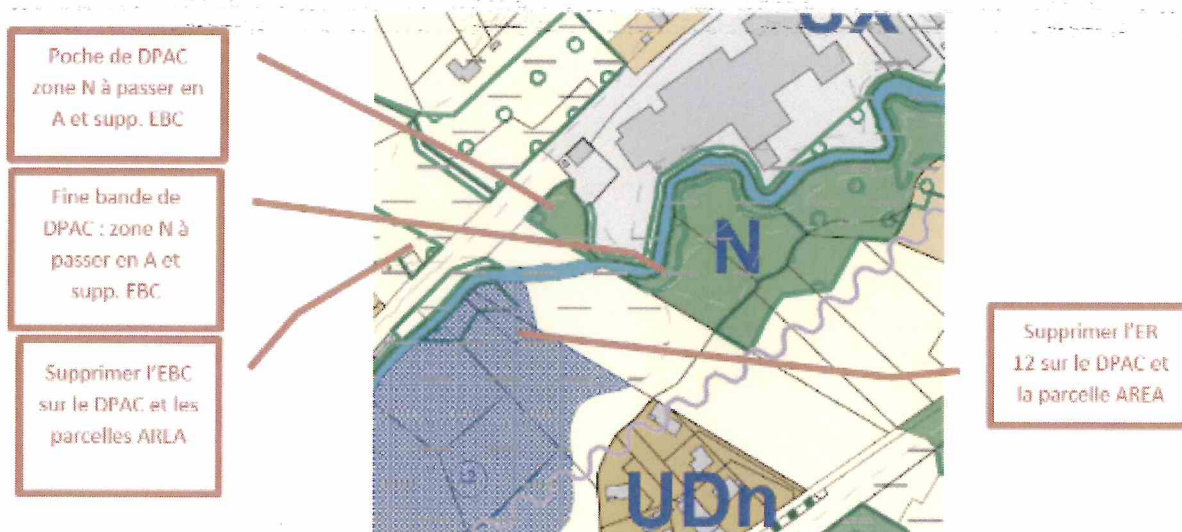
L'autoroute A48 est classée de manière cohérente en une seule et unique zone, la zone A et son secteur Ap, ce qui simplifie la compréhension et donc la gestion future du tronçon autoroutier.

Toutefois, certaines parcelles appartenant au DPAC ou au concessionnaire semblent avoir été omises du classement en zone A. Il est nécessaire d'étendre la zone A afin d'englober l'ensemble du domaine autoroutier (DPAC). Il en est de même pour certaines petites parcelles appartenant au domaine propre d'AREA qui, même si elles ne sont pas dans le DPAC, participent à l'exploitation autoroutière et il est demandé de les classer dans la même zone que le DPAC.

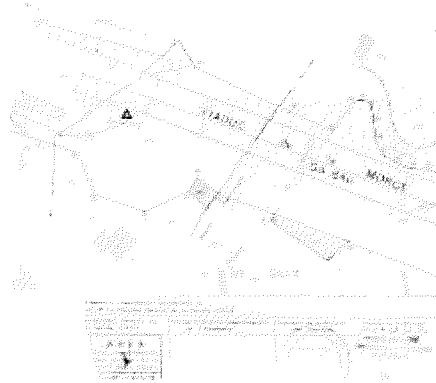
Pour ce faire, vous trouverez ci-joint une série de plans du domaine public autoroutier concédé et du domaine propre d'AREA. Ces plans sont fournis aux auteurs du PLU pour leur permettre une précise prise en compte du réseau. Toutefois, ces plans issus de la base de données interne du concessionnaire autoroutier, ne devront pas figurer dans les documents publics du PLU de type rapport de présentation.

⇒ **Étendre la zone A à l'ensemble du DPAC et au domaine propre d'AREA**

Un exemple ci-dessous est donné sur un tronçon autoroutier, mais la même démarche est à appliquer tout le long de la traversée de l'A48.



*Illustration graphique des modifications du tracé de la zone N et autres ajustements réglementaires à prévoir eu égard au plan du domaine autoroutier ci-après*



Extrait du plan du domaine autoroutier

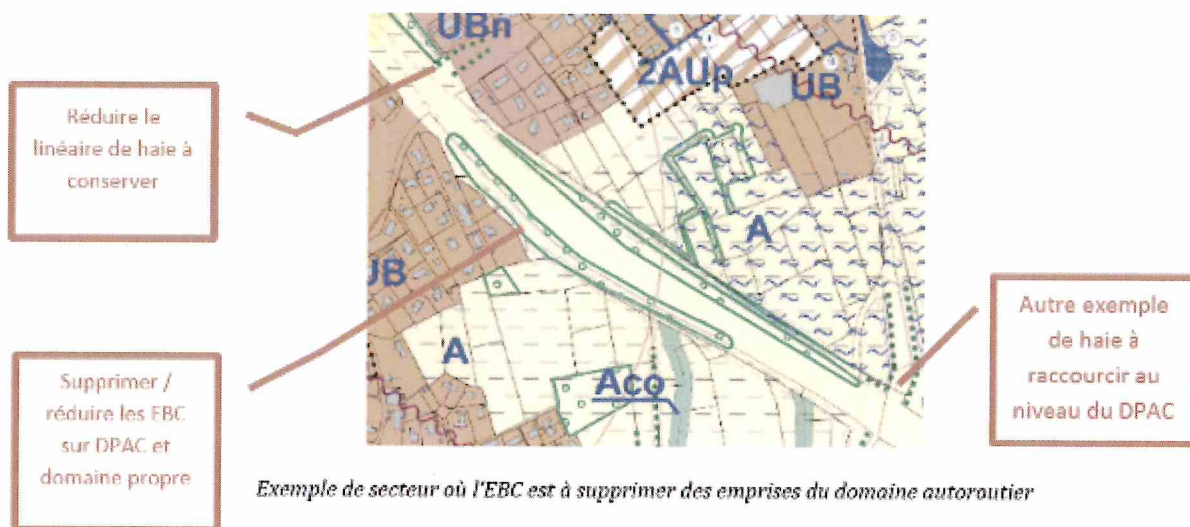
*Espaces boisés classés :*

Il est noté que plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC), prévus par l'article L.113-1 du code de l'urbanisme, sont institués au sein du DPAC et des parcelles du domaine du concessionnaire autoroutier AREA, ainsi qu'à leurs abords immédiats.

Il en est de même pour les talus et accotements végétalisés de l'A48, dont certains ont été identifiées au PADD sur le secteur des Eymins.

Il n'est pas dans l'intention du concessionnaire de supprimer la végétalisation de ces talus ou accotements, mais l'institution d'EBC au sein du domaine autoroutier est juridiquement incompatible avec la gestion d'une activité autoroutière. En EBC, l'affectation du sol est supposée naturelle alors que les parcelles sont affectées à l'activité autoroutière, quelles soient artificialisées ou non. Ce classement s'oppose en outre aux besoins et délais d'urgence que peuvent revêtir certaines de nos interventions (notamment la sécurisation des usagers, les besoins d'entretien, ...).

Enfin, AREA demande de respecter autant que possible une marge d'une dizaine de mètres entre le DPAC et les EBC, afin de ne pas nuire à l'entretien ou la coupe des espaces boisés immédiatement riverains du domaine public autoroutier. Cette demande est d'ailleurs en cohérence avec la prescription du règlement du PLU qui prévoit qu'aucune construction n'est admise à moins de 5 mètres de d'un EBC, laquelle conforte la nécessité de décaler les EBC de l'infrastructure autoroutière existante.



*Exemple de secteur où l'EBC est à supprimer des emprises du domaine autoroutier*

⇒ **Supprimer tout EBC dans l'emprise du DPAC et des parcelles du domaine propre du concessionnaire AREA, celles-ci étant affectées à l'exploitation autoroutière.**

#### *Emplacements réservés.*

L'ER n°12 prévu pour un déversoir d'orage prend place en partie sur du DPAC, lequel est par principe imprescriptible et inaliénable. Il ne peut donc juridiquement pas faire l'objet d'une ER.

Cet ER n°12 impacte également la parcelle AE 97 qui fait partie du domaine propre du concessionnaire et pour laquelle AREA demande également la suppression de l'ER. Pour ce projet de bassin d'orage, AREA invite la Commune à se rapprocher de ses services pour envisager en concertation la possibilité d'intégrer le foncier d'AREA à cette réflexion.

#### *Autres prescriptions des documents graphiques*

Le domaine autoroutier est concerné par les zones des PPRI de la Morge et de l'Isère Aval mais le report effectué au sein du PLU est sans incidence car les PPRI s'imposent aux activités autoroutières indépendamment du PLU.

Le domaine autoroutier est également couvert par de la zone humide. Le rapport de présentation inscrit en page 60 que les constructions sont interdites en zone humide. Le règlement de la zone A confirme cette inconstructibilité, ce qui pose une difficulté majeure pour l'exercice normal de l'exploitation du domaine autoroutier confiée à AREA, comme il est vu dans le paragraphe relatif au règlement de la zone A.

Au sein de la zone A, au Nord-Ouest du territoire communal, une emprise « A1 » est délimitée : elle correspond à une zone de travaux pour le contournement de l'A48. Comme évoqué en préalable, AREA n'est pas informée de l'état d'avancée de ce projet impactant l'infrastructure autoroutière. Le rapport de présentation, silencieux sur ce point, serait à compléter pour expliquer ce projet.

Enfin, au sud-est du territoire communal, le domaine autoroutier est traversé par une trame matérialisée par des « T », qui n'est pas légendée. Il convient de s'assurer que cette dernière n'entraîne pas de prescriptions susceptibles de nuire à l'exercice de l'activité autoroutière.

#### **IV. Analyse des prescriptions réglementaires imposées à notre domaine**

La présente analyse s'attache à expliquer les modifications réglementaires à appliquer aux dispositions générales et à la zone agricole, partant du postulat que l'ensemble du domaine autoroutier sera classé en zone A une fois les quelques ajouts d'emprises vu précédemment effectués.

##### *Dispositions générales du règlement (Titre I)*

Les dispositions générales du règlement ne posent pas de difficultés particulières à l'exploitation du domaine autoroutier.

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

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

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

⇒ **Préciser au sein des dispositions générales du règlement, que les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire. Cet ajout peut se concevoir également (au choix) dans le §F du titre III du règlement.**

##### *Le titre II Dispositions liées à la carte des aléas*

Ce titre 2 prévoit bien l'acceptation sous condition des constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif ou général déjà implantés dans la zone, et les infrastructures (notamment les infrastructures de transports).

Toutefois, ce titre comprend des dispositions concernant les fossés et canaux en toutes zones et imposent des marges de recul impératives qui ne paraissent pas compatibles avec les infrastructures autoroutières existantes ou leur évolution éventuelle. Des fossés, cours d'eaux et canaux sont riverains ou passent sous le domaine autoroutier et il existe donc déjà des situations où il n'y a pas les reculs de 5 à 10 mètres imposés par ce paragraphe. Il est nécessaire d'ajouter à ce § « A » la possibilité de dispositions dérogatoires pour les constructions, aménagements ou équipements liés à l'activité autoroutière, pour des besoins de fonctionnalité ou de sécurité.

⇒ **Ajouter une exemption au § A - « Dispositions concernant les fossés, canaux en toutes zones », permettant d'exempter les constructions, ouvrages, aménagements ou équipements liés à l'activité autoroutière, pour des besoins de fonctionnalité ou de sécurité.**

### *Le Chapitre X Dispositions générales applicables à la zone A*

L'autoroute 48 est classée en zone A et son secteur Ap. Sous réserve que l'ensemble du DPAC et du domaine autoroutier propre au concessionnaire soient classés en zone A, les remarques relatives à la bonne exploitation du domaine autoroutier ne concernent donc que cette zone.

Le PLU de ST JEAN DE MOIRANS met un fort accent sur la prise en compte des risques naturels. Il en découle des mesures relatives aux aléas nombreuses avec le risque de voir les prescriptions obligatoires des PPRi se télescoper ou mal s'articuler avec celles d'initiative communale.

Toutefois, les prescriptions relatives aux aléas du chapitre X ne semblent pas rédhibitoires pour l'exercice de l'activité autoroutière et les éventuels travaux liés, car le titre II du règlement prévoit que : *« Dans les zones où la prise en compte des risques naturels conduit à interdire de manière générale tout projet nouveau, sous réserve notamment de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux, certains des types de projets particuliers suivants sont autorisés : [...] E- les constructions, les installations nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif ou général déjà implantés dans la zone, les infrastructures (notamment les infrastructures de transports, de fluides, les ouvrages de dépollution), les équipements et ouvrages techniques qui s'y rattachent, sous réserve que le maître d'ouvrage prenne des dispositions appropriées aux risques, y compris ceux créés par les travaux ; »*

Par contre, le premier article relatif à l'usage des sols et destinations des constructions, pose problèmes en ce que :

- Il interdit d'une manière générale les exhaussements et affouillements alors que ces derniers peuvent parfois s'avérer nécessaires pour certains travaux courants dans le DPAC. Cette interdiction ne souffre aucune exception, pas même par le biais d'un renvoi au dernier § de la page ; qui semble relatif aux installations admises mais conditionnées.
- Par endroit l'autoroute est couverte du tramé zone humide. Il conviendrait d'ajuster l'emprise de la zone humide afin d'en exclure au moins les emprises totalement artificialisées de chaussée et de talus de l'A48. De facto la totale interdiction d'aménagement qui en résulte n'est pas compatible avec la vocation actuelle du DPAC.
- Le second point (ou §) de la page 77 interdit en secteur Ap les constructions de toute nature, alors qu'il accueille un tronçon de l'A48. L'exploitation courante du domaine autoroutier nécessite de pouvoir y réaliser quelques aménagements, de type modelages de sol, y installer certains équipements techniques, des ouvrages, d'y réaliser certaines constructions telles que des transformateurs ou des murs, des clôtures et parfois des dépôts de sel ou de matériel de signalisation, susceptibles d'être mis en place pour améliorer le fonctionnement et la sécurisation de notre réseau.

⇒ **Dans le 1er § relatif aux interdictions, faire en sorte que les constructions et installations nécessaires à l'activité autoroutière ne soient pas interdites, y compris dans l'emprise tramé de zone humide qui la couvre, et en particulier les exhaussements et affouillements de sols.**

⇒ **Idem pour le second § qui en secteur Ap interdit les constructions de toute nature alors qu'il accueille un tronçon de l'A48.**



Le second article relatif aux caractéristiques urbaines appelle les remarques suivantes :

Le II. A en page 82 prévoit que les rives des fossés d'écoulement doivent être maintenues en espace libre de toute construction et de tout remblais sur 4 m de largeur minimum de part et d'autre. Or l'A48 est bordée de fossés d'écoulement aux abords desquels il existe des remblais constitués des talus de l'autoroute ou de chaussée circulée, ainsi que des petites installations techniques diverses, ou mur de soutènement ... qui peuvent se trouver à moins de 4 m du dit fossé.

⇒ **Prévoir une exception pour les ouvrages ou fossés liés à l'activité autoroutière.**

Il est relevé qu'aucune disposition graphique ou réglementaire ne vient rappeler l'existence d'une marge de recul inconstructible de 100m de part et d'autre de l'axe du tronçon autoroutier en vertu des articles L111-6 et 7 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER). De plus, en zone A, le règlement autorise l'implantation de constructions à 5 mètres de l'emprise publique ce qui permet à des constructions agricoles notamment de s'approcher très près de l'autoroute.

Pour ces constructions non soumises à la loi Barnier, et pour les ouvrages techniques et les infrastructures d'intérêt général, le règlement autorise une urbanisation trop proche de l'infrastructure (5 m) qui génère bien souvent une banalisation paysagère des territoires, restreint les possibilités d'évolutions de l'infrastructure et présente un risque d'insécurité pour nos usagers. Ainsi, il est préconisé :

- Un recul au moins égal à la hauteur ( $H = L$ ) pour les constructions et installations d'intérêt collectif ou nécessaires aux services publics, (autres que celles liées à l'activité autoroutière qui doivent pouvoir s'implanter librement aux abords de l'autoroute à laquelle elles sont liées).
- une bande inconstructible d'environ 50m de part et d'autre de l'axe des autoroutes pour toutes les autres constructions ou installations non liées à l'activité autoroutière.

Ces reculs permettront de répondre également aux risques d'insécurité pour nos usagers qui peuvent être engendrés lorsque la hauteur des constructions implantées aux abords de nos axes est trop importante (risque de chute sur le domaine public).

- ⇒ **Afin ne pas créer de risques de nuisances ou de problèmes de sécurité vis-à-vis de nos usagers, il conviendrait de compléter le règlement de la zone A afin d'imposer un recul d'au moins  $H=L$  pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics autres que celles liées à l'activité autoroutière.**
- ⇒ **Ce recul passerait à au moins 50m à partir de l'axe pour les autres constructions et installations non liées à l'activité autoroutière.**

Concernant les clôtures, leur limitation à 2 mètres de hauteur peut s'avérer insuffisante en certains endroits en fonction des dénivelés des terrains et des situations (contrebas ou surplomb), pour limiter les risques d'intrusions sur le domaine autoroutier, de la grade faune notamment. De même, l'interdiction des murs pleins ne permet pas les dispositifs antibruit qui peuvent parfois prendre place le long des axes autoroutiers.

- ⇒ **Prévoir d'insérer une exception pour les clôtures autoroutières, pour des besoins de fonctionnalité ou de sécurité.**

Concernant les réseaux, en page 85, III.B, la réglementation des rejets d'eaux pluviales varie en fonction du type de classement d'Alea. Il est difficile de savoir précisément à quelle règle sera soumise l'A48 sur la carte 4.2.B du PLU. Dans certains cas, les rejets dans le sol des eaux pluviales sont interdits, tandis que dans d'autres ils sont admis dans les réseaux ou exutoires existants sous condition. L'interdiction de rejets serait incompatible avec l'exploitation du domaine autoroutier qui induit des rejets en réseau ou dans le milieu récepteur ; le cas échéant après rétention et traitements.

Il appartient aux auteurs du PLU de s'assurer de la possibilité d'une correcte exploitation et évolution du système de gestion des eaux pluviales autoroutier, sachant que les fossés ou éventuels ouvrages de rétention doivent pouvoir être entretenus et évoluer pour assurer la sécurité des usagers s'agissant notamment du risque d'inondation ou pour une meilleure prise en compte de l'environnement par l'installation de systèmes de traitement des eaux potentiellement souillées.

⇒ **Clarifier la réglementation applicable à l'A48 en matière de gestion des eaux pluviales et l'adapter si nécessaire afin que l'entretien courant du réseau d'assainissement autoroutier et ses éventuelles évolutions soient rendus possibles, dans le respect de la réglementation des plans de prévention des risques naturels.**

## **V. Analyse des prescriptions réglementaires des zones limitrophes au domaine autoroutier**

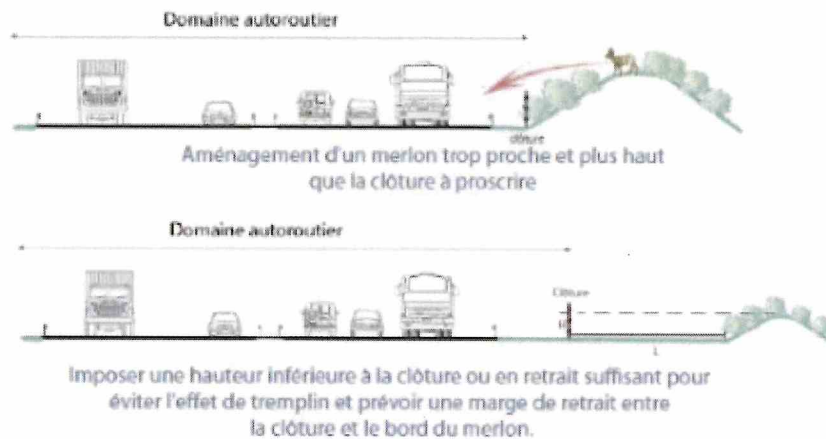
Il s'agit ici d'attirer l'attention des auteurs du PLU sur les incidences de la réglementation de zones limitrophes au domaine autoroutier, sachant que la préoccupation principale pour ces dernières est la prise en compte de la sécurité des usagers de l'autoroute et la réduction des risques de nuisances ou d'insécurité liés aux constructions et opérations à réaliser aux abords du DPAC.

Les zones limitrophes du DPAC sont les zones A, N, UD (dont son secteur UDn), UB (dont son secteur UBn) et UX.

Pour l'ensemble de ces zones, il est sollicité deux modifications qui pourraient trouver leur place dans les dispositions générales par exemple :

- Que les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière respectent un recul d'au moins  $H = L$  pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, et d'au moins 50m à partir de l'axe de l'A48 pour les autres.
- Prévoir une règle de recul pour la création de merlons non liés à l'activité autoroutière, à proximité de l'A48 afin d'éviter les intrusions, comme illustré dans le schéma ci-dessous.

### Aménagement de merlons



## **VI. Analyse des orientations d'aménagement et de programmation**

Les OAP prennent correctement en compte les enjeux autoroutiers et n'appellent pas d'observations particulières.

## **VII. Analyse des documents annexes**

### *Plan des Servitudes d'Utilité Publique (SUP)*

Il conviendrait de reporter le tracé de la servitude EL11 relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des axes autoroutiers (A48 et A49). La servitude s'applique directement sans qu'aucune mesure réglementaire (décret ou arrêté) ne soit nécessaire. Les textes en vigueur sont les articles L. 122-2, L.151-3, L.152-1 et L.152-2 du Code de la voirie routière.

⇒ **Reporter la servitude EL11 sur le plan des servitudes d'utilité publique.**

### *Prescription d'isolement acoustique*

Le PLU traduit correctement la réglementation sur le classement sonore des infrastructures de transport terres liée à la présence de l'A48. Il comprend bien une carte reportant les zones de bruit relatives au classement sonore des infrastructures de transports terrestre (plan de zonage). Le règlement mentionne, dans les zones concernées, la prescription de bruit, tandis que l'arrêté préfectoral de classement figurant en annexe du PLU permet de savoir quelles sont les prescriptions qui s'appliquent à cette contrainte.