AREA DIRECTION DU RÉSEAU

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

REÇU LE
20 JUIN 2019

Mairie de Nances
A l'attention de Monsieur Le Maire
1616 rte du Chez lieu
73470 NANCES

Bron, le 12 juin 2019

Référence : DIPE/Foncier/CS/mb.228
Objet : Avis sur Plan local d'Urbanisme arrêté de NANCES

Monsieur le Maire,

Suite à la réception pour avis du PLU arrêté de votre commune, c'est avec intérêt que nous avons analysé les documents que vous avez mis à notre disposition.

Soucieux de la bonne prise en compte des enjeux et besoins des infrastructures autoroutières, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les points sensibles relevés que nous vous saurions gré de bien vouloir prendre en compte dans le règlement du PLU.

Nous profitons de cette occasion pour vous réitérer la pleine et entière disponibilité de nos services pour mener une démarche associative systématique entre vos services (notamment instructeurs) et notre groupe gestionnaire, tant pour ce qui concerne les projets sis à proximité de nos axes que pour les projets situés au sein du domaine autoroutier.

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

Monsieur Jean-Charles THOMAS
Directeur Réseau AREA

AREA

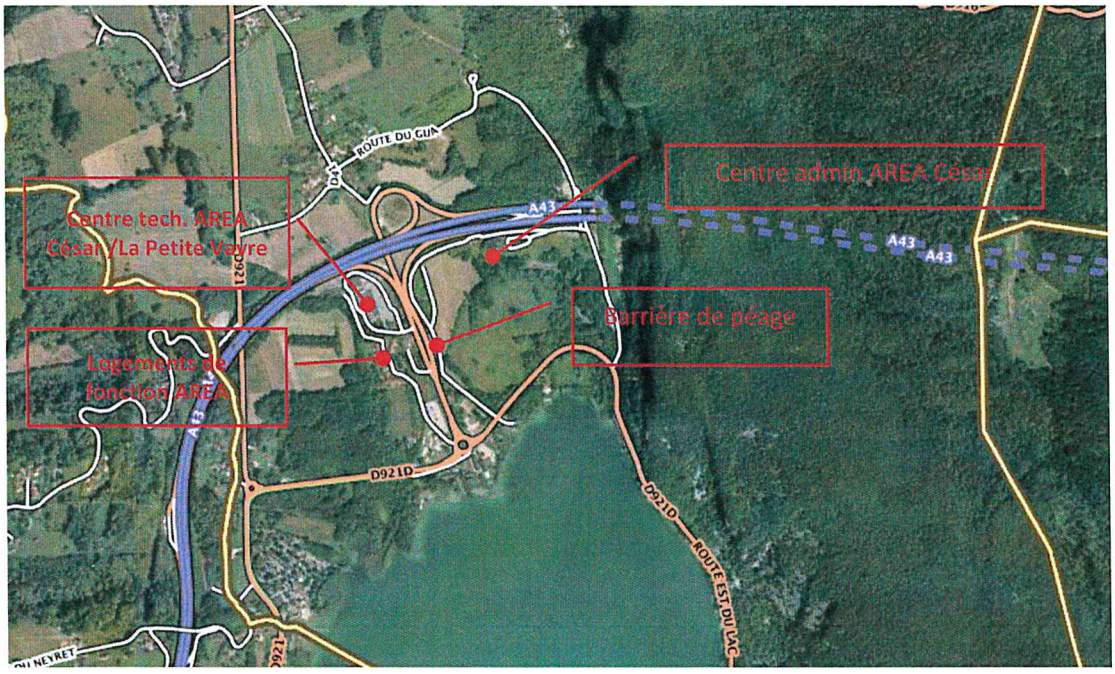
NOTE D'ANALYSE TECHNIQUE PORTANT SUR LA REVISION
DU PLU DE NANCES

1. Cadrage préalable

La commune de Nances a prescrit par délibération en date du 7 mars 2017 la révision générale de son PLU (source site internet de la Commune de Nances).

Cette commune présente de forts enjeux autoroutiers car elle accueille sur son territoire :

- Une portion de l'A43 traversant le territoire communal dans sa partie Sud, selon une ligne Est-ouest.
- Le tunnel de l'Epine (passant sous le col du même nom)
- Le diffuseur n°12 du Lac d'Aiguebelette permettant l'entrée et sortie de l'autoroute dans les deux sens de circulation,
- Une barrière de péage
- Un site administratif d'AREA avec le bâtiment CESAR.
- Un centre technique
- Des logements de fonction d'AREA
- Un parking au droit du rond-point de la RD 921d, face à « Vertes sensations »
- Des bassins de rétention



A43 et équipements autoroutiers sur le territoire communal

La présente note porte sur le projet de PLU avant arrêt soumis pour avis à AREA sur initiative de la Direction des Départementale des Territoires de Savoie. Les documents soumis à analyse sont : le PADD, le projet de règlement, le projet de zonage et le projet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Il n'y a pas de rapport de présentation ni les annexes du PLU.
De manière générale les remarques formulées ci-dessous ont pour objectif premier de s'assurer que la réglementation :

- Ne restreigne pas la possibilité de développer des ouvrages, installations, aménagements ou équipements techniques liés à l'autoroute ;
- Ne mette pas en péril la sécurité des usagers de l'autoroute.

L'autoroute et ses implications positives dans l'attractivité du territoire, tout comme les contraintes qu'elle engendre (bruit, pollution et coupure du territoire), sont intégrées dans l'analyse du projet communal.

2. Analyse du document graphique de zonage

Le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) est classé :

- Pour la majeure partie de l'autoroute, en secteur Uinf2 ;
- Pour la majeure partie des centres technique et administratif de César/ La Petite Vavre, en zone Uinf ;
- Pour la partie dédiée aux logements de fonction en zone Ud ;
- Et pour le reste en zones naturelles Nl, Nre et Nco (voirie de jonction avec le réseau départemental, les voies de desserte interne du site d'AREA, les parkings et les espaces naturels...).

Concernant le document graphique de zonage, certaines modifications légères seraient à prévoir :

- Étendre légèrement la zone Uinf-2 vers l'Est afin qu'elle englobe la totalité du DPAC (il manque une petite zone à l'entrée du tunnel). Confère plan du DPAC ci-joint. Ce plan étant issu des bases de donnes internes d'AREA, il est à destination uniquement des auteurs du PLU et ne doit pas figurer dans les documents publics du PLU.

- Deux petites erreurs matérielles seraient à corriger :
  - Le document graphique de zonage comprend une ligne brune qui traverse le territoire d'est en ouest au sud de l'A43, laquelle n'est pas légendée.
  - Une partie du DPAC ou du domaine propre d'AREA est classée en zone Nre sur le document graphique. Toutefois la symbologie dans la légende correspond au secteur Nle. Sachant que les deux secteurs existent dans le règlement, il n'est donc pas possible pour le moment de déterminer la réglementation qui s'appliquera aux emprises autoroutières concernées.

- Certaines parcelles artificialisées précédemment classées en zone Ue au PLU et constituant les abords immédiats de la voie de desserte du bâtiment César devraient être intégrées à la zone Uinf : A n°2421, A n°2423 et A n°2425. Il est fait la même demande pour quelques parcelles aux abords de cette même voie et du bâtiment César qui ne sont pas arborées. Concernant le peu de foncier encore disponible sur ce site non frappé des différents zonages écologiques, il apparait pertinent de ne pas les déclasser et de les maintenir dans le zonage économique Uinf comme au PLU actuel (parcelles cadastrées A n°1938, A n°2413, A n°20415, A n°2417 et A n°1934).

3. Analyse du règlement textuel

Concernant le règlement textuel, il est constaté que la réglementation de la zone **Uinf** limite les possibilités d'optimisation et de diversification du site, même partiel, en le cantonnant quasi exclusivement à la destination autoroutière ou en lien direct avec l'activité autoroutière.

Aussi il est demandé à ce que le règlement de la zone soit plus ouvert en termes d'activités admises, notamment économiques, commerciales, de services ou de loisirs, comme le permet d'ailleurs le PADD qui parle de « conforter le pôle économique aux abords de l'A43 » et non de le cantonner aux seules activités existantes. Cela s'inscrirait également dans l'esprit du SCOT qui priorise la rationalisation des zones économiques existantes avant de chercher à en créer de nouvelles, ce qui trouve à s'appliquer sur l'actuel pole de « Cesar / La Petite Vavre ».

Dans le même esprit de cette demande « d'ouverture » du règlement aux articles 1 et 2, AREA mène actuellement une réflexion sur la possibilité éventuelle la création de bâtiments administratifs. Le projet de règlement prévu pourrait être un obstacle à ce type de projet, car hormis sur son volet de « bureau », il est probable qu'il ne corresponde pas au champ de définition des *« entrepôts compatibles avec l'activité autoroutière »* ni des *« commerces et activités de service directement liées à l'infrastructure autoroutière »* seuls autorisés en zone Uinf-2.

De plus, quelques formulations du règlement de la zone Uinf pourraient être précisées pour une plus grande aisance d'application ultérieure :

- Article Uinf 2 : Il est prévu *« En zone Uinf sont interdit : […] Tout bâtiment ou aménagements nouveaux de caractère ponctuel qui gêneraient ou empêcheraient le développement ultérieur de la totalité de la zone, à l''exception des équipements techniques nécessaires au service public ; ».* Cette formulation très générale comporte une certaine ambiguïté, qui pourrait nuire au bon fonctionnement ou développement du site.

- Article Uinf 2 : en cohérence avec les préconisations nationales du groupe, il pourrait être préféré la rédaction suivante, issue du « Cahier de 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 » : *« Au sein du sous-secteur Inf-2, sont exclusivement autorisés les constructions, aménagements, installations, équipements et occupations du sol liés à l'activité autoroutière».*

- Article Uinf 2 : Le dépôt de véhicules est interdit. Or le centre technique est le lieu de stockage des véhicules d'intervention de l'autoroute. Il paraît préférable de limiter l'interdiction aux « véhicules désaffectés ».

- L'article Uinf 4 prévoit bien la possibilité de s'exempter de la marge de recul des constructions pour celles nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Toutefois, cette exception ne semble s'appliquer que par rapport aux voies et emprises publiques alors que la marge de 10 mètres est édictée par rapport aux voies publiques et aux voies privées (selon le titre même de l'article). Beaucoup de bâtiments et d'installations d'AREA n'étant pas actuellement situés à 10 mètres des voies internes des centres techniques et administratifs qui ne sont pas ouvertes au public, il est demandé de préciser la dernière phrase du règlement de la façon suivante : « Les constructions *ou installations* nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'exempter *de la marge* de recul par rapport aux voies (publiques et privées) et emprises publiques ».

- L'article Uinf 5 prévoit que *« les clôtures devront assurer la continuité des espaces plutôt que leur morcellement »*. Les équipements d'infrastructure autoroutière étant situés dans cette zone, et eu égard à la fonction sécuritaire des clôtures autoroutières visant à éviter les risques d'intrusions sur le domaine circulé, il conviendrait de supprimer cette mention dans cette zone ou bien d'exempter les clôtures autoroutières.

- L'article Uinf 6 prévoit que *« les aires de stationnement devront privilégier des revêtements perméables »*. Cette règle fait doublon avec celle de l'article 7 qui prévoit que *« les espaces de stationnement réalisés pour les employés et visiteurs devront comporter au moins 30% d'espaces perméables »*. Il conviendrait de nuancer la règle de l'article 6 ou de la proportionner en cohérence avec celle de l'article 7. En effet elle trouvera à appliquer à la création d'aires nouvelles mais aussi en cas de rénovations lourdes d'aires de stationnement existantes, qui sont nombreuses en secteurs Uinf et Uinf-2. Si l'introduction d'une part de matériaux perméables est à encourager pour limiter l'imperméabilisation des sols, cela ne doit pas se heurter aux autres réglementations et notamment aux obligations découlant de la loi sur l'eau concernant la nécessité d'épurer certaines eaux ayant ruisselé sur des surfaces souillées d'hydrocarbures (aires de stationnement notamment), avant rejet dans le milieu naturel, surtout en amont du Lac d'Aiguebelette (réservoir d'épuration d'eau potable). Certains systèmes de chaussée réservoir existent pour concilier les deux préoccupations mais nécessitent de très lourdes infrastructures à mettre en œuvre, ce qui selon les proportions, peut compromettre la faisabilité financière des projets. Cette même problématique sur la rédaction de l'obligation de perméabilité se pose en zone N (article N6) : une clause qui impose une perméabilité totale dès la seconde place de stationnement et une autre clause au paragraphe suivant impose uniquement *« des espaces perméables, en lien avec le projet paysager qui l'accompagne »*.

- Article Uinf 9 : ce dernier prévoit que *« toute construction ou installation nouvelle doit être desservie par une conduite publique de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes »*. De par la nature des activités du groupe, des constructions ou installations techniques peuvent être envisagées sans qu'il soit pour autant nécessaire de les desservir en eau potable (tels que les hangars de stockage par exemple ou les postes transformateurs). Il conviendrait de limiter cette obligation *« aux constructions et installations nécessitant une alimentation en eau potable »*. Cette difficulté se trouve également dans le règlement des zones N et A.

- Même observation concernant l'absence de nécessité de doter certaines constructions d'un système d'assainissement en zone Uinf, N et A.

- Concernant le règlement des zones N et A, il conviendrait d'exempter les clôtures liées à l'activité autoroutière de l'obligation de perméabilité à la petite faune afin de conserver aux clôtures existantes et à venir leur fonction d'empêchement d'intrusion des animaux sur l'autoroute.

- Les règlements des zones N et A (articles 4) qui bordent l'A43 autorisent une implantation à 1 ou 5 mètres de l'autoroute selon les cas, sans rappeler les dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme (loi Barnier) qui prévoit un recul minimal de 100 mètres à partir de l'axe en dehors de parties urbanisées.

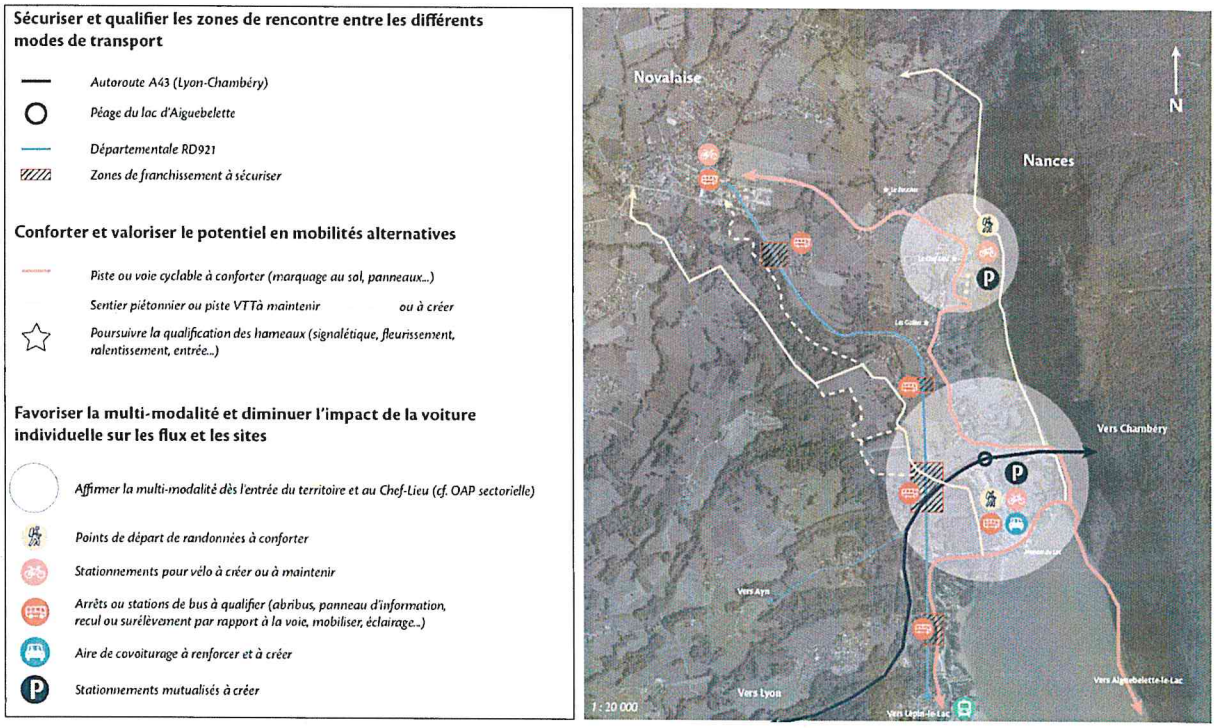
Il est recommandé de faire figurer un rappel dans l'article 4 des zones A et N limitrophes de l'autoroute ou bien dans les dispositions générales du règlement.

Si la volonté des auteurs du PLU était de rappeler les dispositions de la loi Barnier sans contraindre systématiquement les constructions qui n'y sont pas soumises (notamment agricole), il y aurait alors lieu de veiller à ce que l'implantation des bâtiments exemptés respecte une règle d'implantation minimale de distance par rapport à la limite du domaine public autoroutier concédé, équivalente à la hauteur du bâtiment (D=H), avec un minimum de 50 m par rapport à l'axe de l'autoroute, pour les occupations autres que celles liées à l'activité autoroutière.

- La zone N et la zone A accueillant certaines parties de l'infrastructure autoroutière mais surtout ses talus ou murs de soutien, la mention des article N.5.1 et A5.1 limitant à 2 m la hauteur de ces derniers pourrait être rédhibitoire. Il conviendrait d'introduire une exception possible pour les exhaussements ou affouillements liés à l'activité autoroutière lorsqu'elle se justifie par des raisons techniques.

4. Analyse de l'Orientation d'Aménagements et de Programmation (OAP)

Le groupe prend note de la volonté de développer l'intermodalité sur ce secteur de la commune, à l'appui des ouvrages existants. Il est rappelé que toute occupation du domaine public autoroutier concédé est précaire et révocable et doit faire l'objet d'une convention préalable régularisée avec AREA.



5. Quelques recommandations générales du concessionnaire concernant la prise en compte de l'infrastructure autoroutière au sien du PLU

Le plan des Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

Il convient de reporter le tracé de la servitude EL11 relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes de l'axe autoroutier (A43). 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.

En matière de gestion des eaux pluviales (article 4) :

Il est important pour le bon fonctionnement des ouvrages autoroutiers que les aménagements réalisés aux abords de l'autoroute n'impactent pas ses installations de gestion des eaux pluviales (fossés, bassins de rétention). En effet, parfois par méconnaissance, des constructeurs ou exploitants agricoles rejettent leurs eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales autoroutier, ce qui conduit à saturer ce dernier ou le charger de pollutions spécifiques que les ouvrages autoroutiers ne sont pas destinés à traiter.

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. À 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.

Il serait possible de préciser au sein des articles 9 des zones qui bordent l'autoroute que les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales (ou eaux de piscines) dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire. Cette précision peut aussi trouver sa place dans les dispositions générales du règlement.