

Monsieur Nicolas LERICHE  
DDTM de l'Aude  
SAMT  
105 Boulevard Barbès  
11838 CARCASSONNE CEDEX 9

Narbonne, le 16 août 2021

Objet : A61 – PLU de la commune de Floure  
Réf. : GMP/SS/AP/21/224  
V/Réf. : Votre courrier du 26/07/2021  
Affaire suivie par : Serge Salayet – [serge.salayet@vinci-autoroutes.com](mailto:serge.salayet@vinci-autoroutes.com)  
Copie : Carcassonne - DO A61 (T. Garnier)

Monsieur,

Par mail en date du 26 juillet 2021, vous nous informez que la commune de Floure a prescrit l'élaboration de son plan local d'urbanisme par délibération du conseil municipal le 16 février 2011.

Pour permettre une exploitation adéquate de l'ouvrage autoroutier et son adaptation dans le temps (adaptation à l'évolution du trafic, à l'évolution de la demande de nos clients et des normes de sécurité et environnementales), il importe que les documents d'urbanisme tiennent compte de la présence de l'autoroute.

C'est la raison pour laquelle nous vous adressons nos recommandations.

Ces remarques sont à prendre en compte quel que soit le classement de l'autoroute retenu sur le futur plan de zonage (l'autoroute n'ayant pas vocation à s'inscrire dans une zone spécifique).

#### **1- La juste définition de l'assiette foncière de l'autoroute**

Le domaine public autoroutier de l'A61 concédé à ASF (DPAC) sur le territoire de la commune de Floure est un domaine délimité par décision ministérielle n° 9.A61.81.80 en date du 30 septembre 1981.

Les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé ne se limitent pas au seul tracé de l'autoroute. Le DPAC peut comprendre également des aires de repos ou de service avec présence d'enseignes commerciales, nos locaux d'exploitation ou encore les logements d'astreinte de notre personnel.

### **L'entretien et la maintenance de l'infrastructure autoroutière**

L'ouvrage autoroutier est soumis à des règles de maintenance strictes dont l'objectif est d'assurer la sécurité des automobilistes ; à ce titre il est essentiel que le document d'urbanisme (tant la partie réglementaire que graphique) permette nos interventions sur l'ensemble du DPAC ; ces opérations peuvent porter sur la chaussée, les bassins autoroutiers, les clôtures ou encore la végétation.

Chacune des zones concernées par le DPAC doit prendre en compte ces aspects. Ce qui implique une rédaction adaptée du règlement en 4 points :

- **Caractéristiques des zones**  
Le règlement des zones sus désignées doit donc spécifier qu'elles englobent également le DPAC (Autoroute A61).
- **L'article 2** relatif aux « occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » doit autoriser (Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité) :
  - les constructions et aménagements nécessaires à l'activité autoroutière sans limite de surface de plancher sur l'unité foncière, y compris affouillements et exhaussements de sol qui y sont liés.
- **L'article 6** relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques » (Caractéristiques urbaine, architecture, environnementale et paysagère) doit préciser la distance de recul des constructions à respecter par rapport à l'axe de l'autoroute en cohérence avec l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme évoqué au point 4.
- **L'article 7** relatif aux « clôtures » doit prévoir expressément que les clôtures autoroutières ne sont pas soumises à déclaration préalable.  
Les clôtures autoroutières sont implantées dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé, lequel est aménagé pour répondre à des impératifs réglementaires et de sécurité indispensables à l'exploitation de l'infrastructure autoroutière.

### **2- Les évolutions programmées de l'autoroute :**

Il serait souhaitable d'envisager, dès à présent, les mesures permettant l'élargissement à 2 x 3 voies de cette section de l'autoroute A61 prévu dès sa conception, selon la Déclaration d'Utilité Public (DUP) du 25 juin 1974.

Lors de cette opération, pour pouvoir effectuer les aménagements d'exploitation nécessaires pour l'évolution du trafic et conserver la qualité de service imposée aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, des travaux d'amélioration ou de création d'ouvrages en vue de la protection de l'environnement seront entrepris.

Nous tenons, au titre de cette mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A61 entre l'A66 et l'A9, à vous indiquer les éléments suivants :

- La DUP relative au passage à 2 x 3 voies de l'A61 sur les 120 km entre l'A66 et l'A9 a été obtenue par arrêté préfectoral du 5 octobre 2018.
- Les besoins fonciers seront définis avec précision lors des études d'avant-projet qui seront menées lorsque l'élargissement de cette section d'A61 sera programmé,
- Une enquête publique spécifique relative à la police de l'eau et la protection des espèces protégées sur la section considérée sera ensuite réalisée.

### **3- La maîtrise de l'urbanisation aux abords de l'autoroute**

Dans les zones traversées par l'autoroute, les règles d'implantation des constructions par rapport à celle-ci doivent être clairement mentionnées.

#### **Une marge de recul des constructions à respecter le long de l'autoroute**

La bande d'inconstructibilité des 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute dans les **secteurs non urbanisés** prévue par l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme doit apparaître à la fois dans les orientations d'aménagement et de programmation, le plan de zonage et le règlement des zones concernées.

**En secteur urbanisé**, une bande d'inconstructibilité doit être maintenue pour préserver le bon voisinage avec l'autoroute. Il conviendra donc qu'ASF soit consultée sur tout projet d'aménagement prévu à proximité de l'autoroute. La marge de recul à respecter devra être étudiée au cas par cas.

#### **Une vigilance particulière sur les projets d'aménagements aux abords de l'autoroute qui peuvent avoir des incidences hydrauliques :**

Tout aménagement de terrain, tendant à réduire les infiltrations des eaux zénithales dans les sols et à augmenter les écoulements empruntant les ouvrages hydrauliques de franchissement de l'autoroute, devra faire l'objet d'une étude spécifique relative aux incidences éventuelles sur les installations autoroutières. Cette étude devra vérifier que la protection de l'autoroute (chaussées, plate-forme, ouvrage d'art, etc.) est toujours assurée en période de crue centennale.

Il conviendra qu'ASF soit saisie à partir des éléments d'étude concernant les installations susceptibles d'entraîner des modifications, quelles qu'elles soient au réseau hydraulique existant : plans, profils, étude hydraulique. ASF pourra être amenée à émettre des réserves ou à faire part de son désaccord. Les adaptations des ouvrages du domaine public autoroutier rendues nécessaires par le projet seront à la charge du demandeur. A cet égard, le maintien d'une zone protégée de l'urbanisation à proximité des points de rejet d'eau pluviale de l'autoroute est de nature à préserver un espace foncier qui pourrait être utilisé afin d'installer le cas échéant des dispositifs de protection de la ressource en eau.

#### **La bande de classement sonore de l'autoroute :**

Le secteur affecté par le bruit des infrastructures routières (300 mètres de part et d'autre de l'A61 depuis le bord de l'autoroute) doit figurer à la fois dans l'annexe dédié aux «Périmètres de prescription acoustique et prescriptions d'isolement acoustique» et sur le plan de zonage.

Le contenu du règlement des zones concernées doit par ailleurs au minimum reprendre ou renvoyer vers les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

### **4- Réseaux traversant le DPAC**

- Conformément à l'article L47 du Code des postes et des communications électroniques, tous les réseaux qui traversent le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) seront soumis à autorisation et feront l'objet d'une convention pétitionnaire/ASF.
- L'emprunt longitudinal du DPAC est interdit par application de l'article R 122-5 du code de la voirie routière (dérogation pour ouvrage de transport d'électricité de tension  $\geq 50$  kV – décret n° 2011-1962 du 23/12/2011).

## 5- Publicité, pré enseignes et enseignes

La commune devra faire respecter les textes majeurs qui réglementent la publicité :

- Les règles en matière de publicité, enseignes et pré-enseignes ont été modifiées par le décret 2012-118 du 30 janvier 2012 modifiant la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (grenelle II).

Selon le code de l'environnement, les dispositifs publicitaires non lumineux, scellés au sol ou installés directement sur le sol sont interdits dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.

Dans les autres agglomérations ces dispositifs sont interdits si les affiches qu'ils supportent sont visibles d'une autoroute ou d'une bretelle de raccordement à une autoroute ainsi que d'une route express, déviation ou voie publique situées hors agglomération.

## 6- Projets éoliens

Le développement de projets éoliens à proximité de l'autoroute peut nuire à la sécurité de l'autoroute aussi ASF est amenée à prescrire des recommandations portant sur les 3 points suivants :

- Distance par rapport au bord extérieur des voies de circulation :  
A la suite du rapport sur la sécurité des installations éoliennes établi par le conseil général des mines en juillet 2004, ASF préconise que la distance d'éloignement des éoliennes par rapport au bord extérieur des voies de circulation doit être de 2 fois la hauteur totale de l'ensemble (fût + pale) avec une distance minimum de 150 à 200 mètres.
- Intégration visuelle :  
Le projet doit être implanté de telle sorte que la vision des éoliennes ne crée pas un effet de surprise pour les automobilistes et ne conduise pas à des réactions accentogènes (*freinages intempestifs, ralentissement soudain, attention détournée, ...*). Il conviendra donc que l'étude d'impact présente des photomontages depuis l'autoroute à différentes distances du lieu d'implantation et dans les deux sens de circulation.
- Perturbations radioélectriques :  
Le rapport établi par l'Agence Nationale des Fréquences sur la « Perturbation de la réception des ondes radioélectriques par les éoliennes » souligne que les services de radio diffusion FM sont par nature moins sensibles aux perturbations provoquées par les éoliennes, mais précise également que « *la présence du signal réfléchi et l'effet doppler puissent avoir un impact sur la réception de tout système radio électrique, indépendamment de sa modulation* ». C'est pourquoi la majeure partie de ce recueil est consacré aux effets relatifs à la réception TV beaucoup plus sensible à ces perturbations.

Néanmoins, des études internes ont montré que les communications avec notre radio d'exploitation ainsi que les réceptions de Radio Trafic FM peuvent être gravement perturbées lorsque des éoliennes interceptent le faisceau.

## 7- Projets photovoltaïques

Le développement de projets photovoltaïques à proximité de l'autoroute nous amène à prescrire la recommandation suivante :

Intégration visuelle :

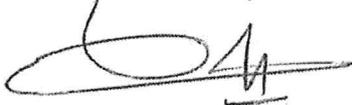
Le projet doit être implanté de telle sorte que la vision des panneaux photovoltaïques ne crée pas un effet de surprise pour les automobilistes et ne conduise pas à des réactions "accidentogènes" (éblouissement dû aux panneaux, freinages intempestifs, ralentissement soudain, attention détournée, ...). Il conviendra donc qu'une étude d'impact présente des photomontages depuis l'autoroute à différentes distances du lieu d'implantation et dans les deux sens de circulation. Ces dispositions visent notamment les zones d'aménagement le long et aux abords des autoroutes et des bretelles de raccordement aux voiries nationales, départementales et communales.

Enfin, nous vous saurions gré de bien vouloir associer notre société à tout projet, toute réunion concernant l'utilisation des sols aux abords de l'autoroute.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Po

Bertrand Roth  
Directeur technique



**I. CRIPPA**  
Responsable Pôle GMP

