



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Ministère de la Transition  
Ecologique et de la Cohésion  
Des Territoires  
Maître d'Ouvrage



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



LAFARGE GRANULATS  
Mandataire de la Maîtrise d'Ouvrage  
par convention de mandat de maîtrise  
d'ouvrage du 25 juillet 2016

## Réalisation d'un ½ échangeur sur l'A55 au Lieu-dit «Jas de Rode» entre Marseille et Les Pennes Mirabeau

Demande de Dérogation au titre des Espèces Protégées

## Note sur l'absence de solutions alternatives de moindre impact

# SOMMAIRE

<b><u>1 - OBJET ET OBJECTIFS DE L'OPERATION</u></b>	<b>3</b>
<b><u>2 - RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES</u></b>	<b>5</b>
2.1 - ETABLISSEMENT DE LA COMMANDE	5
2.2 - HISTORIQUE DES ACCES A LA CARRIERE	5
2.3 – LES PREMIERES ETUDES	5
2.4 - EXAMEN AU CAS PAR CAS	5
<b><u>3 - JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE VIS-A-VIS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES DE MOINDRE IMPACT</u></b>	<b>9</b>
3.1 – LES ETUDES DE PROJET	9
3.2 – La position de la bretelle de sortie	10
3.3 – LA POSITION DE LA BRETELLE D'INSERTION	10
<b><u>4 - LISTE DES ENGAGEMENTS PRIS LE MANDATAIRE DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE D'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT</u></b>	<b>13</b>

# 1 - OBJET ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

Afin de faciliter l'accès à ses sites de carriers depuis Marseille (70 % de l'activité) ainsi que d'accompagner efficacement le projet de report multimodal et de transfert de charge portés par la Société LAFARGE GRANULATS en lien avec la SNCF et les acteurs du transport maritime, la Société LAFARGE GRANULATS sous mandat de l'Etat et de la Préfecture de Région Provence Cote d'Azur, souhaite réaliser un demi-diffuseur sur l'autoroute A55.

Ce projet sera créé au lieu-dit «Jas de Rode», situé entre Marseille et Les Pennes-Mirabeau et permettra d'utiliser le pont existant dit «Pont des chasseurs», déjà connecté aux sites LAFARGE GRANULATS, par la réalisation de deux bretelles de desserte :

- ♦ Une bretelle de sortie de l'A55 en provenance de Marseille ;
- ♦ Une bretelle d'entrée sur l'A55 en direction de Marseille.

Ces deux bretelles sont raccordées à la voirie d'accès existante aux sites LAFARGE GRANULATS, à proximité immédiate du pont des chasseurs.



Localisation du projet

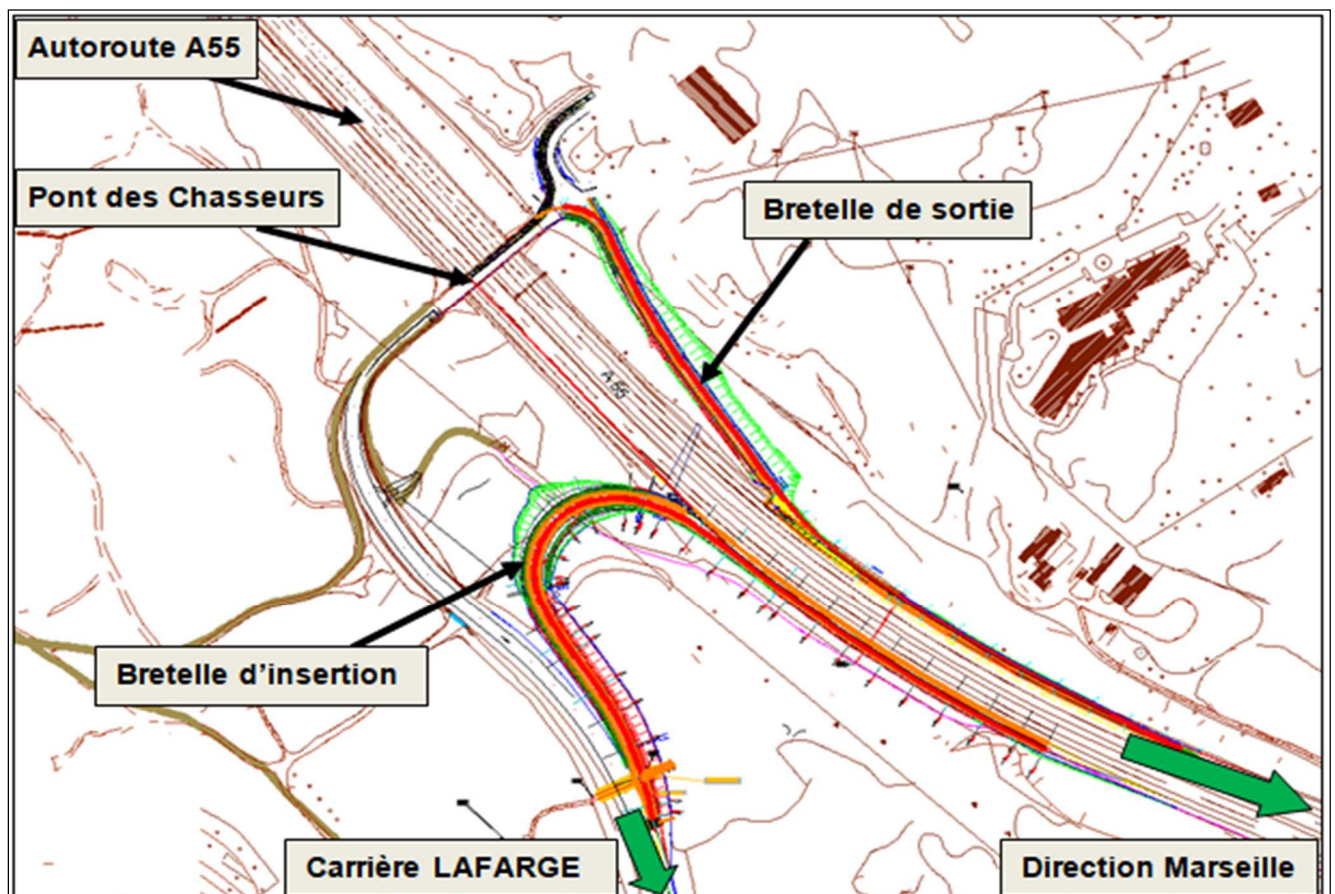
Les objectifs poursuivis lors de la création de ce demi-diffuseur reposent sur les principes suivants :

- ◆ Réduire de 85% le trafic des poids lourds transitant par les routes des Pennes Mirabeau à destination des carrières de LAFARGE de l'Estaque ;
- ◆ Améliorer la qualité de vie des riverains, des établissements scolaires et sportifs de ces axes routiers délestés d'une partie de leur trafic poids lourds ;
- ◆ Fluidifier le trafic routier et améliorer la sécurité routière sur le territoire des Pennes-Mirabeau ;
- ◆ Réduire les contraintes environnementales fortes dans cette zone en prenant en compte une démarche de protection du site, de remise en état des carrières en fin d'exploitation ;
- ◆ Créer un accès rapide pour les services de secours dans le massif de la Nerthe ;
- ◆ Promouvoir une opération exemplaire sur le plan environnemental.

Le présent dossier est constitué suivant les recommandations de l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion du réseau routier national (version du 20 novembre 2019). Il actualise les études préalables de 2018, suite à la concertation préalable (septembre-octobre 2020) et l'examen au cas par cas (décision du 13 juillet 2021).

Son contenu a été adapté aux spécificités de l'opération :

- ◆ Absence du sous-dossier des variantes, choix opéré lors des Etudes Préalables par les représentants de la maîtrise d'ouvrage ;
- ◆ Requalification des dispositifs de retenue de l'ouvrage d'art du pont des chasseurs.



Le projet prévoit la réalisation (en rouge sur le plan ci-dessus) :

- d'une bretelle de sortie,
- d'une bretelle d'insertion

# 2 - RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

## 2.1 - ETABLISSEMENT DE LA COMMANDE

En mars 2013, le préfet de la région PACA appelait l'attention du Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet d'aménagement d'un nouveau demi-diffuseur sur l'A55 au lieu-dit du Jas de Rhodes, entre Marseille et Les Penne-Mirabeau.

Par courrier en date du 19 juin 2013, le ministre donnait son accord pour que les études et procédures de cette opération soient poursuivies sur la base d'une commande stratégique.

La commande stratégique détaillait les études à mener ainsi que le mode de pilotage retenu. Elle prévoit que le préfet de la région PACA est chargé du pilotage des études et procédures, en s'appuyant sur la DREAL pour les procédures menant jusqu'à la déclaration de projet et sur la DIRMED au-delà.

Le mandat de maîtrise d'ouvrage est délégué à la société LAFARGE GRANULATS, par convention en date du 25 juillet 2016.

## 2.2 - HISTORIQUE DES ACCES A LA CARRIERE

L'étude liée à la sécurisation et à l'amélioration des accès a été initiée en 2002 suite au renouvellement de l'autorisation de l'exploitation de la carrière Galland.

Ce renouvellement était conditionné par la résolution du problème de l'accès sud.

En effet, initialement, les flux de véhicules liés à l'exploitation de la carrière, depuis ou vers le sud, traversaient inévitablement le quartier de l'Estaque.

Par arrêté préfectoral de 2002, le trafic poids lourds transitant initialement vers Marseille via l'Estaque a été reporté vers Les Pennes Mirabeau.

La suppression de l'accès sud, à travers le quartier de l'Estaque a nécessité la création, par la société LAFARGE en 2006, d'une voie jusqu'au Pont des chasseurs, puis l'utilisation de la voie privée du pont des chasseurs jusqu'à la RD113 au rond-point de Verdun.

## 2.3 - LES PREMIERES ETUDES

Le dossier d'études préalables a été réalisé en février 2018 et a été présenté aux responsables de la maîtrise d'ouvrage : la DREAL, la DIRMED et les Ingénieurs Général des Routes.

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage ont convenu :

**« Il n'y a pas vraiment de variantes à proposer. La seule alternative est : soit on réalise l'échangeur, soit on ne le réalise pas ».**

## 2.4 - EXAMEN AU CAS PAR CAS

Le projet a été soumis à examen au cas par cas sur la base des études préalables, complétées d'études environnementales, notamment sur les volets relatifs à l'acoustique, le bilan GES et les milieux naturels.

Par décision F-093-21-C-0078 en date du 13 juillet 2021, l'autorité environnementale a décidé de ne pas soumettre l'opération à évaluation environnementale.

L'autorité environnementale, dans sa décision, a tenu à rappeler certains des engagements du maître d'ouvrage en faveur de l'environnement :

- « le projet prévoit les mesures de réduction des impacts sur la biodiversité : adaptation de l'emplacement des futures clôtures hors des secteurs à enjeux, adaptation du calendrier des travaux, mise en défens pendant les travaux des secteurs à enjeux, diminution de l'attractivité de la zone d'emprise des travaux (enlèvement des pierres, blocs, souches), création de gîtes de substitution en faveur du Lézard ocellé, conservation et création de passages sous chaussée en remblai (bretelle d'entrée) pour la petite faune, limitation du risque de collision (installation de grillages anticollision le long de l'autoroute) ;
- le projet prévoit, en ce qui concerne le paysage, un traitement morphologique des talus (arrondissement des crêtes et pieds des talus routiers, réduction des pentes des talus, reconstitution de garrigue, des lisières de boisements et avec une palette végétale locale) ;
- le projet prévoit des mesures de suivi sur les deux ans qui couvrent la réalisation des ouvrages, et des mesures correctives si nécessaires. »

En outre il est précisé les points suivants convenus avec l'Autorité Environnementale :

Concernant les traversées par buses sous voirie pour la petite faune

- Pour la bretelle de sortie réalisée totalement en déblais à flanc de coteaux déjà en déblais autoroutier, il n'est pas prévu d'installer de buse de traversée car la bretelle est située à l'intérieur du périmètre autoroutier,

- Pour la bretelle d'insertion réalisée pour partie en remblais, ces passages « *petite faune* » seront composés :

- d'un dispositif de collecte sous la forme de caniveau en L,
- de traversées régulières (espacement inférieur à 50 mètres) sous forme de buses de diamètre 400 mm minimum. Les emplacements de ces ouvrages seront déterminés pour correspondre aux passages existants et/ou stratégiques pour la faune,
- des clôtures adaptées et certifiées seront installées en bordure tout le long de cette voie, afin de rabattre la petite faune vers ces tunnels de passage. La longueur de ces tunnels sera inférieure à 8m de manière à ce que les animaux aperçoivent la lumière pour les guider vers l'autre extrémité.

Concernant les mesures de suivi environnemental, LAFARGE Granulats, prévoit :

a/ Avant le début des travaux, 3 mois avant : un organisme spécialisé en protection environnementale afin qu'il procède au repérage réactualisé des espèces de la faune et de la flore à préserver et protéger :

- Pour la flore, les plans remarquables soit protégés par des dispositifs assurant leurs conservations, soit pour les végétaux impactés par les terrassements, ils seront prélevés et transplantés à la fin des travaux,
- Pour la faune, une recherche des lieux de vie sera effectuée et matérialisée par des protections.

Cet organisme spécialisé dans les études et travaux de génie écologique sera en outre partie prenante dans la conception et la réalisation des aménagements paysagers.

b/ Pendant les travaux : Cet organisme effectuera un suivi hebdomadaire régulier, accompagné d'inspection « surprises », afin de s'assurer du bon respect des mesures de respect et de protections de la faune et de la flore. Tout manquement ou impact préjudiciable, sera signalé immédiatement aux services de l'Etat, maître d'ouvrage.

c/ Après les travaux, sur une période de 2 ans après la mise en service de l'ouvrage : Cet organisme interviendra régulièrement, notamment aux périodes les plus propices aux développements de la faune et de la flore, afin d'effectuer un suivi des espèces et s'assurer de leurs bonnes adaptations. En cas de détériorations, LAFARGE Granulats s'engage à procéder à des études et travaux correctifs afin d'instaurer les conditions optimales aux développements des espèces impactées.

## Vue actuelle du site du futur demi échangeur



La zone projetée de la future bretelle d'entrée, où sont situées la route LAFARGE, les pistes DFCI, les servitudes, la zone sous ligne aérienne haute tension,...), est régulièrement débroussaillée une à deux fois par an par respect des obligations légales de débroussaillage (OLD) du Code Forestier.

Sur cette vue, sont indiqués :

- L'A55
- Le pont des chasseurs,
- La route LAFARGE,
- Les DFCI,
- Les servitudes
- Les accotements objets de débroussailllements

**Les terrassements se situeront en très grande partie sur des friches rudérales issues des déblais de terrassement lors de la création de l'autoroute A55.**

## Photomontage du futur demi échangeur



Les accès aux pistes DFCI et aux différentes servitudes des gestionnaires de réseaux aériens et sous terrains seront intégralement rétablis pendant et après les travaux.

Les conventions entre LAFARGE et les gestionnaires de réseaux, associées à l'utilisation de ces servitudes, seront maintenues.



# 3 - JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE VIS-A-VIS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES DE MOINDRE IMPACT

## 3.1 Les études de projet intègrent :

- ◆ Les études complémentaires réalisées ;
- ◆ Les conclusions de la concertation préalable ;
- ◆ Les décisions prises par l'examen au cas par cas.

La position du 1/2 diffuseur au plus près du pont des chasseurs est motivée notamment :

- Par la volonté de limiter la surface d'infrastructure routière neuve à réaliser ;
- Par la volonté d'utiliser les voies et pistes existantes (pour la bretelle d'insertion : pistes DFCI et servitudes)
- Par la présence de bâtiments et d'un quartier d'habitations à l'est de la bretelle de sortie (quartier du Jas de Rode) ;
- Par une configuration topographique très favorable pour la bretelle d'entrée sur l'A55.

De fait, les possibilités de variation géométrique des bretelles d'entrée et de sortie sont extrêmement limitées. Lors de la réunion de présentation de février 2018 (cf § 2.3), il a été constaté qu'il n'y a pas vraiment de variantes à proposer.

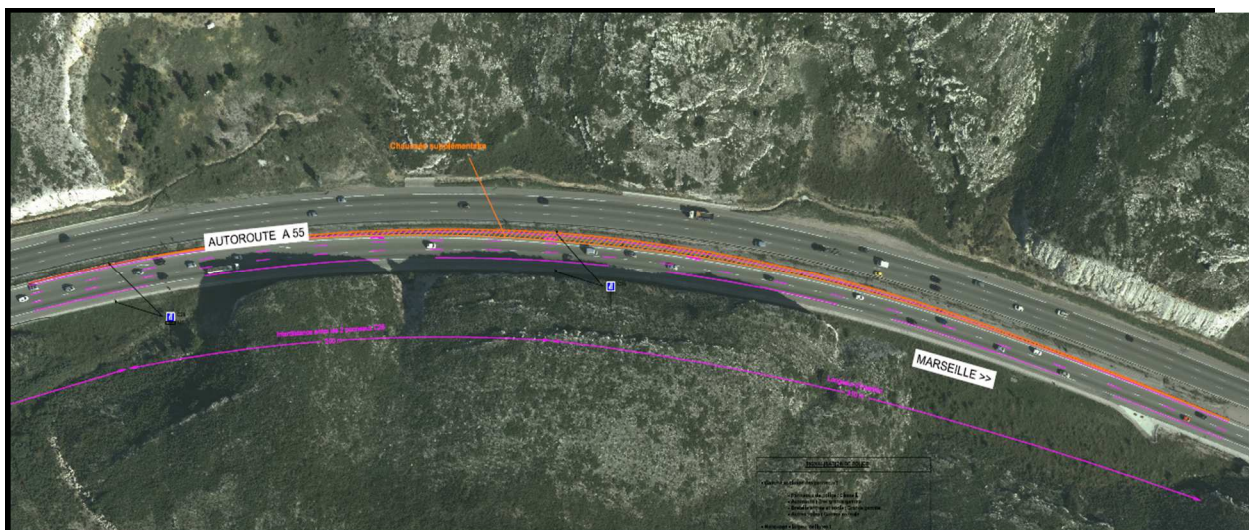
La seule alternative est : soit on réalise l'échangeur, soit on ne le réalise pas.

Le présent dossier porte donc sur la solution retenue par les services de l'Etat et soumise à l'examen au cas par cas.

La solution étudiée consiste en la réalisation d'un 1/2 diffuseur autoroutier en direction de Marseille, utilisant le pont des chasseurs.

- La bretelle d'entrée sur l'autoroute présente une configuration en demi-boucle.
- La bretelle d'entrée sur l'A55 est à une voie et en insertion.
- La bretelle de sortie de l'A55 est à une voie et en déboitement.

Le 1/2 diffuseur est complété par un aménagement en section courante sur le terre-plein central de l'A55 dans le sens Lyon>Marseille, en direction de l'Estaque. Cet aménagement a pour objet d'augmenter la distance de 300 m entre la fin de la bretelle d'entrée et le rabattement de 3 à 2 voies, pour être conforme avec les guides techniques (ICTAAL 2015).



Cette disposition, décidée par le maître d'ouvrage, réduit considérablement l'impact environnemental sur l'accotement du bas-côté de la bande d'arrêt d'urgence, qui aurait été impacté sur 300 m.

### **3.2 La position de la bretelle de sortie est conditionnée :**

- Par la proximité du pont des chasseurs ;
- Par la présence d'une conduite de transport d'hydrocarbure limitant la possibilité de réalisation de terrassements côté sud-est ;
- Par la possibilité, selon les études géotechniques, de raidir la pente en déblais autoroutière existante sans impacter les entrées en terre actuelles des terrassements. Minimisant de fait l'impact environnemental ;
- Par l'impossibilité d'envisager une sortie en boucle en raison de la forte pente de l'A55 au nord du pont des chasseurs d'une part, et de la très grande proximité de l'échangeur A7/A55.

### **3.3 La position de la bretelle d'entrée a été également définie à partir de contraintes majeures du site :**

- Afin de limiter l'impact environnemental, par la superposition du futur tracé de la bretelle à ceux des pistes DFCI et des servitudes existantes. En outre, cette zone fait l'objet d'exercices récurrents contre l'incendie par les différents services de secours. Les abords de ces pistes DFCI et servitudes sont régulièrement débroussaillés sur une largeur de 10m en respect des Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) du Code Forestier (Article L.134-1 à L.134-18) et contrôlés par les services de secours et d'incendie ; En outre, l'article L.134-11 impose aux au transporteur ou au distributeur d'énergie électrique exploitant des lignes aériennes de prendre à ses frais les mesures spéciales de sécurité nécessaires, et notamment le débroussaillage, sur une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir de la verticale du bord extérieur des conducteurs situés en périphérie de la ligne aérienne.

La zone concernée par le futur tracé de la bretelle d'insertion est régulièrement débroussaillée une à deux fois par an depuis 2019, en respect des Obligations Légales de Débroussaillage, suite au grand incendie de Vitrolles le 10 août 2016. Ces débroussaillages récurrents ont permis la migration progressive d'une grande partie de la faune et de la flore en dehors du périmètre impacté par les travaux projetés.

- Afin de minimiser l'impact environnemental, il est prévu la création d'une sur largeur de la route LAFARGE existante en remblais. Les accotements de cette voie sont aussi régulièrement débroussaillés sur une largeur de 10m et contrôlés par les services de secours et d'incendie (SDIS13) ;
- Afin d'éviter de prolonger la section à 3 voies sur l'A55 vers le sud, il aurait pu être décidé de réaliser une bretelle en boucle passant sous le pont des chasseurs : les travaux de terrassement pour raccordement à l'A55 qui est grand déblai à cet endroit et d'adaptation de l'ouvrage béquille du pont des chasseurs sont d'un coût bien trop élevé pour justifier l'étude approfondie d'une telle variante. D'autant plus, que cette solution se trouvait en grande partie dans le site classé du massif forestier de la Nerthe.
- Afin de limiter la prolongation de la section à 3 voies sur l'A55 vers le sud, il aurait pu être décidé de décaler la bretelle d'entrée, vers le nord-ouest pour se rapprocher du pont des chasseurs. Toutefois, un décalage important est rendu impossible par la présence d'un pylône support de ligne Haute Tension (situé à 25 m de la limite de terrassements de la bretelle) et plus au nord de ce pylône, par la présence d'une zone naturelle fréquentée par des espèces à enjeu local de conservation, modéré (Hélianthème à feuilles de Marum – espèce protégée) à fort (Sabline modeste- espèce protégée). C'est pourquoi, il a été préféré réaliser un tracé n'impactant ni les espèces protégée, ni le pylône, en privilégiant une intervention sur le TPC de l'A55 en contrepartie, pour repousser la zone de raccordement de 3 voies à 2 voies, dans un secteur sans contrainte.

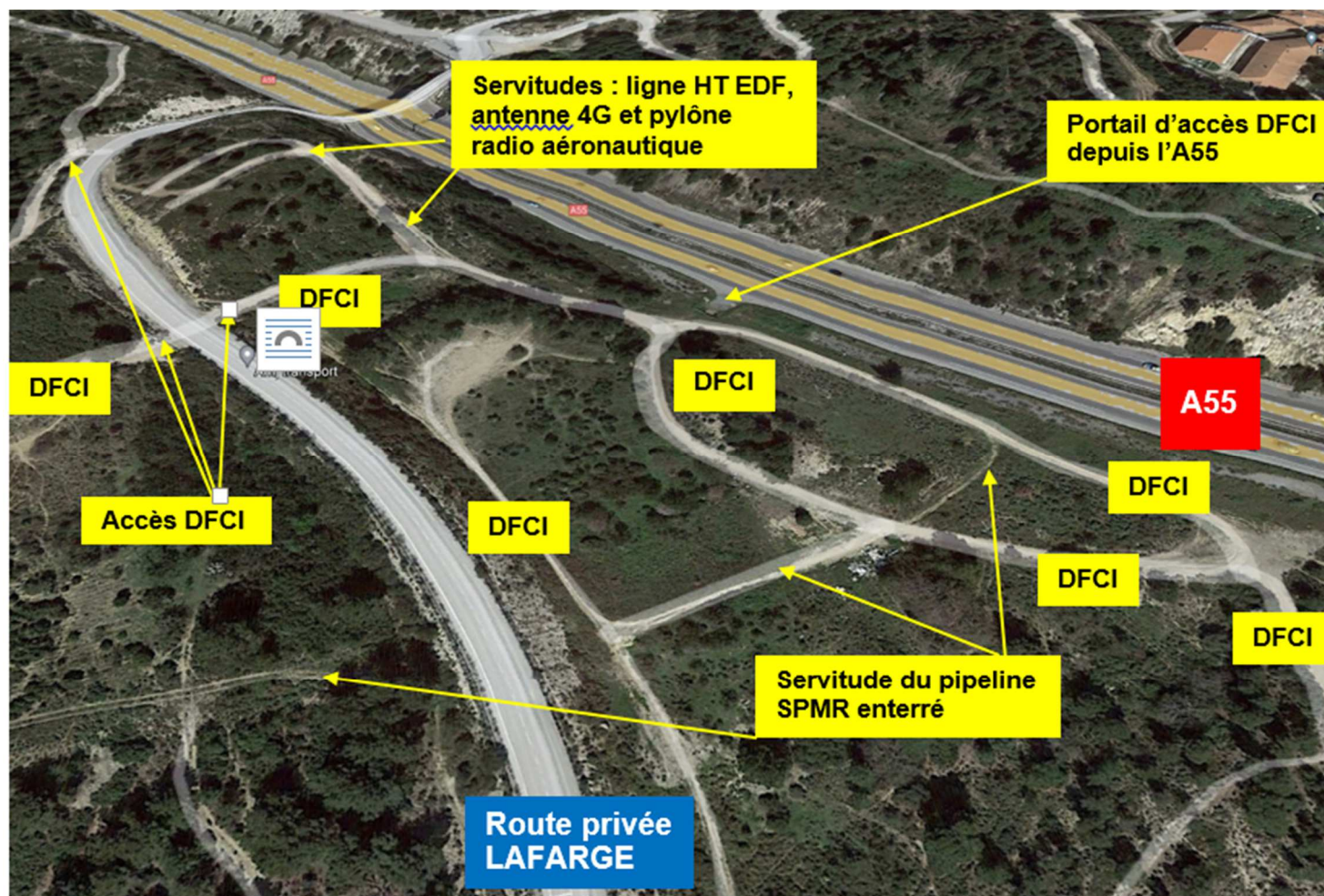
### **Référentiels technique :**

Le projet du 1/2 diffuseur autoroutier se raccorde sur l'A55 à l'est du pont « des chasseurs ». L'A55 est une autoroute non concédée. Le 1/2 diffuseur est situé sur une portion à 2x3 voies.

La conception géométrique a été réalisée à partir des recommandations de *l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL)*, version 2015 et du guide du SETRA *les échangeurs sur route de type « autoroute »* (2013).

Le projet tient compte également du guide « *Conception des routes et autoroutes – Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long* » (CEREMA, 2018).

Comme indiqué précédemment, plusieurs pistes DFCI, servitudes des gestionnaires de réseaux aériens et sous terrain, et voies existantes sont présentes sur la zone impactée par les travaux.



### Voies existantes, DFCI, et servitudes des gestionnaires de réseaux

Les abords de ces pistes DFCI et servitudes sont régulièrement débroussaillés sur une largeur de 10m en respect des Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) Code Forestier (Article L.134-1 à L.134-18, extrait en Annexe 1) et contrôlés par les Services Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS13) ;

En outre, l'article L.134-11 impose aux au transporteur ou au distributeur d'énergie électrique exploitant des lignes aériennes de prendre à ses frais les mesures spéciales de sécurité nécessaires, et notamment le débroussaillage, sur une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir de la verticale du bord extérieur des conducteurs situés en périphérie de la ligne aérienne ;

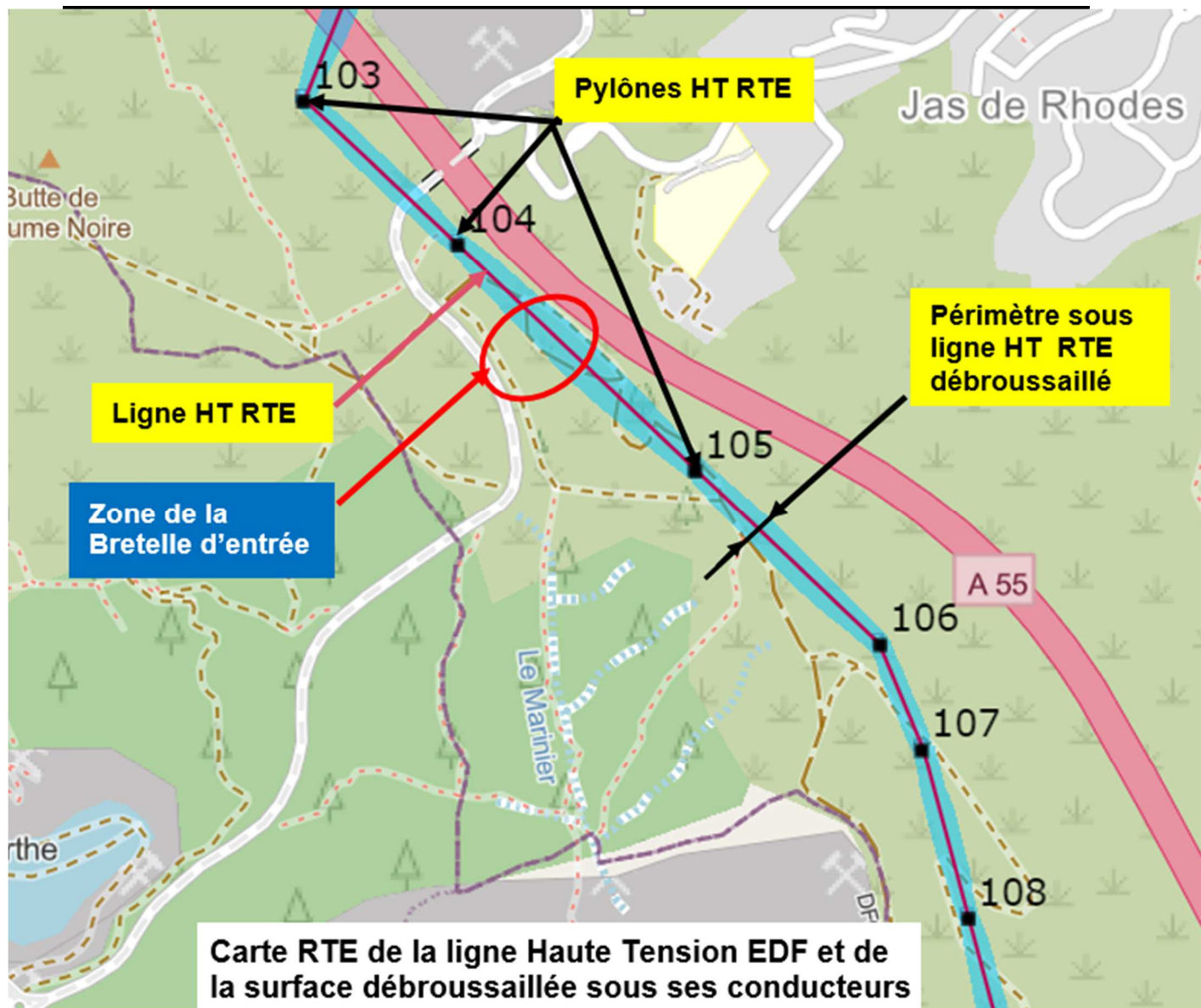
La zone concernée par le futur tracé de la bretelle d'insertion est régulièrement débroussaillée une à deux fois par an depuis 2019, en respect des Obligations Légales de Débroussaillage, suite au grand incendie de Vitrolles du 10 août 2016. Ces débroussailllements récurrents ont permis la migration progressive de la faune et de la flore en dehors du périmètre impacté par les travaux projetés ;

Cette zone et ces pistes DFCI, font l'objet d'entraînements réguliers à la lutte contre les incendies par

- Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (BMPM), selon la convention entre LAFARGE et la Ville de Marseille – BMPM, du 9 décembre 2010 ;
- L'Ecole d'Application de la Sécurité Civile (EC.A.S.C), selon la convention entre LAFARGE et l'ECASC, du 18 novembre 2014 ;
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS13) ;

Afin de minimiser l'impact environnemental, il est prévu la création d'une sur largeur de la route LAFARGE existante en remblais. Les accotements de cette voie sont aussi régulièrement débroussaillés sur une largeur de 10m et contrôlés par les services de secours et d'incendie.

En annexe 2, sont fournis les justificatifs de LAFARGE de ces débroussailllements annuels obligatoires de 2021 à 2023 de la route du pont des chasseurs.



### Tracé de la ligne électrique Haute tension aérienne RTE

La zone où se situera la bretelle d'insertion fait actuellement l'objet de nombreuses activités humaines. La topographie du site actuel étant artificielle constituée de remblais.

# 4 - LISTE DES ENGAGEMENTS PRIS LE MANDATAIRE DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE D'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Les principaux engagements sont les suivants :

- ◆ **Non aggravation de l'ambiance acoustique** pour les plus proches riverains : l'étude acoustique a démontré l'absence d'incidence acoustique sur les bâtiments situés le long du réseau étudié et l'absence de Points Noirs du bruit en situation actuelle comme en situation projetée sur la zone d'étude. De fait, aucune protection n'est dû réglementairement suite à l'incidence du projet ;
- ◆ **Traitement paysager qualitatif du 1/2 diffuseur** : le projet prévoit un traitement morphologique des talus (arrondissement des crêtes et pieds des talus routiers, réduction des pentes des talus, reconstitution de garrigue, des lisières de boisements et avec une palette végétale locale) ;
- ◆ **Prise en compte des enjeux liés au milieu naturel** et réalisation de mesures d'accompagnement :
  - ◆ Adaptation de l'emplacement des futures clôtures périphériques hors des secteurs à enjeux,
  - ◆ Adaptation du calendrier des travaux,
  - ◆ Mise en défens pendant les travaux des secteurs à enjeux,
  - ◆ Création de gîtes de substitution en faveur du Lézard ocellé,
  - ◆ Conservation part création de passages sous chaussée en remblai (bretelle d'entrée) pour la petite faune, avec dispositifs de rabattement pour les orienter vers ces tunnels,
  - ◆ Réduction maximale du risque de collision entre véhicule et faune par la mise en place d'un grillage spécifique à mailles variables (étroite en bas et s'élargissant progressivement en hauteur) sur toute la périphérie de l'ouvrage créé, pour empêcher les animaux d'accéder à la voirie ;
- ◆ **Rétablissement des pistes DFCI** : tous les accès DFCI existants sont conservés et rétablis à l'identique ou au plus proche après réalisation des travaux du 1/2 diffuseur. Durant les travaux, le massif reste accessible aux services de secours ;
- ◆ **Contrôle de l'accès au massif de la Nerthe pour limiter les intrusions et incivilités** (départs de feux, décharges sauvages, trafics illicites,...) :
  - ◆ Longs linéaires de clôture pour limiter les intrusions,
  - ◆ Dispositifs de restriction avec contrôles d'accès permanents aux extrémités ;
  - ◆ Mise en place de portails à la jonction des bretelles avec l'A55 avec fermetures le soir et weekends.
- ◆ **Évitement des réseaux structurants** (conduite de gaz, pipeline d'hydrocarbures, support de ligne HT) et rétablissement des réseaux secondaires interceptés (téléphone, EDF basse tension) ;
- ◆ **Mesures de suivi** sur les deux ans qui couvrent la réalisation des ouvrages, et des mesures correctives si nécessaires.

**Toutes les dispositions possibles ont seront prises pour impacter au minimum, l'environnement, la faune et la flore et leurs permettre de prospérer après la réalisation des travaux.**

# ANNEXES

## Annexe 1

### Extrait du texte de loi sur les obligations légales de débroussaillage – Loi réactualisée le 22 aout 2021 du code forestier

**Chapitre IV** : Servitudes de voirie et obligations de débroussaillage communes aux territoires, bois et forêts exposés aux risques d'incendie (Articles L134-1 à L134-18)

« L'obligation de débroussaillage et de maintien en état débroussaillé s'applique, pour les terrains situés à moins de 200 mètres des bois et forêts, dans chacune des situations suivantes :

- 1° Aux abords des constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur de 50 mètres ; le maire peut porter cette obligation à 100 mètres ;
- 2° Aux abords des voies privées donnant accès à ces constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur fixée par le préfet dans une limite maximale de 10 mètres de part et d'autre de la voie ;

**Art. L. 134-10** « L'Etat ainsi que les sociétés concessionnaires d'autoroutes, procèdent à leurs frais au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé, sur une bande dont la largeur est fixée à 20 mètres de part et d'autre de l'emprise de ces voies, dans la traversée des bois et forêts et dans les zones situées à moins de 200 mètres de bois et forêts. Les propriétaires des fonds ne peuvent s'opposer à ce débroussaillage dans la limite d'une bande de terrain d'une largeur maximale de 20 mètres de part et d'autre de l'emprise des voies. Ces dispositions sont applicables aux voies privées ouvertes à la circulation publique. Les voies ouvertes à la circulation publique peuvent être répertoriées comme des voies assurant la prévention des incendies ou inscrites à ce titre au plan départemental ou interdépartemental de protection des forêts contre les incendies, à la demande des collectivités territoriales sur le territoire desquelles elles se situent, ou de leurs groupements intéressés, et avec l'accord du propriétaire de ces voies. Dans ce cas, ces collectivités ou groupements procèdent à leurs frais, au-delà des obligations mentionnées au premier alinéa, au débroussaillage et au maintien en état débroussaillé de bandes latérales dont les largeurs sont fixées par l'autorité administrative compétente de l'Etat sans que la largeur totale débroussaillée n'excède 100 mètres. Les propriétaires des fonds ne peuvent s'opposer à ce débroussaillage.

**Art. L. 134-11** « L'autorité administrative compétente de l'Etat prescrit au transporteur ou au distributeur d'énergie électrique exploitant des lignes aériennes de prendre à ses frais les mesures spéciales de sécurité nécessaires, et notamment la construction de lignes en conducteurs isolés ou toutes autres dispositions techniques appropriées telles que l'enfouissement, ainsi que le débroussaillage et le maintien en état débroussaillé d'une bande de terrain dont la largeur de part et d'autre de l'axe de la ligne est fixée en fonction de la largeur du faisceau de conducteurs aérien, de la hauteur de la ligne et de ses caractéristiques.

En cas de débroussaillage, le débroussailler une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir de la verticale du bord extérieur des conducteurs situés en périphérie de la ligne aérienne.

## Annexe 2

### **Justificatifs LAFARGE de débroussaillage**

- Bon de Commande LAFARGE et facture des travaux de débroussaillage pour 2021 ;
- Bon de Commande LAFARGE et facture des travaux de débroussaillage pour 2022 ;
- Bon de Commande LAFARGE des travaux de débroussaillage pour 2023 ;