

Amuse S

Consommation de l'espace en région Centre

Point de vue de l'État

DREAL Centre

DRAAF Centre

Avec le concours des
Directions
Départementales des
Territoires
de la région Centre

Janvier 2012

La région Centre : la ville à l'assaut des campagnes?...

En région Centre

Près de 6600 ha de terres agricoles perdus par an, soit l'équivalent de soixante-dix exploitations agricoles entre 2006 et 2010.

En 10 ans, la perte de foncier agricole (-54 000 ha) se traduit par une baisse de la Production Brute Standard de l'ordre de 70 M€. ¹

Une accélération de l'artificialisation : 40 % en plus entre les périodes 1995-2003 et 2006-2010 (3800 ha/an et 5300 ha/an artificialisés respectivement), soit chaque année l'équivalent du territoire de Orléans et Tours réunies.

30% des surfaces en zone d'activité sont vacantes², soit environ 4500 ha disponibles.

Cela équivaut aux surfaces économiques nécessaires pour la région sur les quinze prochaines années³.

Une région moyennement urbanisée avec un rôle agricole majeur ...

La région Centre est urbanisée sur 9% de son territoire ; ceci la place dans la moyenne nationale. Elle occupe le même rang en ce qui concerne la taille de sa population ou son PIB par habitant.

Un peu moins boisé que les autres régions, le Centre se distingue par une forte occupation de son territoire par les activités agricoles (près des 2/3 de la superficie régionale).

Son rôle de **première région céréalière européenne** et plus globalement sa responsabilité dans la production alimentaire* suggèrent une vigilance accrue quant à la préservation de sa ressource foncière.

* On considère que la production agricole de la région Centre peut nourrir plus de 6 fois sa population.

....mais peu économe de son espace ces deux dernières décennies

La région Centre se tient depuis deux décennies dans le peloton de têtes des régions concernées par la plus forte artificialisation de leurs sols.

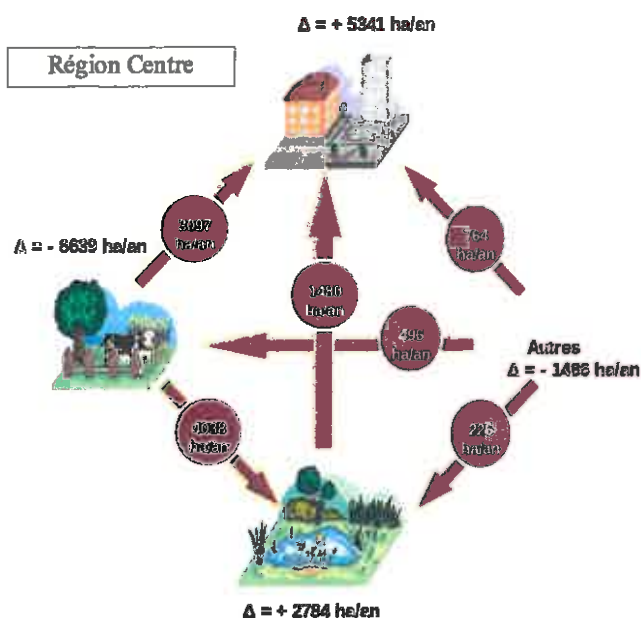
Quatrième région la plus étendue (ce qui lui vaut d'être au 16ème rang pour la densité de population soit 65 hab/km²), la région Centre, ne peut néanmoins pas justifier, par ses caractéristiques socio-démographiques et économiques, d'une telle disparition de ses espaces dédiés à l'agriculture.

¹ D'après le recensement général agricole 2010 ; la PBS est un indicateur permettant d'apprécier le potentiel économique d'une exploitation

² Vacantes : utilisées ou non, vendues ou non, non bâties

³ Étude sur les zones d'activités, Cabinet Katalyse, 2010, pour le Conseil Régional du Centre

Un étalement urbain et une artificialisation des sols excessifs ...aux conséquences nombreuses et souvent irréparables



La perte de surfaces agricoles alimente principalement les espaces naturels notamment forestiers et l'artificialisation qui a cru de manière particulièrement importante dans la région.

Tous les indicateurs actuels⁴ montrent que la région Centre est le siège d'un étalement urbain anormalement conséquent.

Ce phénomène préjudiciable se caractérise généralement :

1. Par son coût social et économique :

- augmentation de la vulnérabilité des ménages modestes, captifs dans leurs parcours résidentiels et leurs choix de mobilité ;
- accroissement des dépenses non maîtrisées pour les collectivités (installation et entretien des voiries, réseaux, équipements, ...) ;
- éloignement des services d'une frange de plus en plus importante d'une population qui au contraire devrait pouvoir s'en rapprocher (vieillesse, accroissement de la mono-parentalité) ;
- développement de la vacance dans les zones d'activité.

Comparaison France métropolitaine – région Centre

La région Centre

C'est 7% des surfaces artificialisées chaque année en France

....mais....

C'est moins de 3% de l'accroissement de la population métropolitaine ces 20 dernières années



Si l'on tenait compte uniquement du critère démographique, il faudrait diviser par 4 le rythme d'artificialisation en région Centre pour qu'elle se situe dans la moyenne nationale attendue d'ici 2020....

2. Par son impact agricole :

- retrait des meilleures terres agricoles (50% des sols artificialisés récemment sont issus de terres agricoles de bonne ou très bonne qualité⁵) et pertes de production ;
- augmentation du prix du foncier agricole ;
- augmentation du mitage du territoire et morcellement des exploitations agricoles.

3. Par son impact environnemental rarement réversible :

- suppression d'habitats et de continuités écologiques ;
- accroissement de l'artificialisation des sols et modification du régime d'écoulement des eaux (et ses conséquences sur les zones urbanisées avec un risque renforcé d'inondation) ;
- augmentation de la pollution de l'air et de la production de gaz à effets de serre ;
- réduction des capacités de stockage en carbone.

⁴ Voir Etude sur l'étalement urbain et la consommation de l'espace, ECOTONE-ETUDES ACTIONS pour la DREAL Centre, 2010

⁵ Le point sur n°75, Commissariat Général au Développement Durable, février 2011

Un objectif : « Le facteur 2 »

La consommation de l'espace est l'une des conséquences et l'un des symptômes de l'étalement urbain.

Dix ans après la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, la difficulté à maîtriser l'urbanisation reste d'actualité ; amplement abordée lors de l'élaboration des lois issues du Grenelle de l'Environnement et de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche, elle a donné lieu à plusieurs mesures visant à doter les collectivités de nouveaux outils et à renforcer la gouvernance autour de ce sujet.

L'accroissement des inquiétudes autour de la question énergétique renforce l'intérêt que la puissance publique porte aux problématiques d'étalement urbain.

La loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche a été conçue dans l'esprit d'une division par deux du rythme national de consommation des espaces agricoles⁶, de façon à revenir à la situation connue dans le début des années 90 en France, période pendant laquelle les évolutions démographiques et économiques n'étaient pas sensiblement différentes avec en revanche une ponction sur la ressource foncière nettement en retrait par rapport à ce que l'on en constate aujourd'hui.

Le législateur a laissé la possibilité d'une adaptation selon les spécificités régionales.

« En région Centre, diminuer de 50% le rythme d'artificialisation des sols d'ici 2020 »

Du fait de la part prise par l'urbanisation dans la perte des surfaces agricoles (voir schéma page précédente), de l'accélération de l'artificialisation des sols et des conséquences préjudiciables qu'a par ailleurs l'étalement urbain, réduire de moitié le rythme d'artificialisation des sols en région Centre d'ici 2020 paraît être l'objectif cohérent à poursuivre.

Cet objectif doit être décliné dans les modes de production de l'habitat, des zones d'activité et des infrastructures.

En l'état actuel de nos connaissances (voir ⁴), on considère que cette artificialisation est imputable en région Centre de manière égale :

- à l'habitat ;

- à l'activité économique ;

- aux infrastructures et équipements, dont la contribution est étroitement liée aux deux précédents items (la diminution des espaces pris sur les terres agricoles pour le logement et les activités se traduira aussi par une diminution de la consommation foncière née des nouvelles infrastructures).

En conséquence, il s'agira, d'ici 2020, de diminuer de moitié les surfaces de foncier retirées chaque année aux espaces naturels ou agricoles et dédiées soit à l'activité économique soit au logement.

La CDCEA, son rôle dans la préservation du foncier

La Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, instaurée par la loi de Modernisation Agricole du 27 juillet 2010, a pour objectif de donner un avis sur l'ensemble des projets d'autorisations d'urbanisme, de cartes communales, de plans locaux d'urbanisme et de schémas de cohérence territoriale prévoyant l'utilisation de terres agricoles à des fins d'urbanisation. L'intérêt et la force de cette commission résident dans sa composition (acteurs de l'urbanisme et de l'agriculture et collectivités se retrouvent autour de la table), et dans sa capacité à créer une doctrine commune pour rendre les avis, simples, sur les projets. A la rentrée 2011, tous les départements de la région Centre avaient mis en place la CDCEA.

⁶ Étude d'impact de la loi LMAP, janvier 2010

Agir sur l'habitat et les implantations économiques

1- Agir sur l'habitat

En matière de logement, la moitié de la production sert aujourd'hui à gérer le desserrement des ménages ; ce phénomène lié à l'évolution de la cellule familiale et aux conséquences du vieillissement de la population s'est fortement accentué depuis trois décennies. Cette tendance va mécaniquement vers une stabilisation dans un contexte, pour la région centre, d'une atténuation progressive du rythme de croissance démographique (variant à l'horizon 2030 entre -0,4 à + 0,7 % par an selon les bassins démographiques) avec une forte augmentation de la part des ménages âgés dans la population. Toutes choses égales par ailleurs, le nombre de logements produits annuellement ne va pas foncièrement augmenter dans les prochaines décennies et c'est donc sur la taille moyenne des parcelles qu'il convient d'agir pour limiter l'artificialisation des sols liée à la production de logements.

La taille actuelle des parcelles dédiées au logement est très importante :

- autour de 1100 m² pour un logement individuel pur (conçu hors procédure d'aménagement) en milieu urbain,
- 1500m² en milieu périurbain ou dans les pôles ruraux et 2000m² en milieu rural.

Ce sont ainsi au moins 300 ha en milieu urbain, 500 ha en milieu périurbain et dans les pôles ruraux et 500 ha dans le reste du milieu rural qui sont artificialisés chaque année simplement pour l'habitat (hors infrastructures).

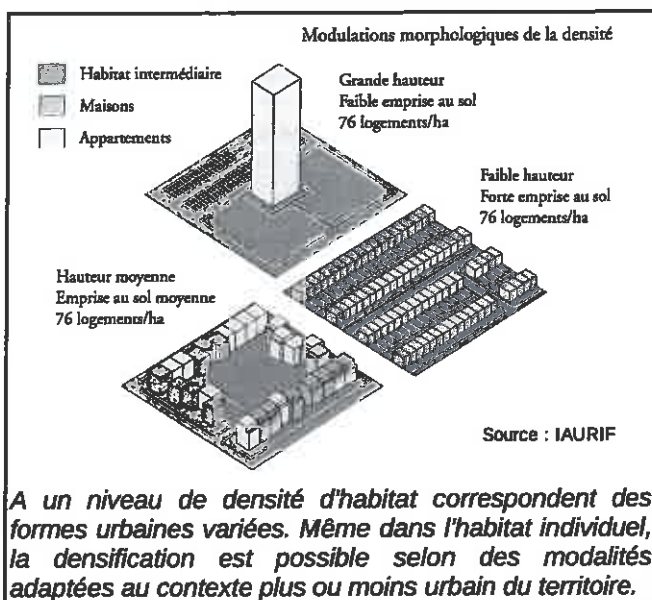
Pour parvenir à l'objectif de diminution de moitié des surfaces artificialisées d'ici 2020, les tailles moyennes de parcelles à envisager dès à présent dans les documents de planification ne devraient pas dépasser les valeurs suivantes :

- milieu urbain : 300 à 500m²
- milieu péri-urbain/ pôle rural : 500 à 800 m²
- milieu rural : 800 à 1100 m²

Cet objectif doit être poursuivi concomitamment à celui d'une diminution sensible du nombre de logements à produire en extension urbaine par :

- une meilleure utilisation du foncier existant,
- une réduction de la rétention foncière,
- une amélioration de la part prise par le renouvellement urbain dans la production de logements et en particulier par le logement collectif
- et un travail sur la vacance du parc de logements, notamment en zone détendue.

Il n'exonère pas, bien au contraire, là où les conditions d'acceptabilité et d'attractivité sont réunies, d'envisager des tailles de parcelles encore plus faibles.



2- Agir sur les implantations économiques

S'agissant des activités économiques, la priorité doit être donnée à la reconversion et à la redynamisation des zones d'activité existantes.

Des gains possibles viendront d'une réflexion nourrie à deux échelles :

- **l'échelle du territoire** (forcément supra-communale, et dans certains cas extra-départementales) avec une organisation la plus regroupée possible des activités dans des zones d'activité existantes dont il faut imaginer le renouvellement ou dans un nombre limité de nouvelles zones, pensées sur un territoire suffisamment vaste pour éviter tout risque de concurrence territoriale ;
- **l'échelle de la zone d'activité** avec des mutualisations des espaces libres (espaces de circulation, espaces de stationnement, espaces « verts »...).

Clés de lecture de l'Etat pour les plans et projets

Des préoccupations à porter au niveau supra-communal

Sans qu'elle en soit la cause directe, l'absence de coordination intercommunale peut aggraver le phénomène d'étalement urbain. La lecture du territoire à l'échelle supra-communale doit permettre de prévoir :

- les zones préférentielles de développement de l'habitat en tenant compte des problématiques d'accès aux services et à l'emploi ;
- un projet de territoire agricole qui fasse des terres cultivées non un vide qu'il convient de combler mais un territoire qu'il s'agit d'exploiter et de préserver ;
- les lieux de déploiement des activités après avoir réfléchi aux atouts et contraintes du territoire et sa capacité réelle d'accueil.

Ainsi le SCoT, le PLU intercommunal, le PLH intercommunal sont autant d'occasion de déployer une réflexion sur les enjeux du territoire et la meilleure manière d'y répondre sans développer une concurrence territoriale qui en compromette les ressources.

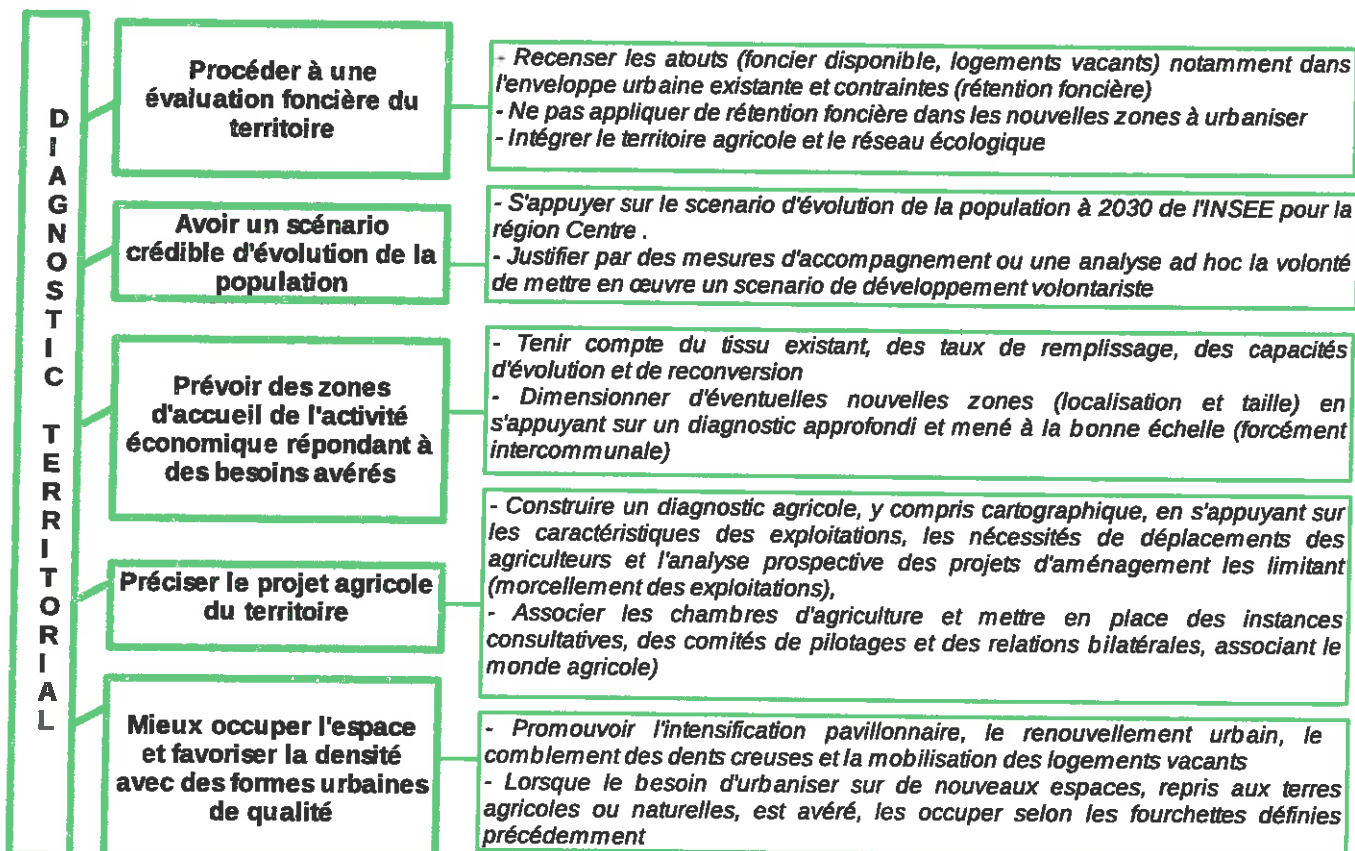
Un « dire » de l'Etat renforcé

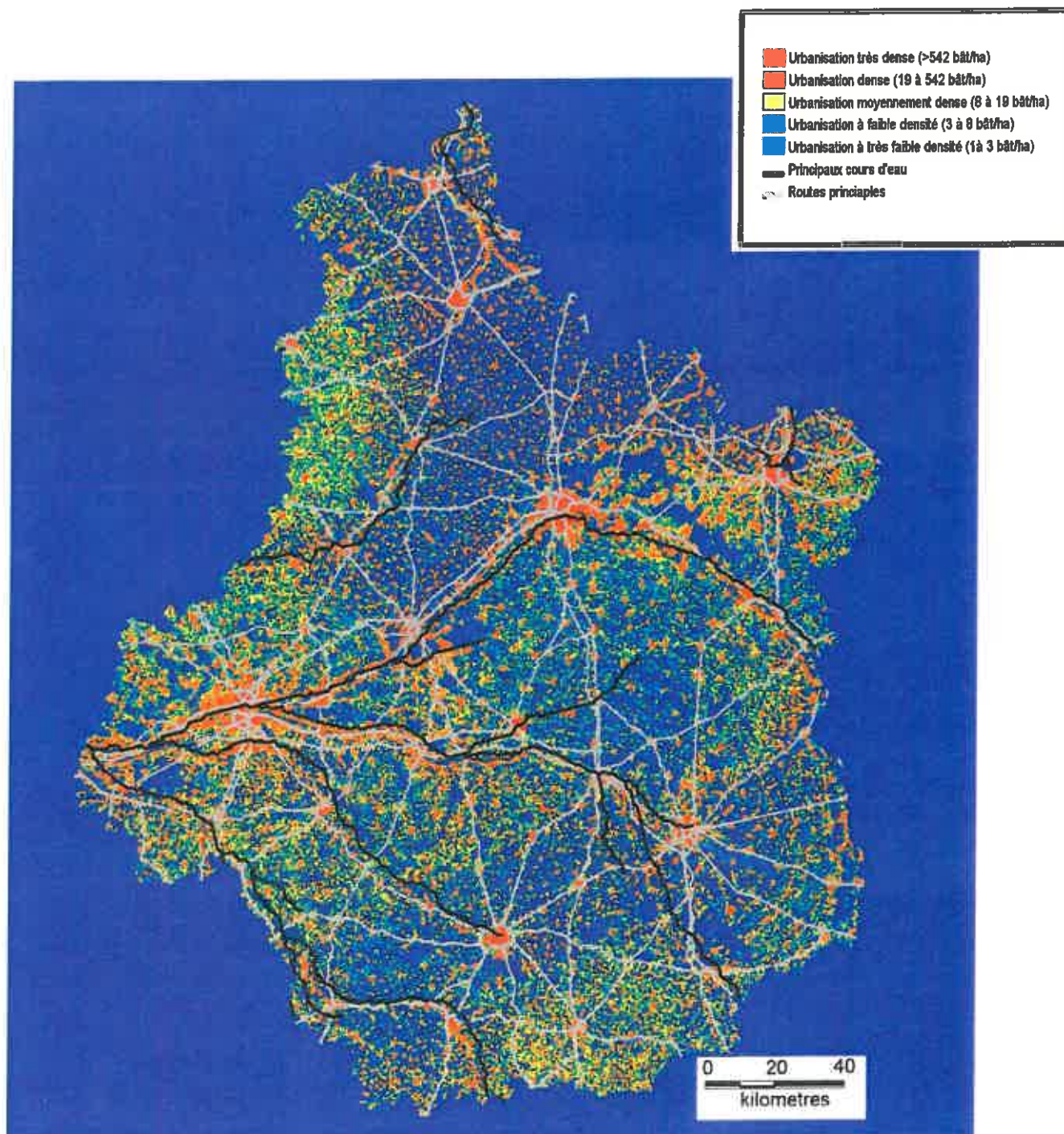
Les documents de planification et de politique générale en lien avec l'aménagement ainsi que les projets seront dorénavant analysés par l'Etat selon une grille de lecture commune aux six départements qui servira à nourrir son avis

- dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme (SCoT, PLU) ou d'habitat (PLH) à tous les stades des procédures qui leur sont attachés (porter à connaissance, avis de l'Etat, avis de l'autorité environnementale, avis de la CDCEA...) ;
- dans la création et la réalisation des Zones d'Aménagement Concerté ;
- dans les demandes d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation (articles L122.2 et L124.2 du Code de l'Urbanisme) ;
- dans les projets d'infrastructure (dossiers DUP) ;
- lors d'éventuelles demandes d'aide financière.

Cette grille, évolutive, est constituée par un socle de cinq règles.

Un socle de cinq règles pour la maîtrise de la consommation de l'espace





La région Centre : une urbanisation dispersée et pas toujours dense

Direction régionale de l'Environnement,
 de l'Aménagement et du Logement
 CENTRE
 5 avenue Buffon
 45064 Orléans cedex 2
 Tél. : 33 (0)2 36 17 41 41

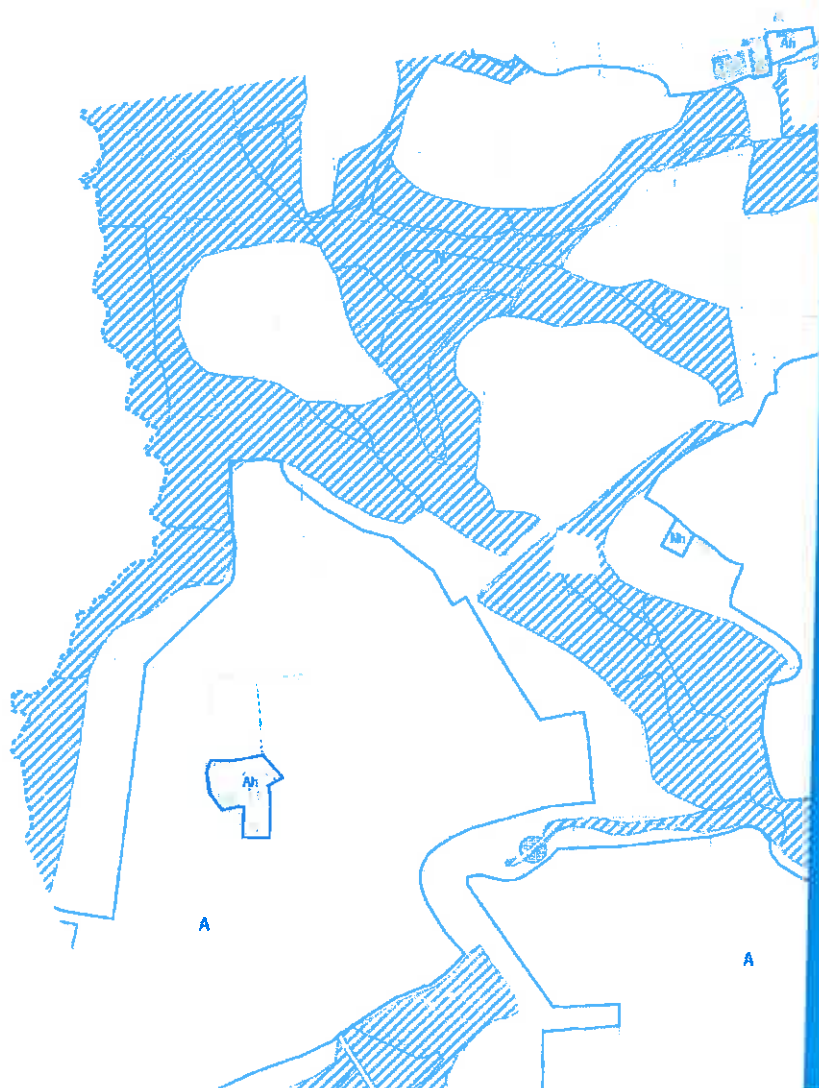


Direction régionale de l'Alimentation,
 de l'Agriculture et de la Forêt
 CENTRE
 131 rue du Faubourg Bannier,
 45042 Orléans Cedex 1
 Tél. : 33(0)2 38 52 46 46



Modernisation du contenu du **Plan local d'urbanisme**

**Pour répondre aux enjeux de l'urbanisme
d'aujourd'hui et à la diversité des territoires**



Les plans locaux d'urbanisme issus de la loi « solidarité et renouvellement urbains » se sont enrichis de nouveaux enjeux au fil des réformes. Ils sont désormais le cadre de la définition du projet de territoire de la commune ou de l'intercommunalité et doivent articuler les réponses aux besoins de logements, de services et d'activités des habitants avec ceux de qualité du cadre de vie, de préservation de l'environnement, de consommation économe de l'espace, de réduction des déplacements automobiles...

Il fallait que les outils du PLU, jusqu'ici héritiers directs de ceux des POS et des années 70, puissent s'adapter à ces évolutions et qu'ils soient aussi pertinents pour une petite commune que pour une métropole, dans un environnement rural comme dans un territoire urbain ou périurbain.

Il était temps de moderniser l'outillage du PLU, c'est-à-dire son règlement et ses orientations. De nombreuses possibilités de déclinaisons réglementaires existaient déjà, et le décret de modernisation du contenu du PLU propose de les mettre en évidence et de les compléter pour faciliter l'utilisation et la traduction opérationnelle des règles édictées. L'enjeu est de donner de la lisibilité et de la visibilité au règlement pour en permettre une meilleure utilisation.

LES ATOUTS DU NOUVEAU PLU

Le décret de modernisation du contenu du PLU propose aux élus de nouveaux outils au service de leur compétence de planification et d'urbanisme, pour les accompagner et les soutenir dans la traduction de leur vision politique d'organisation du territoire.

Les nouvelles dispositions prévues par le décret se déclinent autour de cinq grands principes directeurs : **structurer** les nouveaux articles de manière thématique, **simplifier, clarifier et faciliter** l'écriture des règlements de PLU, **préserver** le cadre de vie et offrir plus de souplesse aux collectivités pour une meilleure adaptation des règles à leurs territoires, **encourager** l'émergence de projets, **intensifier** les espaces urbanisés et **accompagner** le développement de la construction de logements, **favoriser** la mixité fonctionnelle et sociale.

Les PLU qui intégreront cette réforme disposeront d'outils mieux adaptés aux diversités locales, aux opérations d'aménagement complexes mais aussi à des enjeux urbains, paysagers et environnementaux. Ils pourront répondre au plus près aux aspirations des habitants et favoriser la qualité de leur cadre de vie, grâce à une assise réglementaire confortée.

SIMPLIFICATION



Le décret rend plus lisible la palette des outils et en sécurise l'usage. La nouvelle structure du règlement, par thème permet d'accroître l'intelligibilité des règles.

SOUPLESSE



La palette des outils du PLU s'enrichit, en même temps que s'accroît la liberté des collectivités de les articuler « à la carte », pour s'adapter aux spécificités de leurs territoires ou pour leur permettre de favoriser un urbanisme de projet.

TERRITORIALISATION



La meilleure traduction du projet de territoire est un des objectifs majeurs de cette réforme. Elle redonne du sens aux règlements des PLU et une cohérence dans leur application.

IL ÉTAIT TEMPS
DE MODERNISER
L'OUTILLAGE DU PLU,
C'EST-À-DIRE
SON RÈGLEMENT
ET SES ORIENTATIONS.

QUE CONTIENT-IL ?

Il comprend la traduction de 20 propositions co-élaborées avec les différents acteurs de l'urbanisme et portant sur les principaux enjeux nationaux en matière d'aménagement du territoire.

Il contient une déclinaison thématique d'articles incitant à une simplification et une clarification des règles, tout en conservant les possibilités déjà existantes. Il s'applique à la carte, en fonction de chaque projet de territoire, les nouveaux outils étant essentiellement facultatifs.

NOUVELLE STRUCTURE DU RÈGLEMENT ET DE SES ARTICLES

- Nouvelle structure thématique et flexible du règlement;
- Sécurisation des diverses modalités de rédaction des règles, notamment par objectifs ou par représentation sur des documents graphiques ;
- Clarification et incitation à l'usage de l'illustration des règles écrites.

SIMPLIFICATION ET CLARIFICATION

- Les règles d'implantation ne sont plus obligatoires : le règlement des différentes zones se compose « à la carte » ;
- Simplification de l'écriture des règlements des PLU intercommunaux « ruraux », en permettant le renvoi au contenu du RNU dans certaines zones « U ».

ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉMERGENCE DE PROJETS

- Possibilité de classer les friches urbaines en zone AU pour faciliter leur mobilisation dans le cadre d'un projet d'ensemble ;
- Création de secteur d'aménagement « de projet » où les OAP sectorielles permettent de se dispenser de règlement ;
- Possibilité de favoriser les projets conjoints dépassant l'échelle de la parcelle par un dispositif de mutualisation des règles.

PRÉSERVATION DU CADRE DE VIE

- Sécurisation de la possibilité de différencier les règles s'appliquant aux bâtiments neufs de celles s'appliquant aux bâtiments existants ;
- Explicitation et regroupement des outils permettant de traiter les enjeux environnementaux à l'échelle de l'unité foncière, et introduction du coefficient de biotope dans la nouvelle nomenclature.

INTENSIFICATION URBAINE

- Traduction des objectifs de densité et des bonus de constructibilité par combinaison des règles de hauteur et d'emprise au sol des constructions ;
- Introduction de la possibilité de fixer des minimums et maximums dans les règles de hauteur, d'emprise au sol et de stationnement.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- Accroissement des possibilités de différenciation des règles par l'introduction de 20 sous-destinations regroupées en 5 destinations ;
- Possibilité de rédiger des règles adaptées aux Rez-de-Chaussée, de hauteur sous-plafond pour en favoriser la mutabilité, de surélévation du plancher bas pour prévenir les risques d'inondation.

LE NOUVEAU PLU
S'APPLIQUE À LA CARTE,
EN FONCTION DE
CHAQUE PROJET DE
TERRITOIRE (...)

NOUVEAUX OUTILS

LA STRUCTURE THÉMATIQUE

La structure du règlement a été simplifiée et clarifiée, elle est facultative et ne comporte dorénavant plus que 3 grands chapitres thématiques reprenant les grandes orientations de la loi ALUR :

Tout d'abord, l'affectation des zones et la destination des constructions. Répondant à la question : où puis-je construire ?

Ensuite, les caractéristiques urbaines, architecturales, naturelles et paysagères. Répondant à la question : comment prendre en compte mon environnement ?

Enfin, les équipements et les réseaux. Répondant à la question : comment je m'y raccorde ?

LES SECTEURS D'AMÉNAGEMENT

« L'utilisation accrue des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans les PLU a permis, ces dernières années, de valoriser une planification stratégique et thématique.

Elles doivent ainsi rester un outil souple, capable d'intégrer toutes les modifications auxquelles sont soumises les projets urbains, de leur élaboration jusqu'à leur réalisation. »

Le décret introduit la possibilité de préciser le contenu des OAP par secteur ou quartier et de ne pas les compléter par des dispositions réglementaires.

Il s'agit d'accompagner l'évolution des pratiques d'aménagement locales vers une flexibilité encadrée de la règle pour permettre d'intégrer la démarche de projet au PLU en évitant des modifications successives du document.

LA RÈGLE QUALITATIVE

L'assouplissement des modalités d'écriture des règles consacre une pratique émergente dans les PLU, de rédaction de règles basées sur des objectifs de résultats, et non de moyens, avec des critères d'appréciation strictes et vérifiables.

Une simple expression métrique de la règle est parfois trop rigide pour s'adapter à la variété des situations, alors que l'application des règles qualitatives s'apprécie au cas par cas, au regard du contexte dans laquelle elles sont appliquées.

UNE LARGE CONCERTATION



Menée d'octobre 2014 à juin 2015, elle a permis d'informer et de mobiliser les principaux acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement, de la construction et de l'environnement, ainsi que les représentants des collectivités et associations d'élus, à travers cinq modalités d'échanges : une concertation dématérialisée ; des ateliers thématiques ; des rencontres avec les représentants locaux, l'ACUF, l'Adcf, la FNAU, l'AMF et les DDT, des rendez-vous avec des experts de l'aménagement, de la planification et du droit de l'urbanisme ; des événements partenariaux avec l'école d'architecture de Marne-La-Vallée et le club des aménageurs.

DEUX ARRÊTÉS À PARAÎTRE AU 2^e SEMESTRE 2016



La création d'un lexique national qui permettra de faciliter la rédaction et l'interprétation des quelques termes les plus couramment utilisés.

La définition des destinations et sous-destinations de construction qui permettra de faciliter l'utilisation de ces différentes catégories d'activité.

L'UTILISATION ACCRUE
DES ORIENTATIONS
D'AMÉNAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION (OAP)
DANS LES PLU A PERMIS,
CES DERNIÈRES ANNÉES,
DE VALORISER
UNE PLANIFICATION
STRATÉGIQUE ET
THÉMATIQUE.

UNE APPLICATION PROGRESSIVE

Le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme a été publié au Journal Officiel le 29 décembre 2015. Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016, avec une série de dispositions transitoires visant à sécuriser les PLU approuvés existants et les procédures d'évolution des documents.

Les dispositions issues du décret ne s'appliquent que lors de la prochaine révision générale ou élaboration du PLU. Les collectivités qui ont lancé des procédures d'élaboration ou de révision ont toutefois un droit d'option permettant d'appliquer plus rapidement ces dispositions.

Les PLU qui feront l'objet de procédures de modification et de mise en compatibilité (avant ou après le 1^{er} janvier 2016) continueront à appliquer les dispositions des articles réglementaires en vigueur au 31 décembre 2015.

Application immédiate

Les PLU qui seront élaborés ou qui entreront dans une phase de révision générale au titre de l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme à compter du 1^{er} janvier 2016 devront intégrer le contenu modernisé prévu aux articles. 151-1 à R. 151-55 du même code.

Application avec droit d'option par délibération

Les organes délibérants des collectivités ou EPCI compétents disposent d'un droit d'option pour intégrer le contenu modernisé des plans locaux d'urbanisme pour toutes les procédures d'élaboration ou révision générales initiées avant le 1^{er} janvier 2016. Jusqu'à l'arrêt du projet, la commune ou l'intercommunalité peut délibérer afin d'appliquer les nouveaux articles R. 151-1 à R. 151-55 du code de l'urbanisme. Dans le cas contraire, les anciens articles R. 123-1 à R. 123-14 du code de l'urbanisme continuent à s'appliquer.

Application lors de la prochaine révision générale

Quelle que soit leur date de prescription (avant ou après le 1^{er} janvier 2016), les modifications, révisions allégées ou mises en compatibilité ne peuvent bénéficier du contenu modernisé du plan local d'urbanisme si le contenu du PLU concerné est issu des anciens articles R. 123-1 à R. 123-14 du code de l'urbanisme.

C'EST LE MOMENT



Les POS engagés dans une procédure de révision avant le 31 décembre 2015 disposeront de trois ans maximum après la publication de la loi ALUR pour terminer leur procédure dans le respect de l'article L. 123-1. La loi du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises suspend jusqu'au 31 décembre 2019 la caducité des POS, la grenellisation des PLU et leur obligation de mise en compatibilité avec les documents de rang supérieur pour les territoires qui s'engagent dans une démarche de PLUi avant le 31 décembre 2015. C'est l'occasion pour les nombreux PLU et PLUi qui débutent leur élaboration de construire la rédaction de leur règlement en s'appuyant sur la nouvelle structure et en utilisant les outils et possibilités complémentaires offerts par le décret.

COMMENT PASSER À L'ACTION ?

- En prenant conseil auprès de la DDT ou des associations d'élus sur les modalités d'entrée en vigueur de la réforme et de l'intérêt d'adopter les nouveaux articles dans le cadre d'une révision générale ou d'une élaboration de PLU(i) déjà engagées avant le 1^{er} décembre 2016.

- En se rapprochant du club PLUi :
<http://extranet.plui.territoires.gouv.fr>
Nom d'utilisateur : **plui**
Mot de passe : **extr@plui**

- En s'appuyant sur les ressources d'ingénierie locale (CAUE, agence d'urbanisme...).

UNE LARGE DIFFUSION

La réalisation du premier guide pratique portant spécifiquement sur l'écriture réglementaire des PLU(i) débutera en janvier 2016 et sa diffusion est prévue en septembre 2016. Il a pour ambition d'être clair, pédagogique, et nourri d'illustrations avec une grille de lecture méthodologique et pratique des possibilités ouvertes pour les modalités d'expression de la règle d'urbanisme ainsi que des adaptations apportées (par décret) au règlement.

Des fiches pratiques d'application de la réforme, déclinant ses principaux thèmes et évolutions seront mises en ligne, dans l'attente de la sortie du guide.

ALLER PLUS LOIN

Pour toute question relative au règlement du PLUi, contactez la DDT de votre département ou bien adressez-vous au bureau de la planification :
reglementplui@developpement-durable.gouv.fr

EN SAVOIR PLUS

<http://www.territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu>



MINISTÈRE
DU LOGEMENT
ET DE L'HABITAT
DURABLE

Ministère du Logement et de l'Habitat durable
Direction générale de l'aménagement, du Logement et de la Nature
Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des paysages
92055 La Defense cedex

www.logement.gouv.fr
@Logement_Gouv

Anne 7

Le Géoportail de l'Urbanisme

La collectivité territoriale décide des modalités de publication

3 options sont possibles pour la collectivité :

- Option 1 : L'autorité compétente assure seule l'alimentation du GPU
- Option 2 : L'autorité compétente prend en charge le téléversement et la publication
- Option 3 : L'autorité compétente délègue la numérisation et le téléversement

Quelles que soient les modalités d'alimentation choisies, un double contrôle est opéré par la collectivité territoriale : conformité au CNIG et conformité réglementaire des documents versés.

Autorité compétente (auteur du document, tenu au titre de l'article L133-2 du code de l'urbanisme d'alimenter le GPU = Communes, EPCL, etc...)

- Prévisualise le document d'urbanisme et le publie dans le GPU

Délégaltaire (prestataire désigné formellement par une ou plusieurs autorité(s) compétente(s))

Téléverse le document d'urbanisme dans le GPU

- Prestataire (bureau d'études, services techniques de collectivités, etc...)
- Numérise le document d'urbanisme
- Teste la conformité du document d'urbanisme avec le validateur du GPU
- Transmet le rapport de conformité à l'autorité compétente

Les autorités compétentes sont autonomes pour gérer les paramètres de leur compte GPU et déléguer les droits de téléversement.

géoportail

DE L'URBANISME

Internet : www.geoportail-urbanisme.gouv.fr
Courriel : ddt-geoportail-urbanisme@loiret.gouv.fr

Le Géoportail de l'Urbanisme

Fondement juridique et intérêts de la démarche

Institué par l'**ordonnance du 19 décembre 2013 (n°2013-1184)**, le Géoportail de l'Urbanisme (GPU) s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la **directive européenne INSPIRE**. Celle-ci vise à faciliter la diffusion, la disponibilité, l'utilisation et la réutilisation de l'information géographique en Europe.

Le Géoportail de l'urbanisme offre un accès centralisé, permanent, rapide et facile :

Aux dispositions d'urbanisme

- Des documents d'urbanisme : PLU(i), POS, CC, SCOT, et à terme PSMV
- Des Servitudes d'Utilité Publique

Sous une forme dématérialisée

- Standardisée
- Directement exploitable
- Zonages géo-référencés et pièces écrites au format pdf

Exhaustive

- Sur l'ensemble du territoire français

Aux citoyens, communes, EPCL, professionnels du bâtiment, etc...

FAVORISER L'INFORMATION DES CITOYENS

Offrir aux administrés la possibilité de consulter informatiquement les documents d'urbanisme

SIMPLIFIER LES ÉCHANGES D'INFORMATION

Harmoniser le format des documents pour faciliter les échanges.

RÉALISER DES ÉCONOMIES

Le GPU offre une alternative à l'accueil physique des administrés. Les commandes groupées permettent de réduire les coûts de numérisation. La dématérialisation permet d'économiser les frais de reprographie.

géoportail

DE L'URBANISME

Internet : www.geoportail-urbanisme.gouv.fr
Courriel : ddt-geoportail-urbanisme@loiret.gouv.fr

Le Géoportail de l'Urbanisme

Le déploiement



----- 1^{er} janvier 2016 : obligation de mettre en ligne les DU* -----



----- 1^{er} janvier 2020 : publication obligatoire sur le GPU* -----

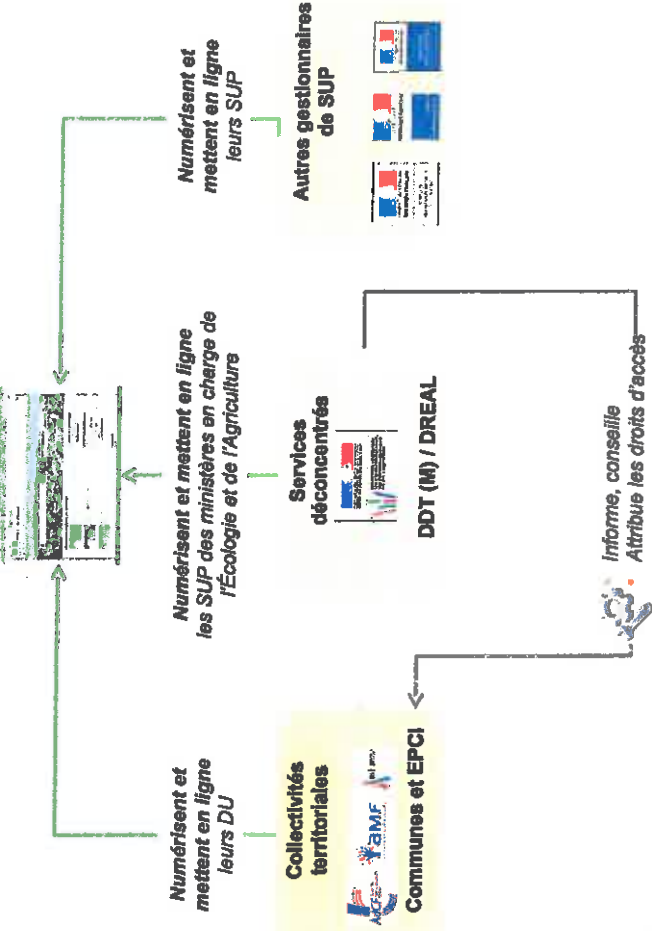


Le Géoportail de l'Urbanisme

Des rôles partagés

Seules les autorités compétentes seront habilitées à publier leurs documents sur le GPU.

Géoportail de l'Urbanisme



Les services déconcentrés se recentrent sur 2 missions :

- charger les SUP des ministères en charge de l'Écologie et de l'Agriculture
- accompagner les autorités compétentes en matière de documents d'urbanisme.

Le Géoportail de l'Urbanisme Rédiger un cahier des charges

Les points de vigilance

- À la réception de l'offre de service, la collectivité devra vérifier que le bureau d'études dispose bien des compétences (références, curriculum vitae des intervenants par exemple) et outils géomatiques permettant une numérisation correcte des documents, et que son offre reprend bien les demandes de la collectivité.
- Le choix du bureau d'études étant fait, il convient de remettre toutes les prescriptions du cahier des charges dans le contrat et de préciser que la numérisation devra être conforme à la dernière version du standard CNIG en vigueur au moment de l'arrêt du projet.
- A chaque étape du processus, la collectivité devra vérifier que les documents produits sont également fournis au format numérique (diagnostic, PAD, zonage, règlement, etc...). Les services de l'État, auxquels seront envoyés les documents numérisés dans le cadre de l'association, pourront faire part de leurs remarques tant sur le fond du document que sur la qualité de la numérisation.
- Assurer un contrôle visuel de la numérisation au moyen de la fonctionnalité de prévisualisation du document dans le GPU.
- Prévoir une clause de mise à jour couvrant les modifications ultérieures effectuées suite aux évolutions du document d'urbanisme
- Étudier la possibilité pour le bureau d'études de disposer également du profil « délégué » lui donnant le droit et obligation de téléverser le document d'urbanisme sur le Géoportail de l'urbanisme avant la publication opérée par la collectivité.

Le Géoportail de l'Urbanisme Rédiger un cahier des charges

Les obligations de numérisations auxquelles les collectivités sont soumises

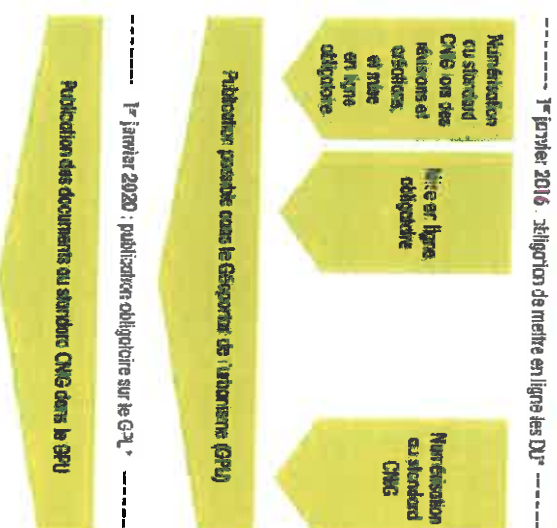
L'ordonnance n°2013-1184 du 19 décembre 2013 relative à l'amélioration des conditions d'accès aux documents d'urbanisme et aux servitudes d'utilité publique créant le Géoportail de l'urbanisme (GPU), fixe aux collectivités territoriales des échéances claires leur permettant d'assurer une numérisation progressive des documents d'urbanisme applicables sur leur territoire :



• **Au 1er janvier 2016**, lors de la révision ou de l'élaboration d'un document d'urbanisme, les collectivités territoriales doivent assurer sa numérisation en respectant le standard CNIG.

• **A compter du 1er janvier 2020**, les collectivités territoriales doivent publier leurs documents d'urbanisme dans le GPU en respectant le standard CNIG. Cette échéance de 2020 revêt un caractère primordial car la publication du document d'urbanisme au standard CNIG sur le GPU conditionne son caractère exécutoire.

La numérisation selon un standard partagé contribue à la modernisation de l'action publique (partage de l'information avec les administrés, les professionnels de l'urbanisme et les parties prenantes de l'élaboration du document d'urbanisme, possibilités accrues d'analyse et de simulation, ...). Elle permettra, une fois mise en œuvre, de réaliser des économies importantes pour les collectivités à tous les stades de vie du document d'urbanisme (élaboration, participation du public, diffusion aux personnes publiques associées, réduction des impressions papier, mise à jour facilitée, etc.).



Publication des documents au standard CNIG dans le GPU

Le Géoportail de l'Urbanisme Rédiger un cahier des charges

Les préconisations (1/2)

1 - Généralités :

Institué par la directive INSPIRE, le Conseil national de l'information géographique (CNIG) a produit un standard de numérisation, dit standard CNIG qui s'accompagne de métadonnées à compléter. C'est cette standardisation que les collectivités territoriales doivent adopter pour la numérisation de leurs documents d'urbanisme.

La collectivité territoriale reste la seule propriétaire du document d'urbanisme (aussi bien en format papier qu'en format électronique). Elle assurera une conservation pérenne des versions papier et électronique. Le cahier des charges devra préciser ce point au prestataire.

2 - Conformité avec le standard CNIG :

Lors de l'élaboration du cahier des charges, il est important de préciser les documents devant être produits à chaque phase du processus. En tout état de cause, il sera nécessaire de vérifier à chaque étape que le prestataire procède bien à la numérisation selon le **standard national de dématérialisation des documents d'urbanisme**.

Les données graphiques rendues par le prestataire devront donc être conformes à la dernière version du standard national de dématérialisation des documents d'urbanisme, suivant les prescriptions techniques diffusées par le CNIG. Le prestataire pourra télécharger toutes les informations et ressources utiles sur la page « Dématérialisation des documents d'urbanisme » http://cnig.gouv.fr/?page_id=2732.

Le standard CNIG est un guide pour le géomaticien qui numérise les données. Pour le respecter, le prestataire doit donc disposer d'un logiciel SIG.

La collectivité territoriale veillera à ce que le prestataire lui remette un rapport de conformité (de structure de données) édité par l'outil de validation du Géoportail de l'urbanisme en inscrivant la remise du rapport comme une formalité. Cela suppose que le prestataire soit inscrit sur le GPU. Si le contrôle fait apparaître des erreurs, omissions ou une exécution non conforme, les fichiers et les documents défectueux seront à recifier par le prestataire.

Le Géoportail de l'Urbanisme Rédiger un cahier des charges

Les préconisations (2/2)

3 - Rendus attendus :

Le bureau d'études, prestataire pour le compte de la collectivité, réalisera :

- Les fichiers correspondant aux pièces écrites du document d'urbanisme dans un format bureautique éditable et au format PDF obtenu par export du document éditable, mais en aucun cas par scan de document papier. Le règlement du document d'urbanisme sera produit d'un seul tenant et ne doit pas être scindé en plusieurs fichiers.
- Les sorties graphiques de contrôle du document d'urbanisme en suivant les recommandations de sémiologie graphique du standard CNIG.
- Les fichiers géomatiques standards dans un format « shapefile » ou tab en projection Lambert 93, à noter que les formats DAO tels que le DWG ou DXF sont proscrits. La dénomination des répertoires et des fichiers ainsi que leurs contenus seront au format standard.
- Les fichiers de métadonnées accompagnant les lots de données indispensables pour leur intégration dans le *Géocatalogue national* et le *Géoportail* de l'urbanisme. Les consignes de saisie des métadonnées font l'objet d'une documentation spécifique « Consignes de saisie des métadonnées INSPIRE ». Ce guide de saisie est disponible sur la page Web du CNIG dédiée à la numérisation des documents d'urbanisme http://cnig.gouv.fr/?page_id=2732.

A chaque étape du processus, le prestataire fournira l'ensemble des documents produits aux formats papier et numérique.

4 - Insertion d'options en fonction du rôle souhaité du prestataire :

Rôle du prestataire dans l'alimentation du GPU :

Dans le cas où la collectivité territoriale souhaiterait faire du prestataire un délégataire c'est-à-dire de lui donner les droits de téléverser dans le GPU (mais pas de publier, la validation par l'autorité compétente étant un préalable), plusieurs mentions sont à ajouter au cahier des charges.

Mentions fortement recommandées :

- Édicter l'obligation pour le prestataire-délégataire de téléverser le document dans le GPU. La collectivité donnera alors une délégation au prestataire de téléverser dans le GPU (mais pas de droit de publication).
- A l'issu du téléversement, exiger du prestataire-délégataire une copie dématérialisée du document d'urbanisme en dehors du GPU (la collectivité territoriale disposera ainsi d'une sauvegarde et pourra constituer un archivage indispensable en cas d'annulation contentieuse)

Mentions possibles :

- Demander l'assistance du prestataire dans les étapes de téléversement jusqu'au succès de celui-ci
- Prévoir un versement du solde (ex : 20% du montant total de la prestation) après le téléversement dans le GPU
- Envisager la livraison d'une nouvelle version du standard CNIG (lors de la procédure d'élaboration du DU, X mois après sa publication, etc.).

**NOTE D'INFORMATION RELATIVE AUX
LIGNES ET CANALISATIONS ELECTRIQUES
Ouvrages du réseau d'alimentation générale**

SERVITUDES I4

Ancrage, appui, passage, élagage et abattages d'arbres

REFERENCES :

Articles L.321-1 et suivants et L.323-3 et suivants du Code de l'énergie ;

Décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ;

Décret n° 70-492 du 11 Juin 1970 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi n° 46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement des servitudes ainsi que les conditions d'établissement des dites servitudes.

EFFETS DE LA SERVITUDE

Ce sont les effets prévus par les articles L.323-3 et suivants du Code de l'énergie. Le décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique établit une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.

A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, dans les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire, de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés, sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que les propriétés soient, ou non, closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire, d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation).

Droit pour le bénéficiaire, de couper les arbres et les branches qui se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (article L.323-4 du Code de l'énergie).

B - LIMITATIONS D'UTILISER LE SOL

1°/ Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'à des heures normales et après avoir prévenu les intéressés, sauf en cas d'urgence.

2°/ Droits des propriétaires

Les propriétaires, dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses, conservent le droit de démolir, réparer ou surélever. Les propriétaires, dont les terrains sont grevés de servitudes d'implantation ou de surplomb, conservent également le droit de se clore ou de bâtir. Dans tous les cas, les propriétaires doivent toutefois un mois avant d'entreprendre ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'exploitant de l'ouvrage.

REMARQUE IMPORTANTE

Il convient de consulter l'exploitant du réseau avant toute délivrance de permis de construire à moins de 100 mètres des réseaux HTB > 50 000 Volts, afin de vérifier la compatibilité des projets de construction avec ses ouvrages, en référence aux règles de l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

EFFETS DE LA SERVITUDE CONCERNANT LES TRAVAUX

Mesures à prendre avant l'élaboration de projets et lors de la réalisation de travaux (excepté les travaux agricoles de surfaces) à proximité des ouvrages de transport électrique HTB (lignes à haute tension).

En application du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, codifié aux articles R.554-20 et suivants du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage des travaux est soumis à plusieurs obligations et doit notamment consulter le guichet unique sur l'existence éventuelle d'ouvrages dans la zone de travaux prévue.

Lorsque l'emprise des travaux entre dans la zone d'implantation de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit réaliser une déclaration de projet de travaux (DT).

L'exécutant des travaux doit également adresser une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) reprenant les mêmes informations que la DT (localisation, périmètre de l'emprise des travaux, nature des travaux et techniques opératoires prévues).

L'exploitant des ouvrages électriques répond alors dans un délai de 9 jours pour les DT dématérialisées et 15 jours pour les DT non dématérialisées et toute DICT. Des classes de précisions sont données par les exploitants et des investigations complémentaires peuvent être réalisées.

SERVICES RESPONSABLES

NATIONAL : Ministère en charge de l'énergie

REGIONAUX OU DEPARTEMENTAUX :

Pour les tensions supérieures à 50 000 volts

- DREAL,
- RTE.

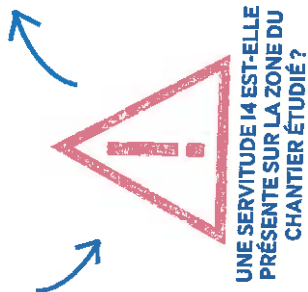
Pour les tensions inférieures à 50 000 Volts, hors réseau d'alimentation générale

- DREAL,
- Distributeurs ERDF et /ou Régies.

En résumé



SI OUI ALORS...



CONSULTEZ RTE!

POUR NOUS CONTACTER

<http://www.rte-france.com/>



Consultez RTE pour mieux instruire

Le savez-vous ?

Il est important que RTE soit consulté pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, et ce afin de s'assurer de la compatibilité des projets de construction avec la présence des ouvrages de transport d'électricité. C'est en effet au cas par cas que les distances de sécurité à respecter sont déterminées, selon diverses prescriptions réglementaires* et en fonction des caractéristiques des constructions.

UNE COMMUNE
SUR DEUX EST CONCERNÉE
PAR UNE SERVITUDE DE 14
ALORS N'ATTENDEZ PLUS
ET CONSULTEZ-NOUS !

QUELS SONT LES DOSSIERS CONCERNÉS ?

- **Les instructions**
(Permis de construire, Certificat d'urbanisme...)
- **Les "porter à connaissance" et les "projets d'arrêt"** (Plan Local d'Urbanisme...)
- **Tout renseignement** en rapport avec les ouvrages électriques de RTE.

QUELS PROJETS DE CONSTRUCTION SONT CONCERNÉS ?

Tous les projets situés à **moins de 100 mètres** d'un ouvrage électrique aérien ou souterrain de RTE.

OÙ TROUVER L'IMPLANTATION DES OUVRAGES ÉLECTRIQUES RTE ?

Sur le plan des servitudes 14 du plan d'urbanisme de la commune (PLU, cartes communales).

*Arrêté interministériel du 17 mai 2001 et Code du travail.

RTE, Réseau de Transport d'Électricité, exploite, maintient et développe le réseau électrique aérien et souterrain à haute et très haute tension (63 000 à 400 000 volts).

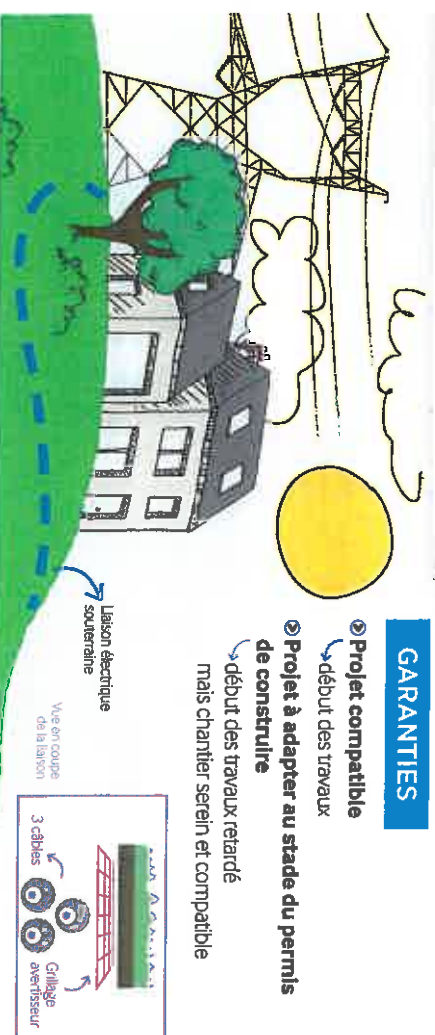
105000 km de lignes de réseau électrique en France, et 48 lignes transfrontalières connectent le réseau français à 33 pays européens

Prévenez RTE pour mieux construire

SI VOUS CONSULTEZ RTE...

GARANTIES

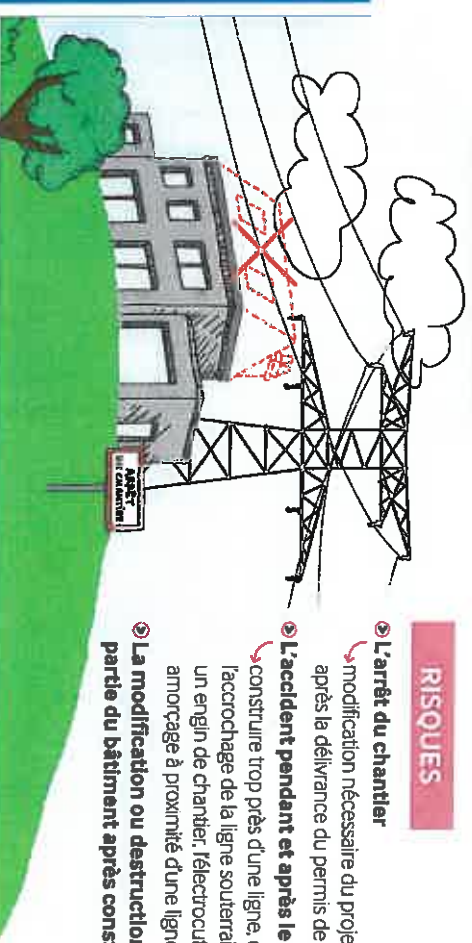
- **Projet compatible**
début des travaux
- **Projet à adapter au stade du permis de construire**
début des travaux retardé mais chantier serein et compatible

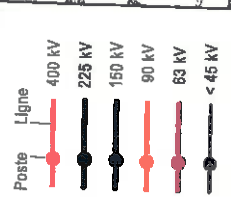


SI VOUS NE CONSULTEZ PAS RTE...

RISQUES

- **L'arrêt du chantier**
modification nécessaire du projet même après la délivrance du permis de construire
- **L'accident pendant et après le chantier**
construire trop près d'une ligne, c'est risquer l'accrochage de la ligne souterraine avec un engin de chantier, l'électrocution par amorçage à proximité d'une ligne aérienne
- **La modification ou destruction d'une partie du bâtiment après construction**





(communes antérieures au 1er janvier 2016)

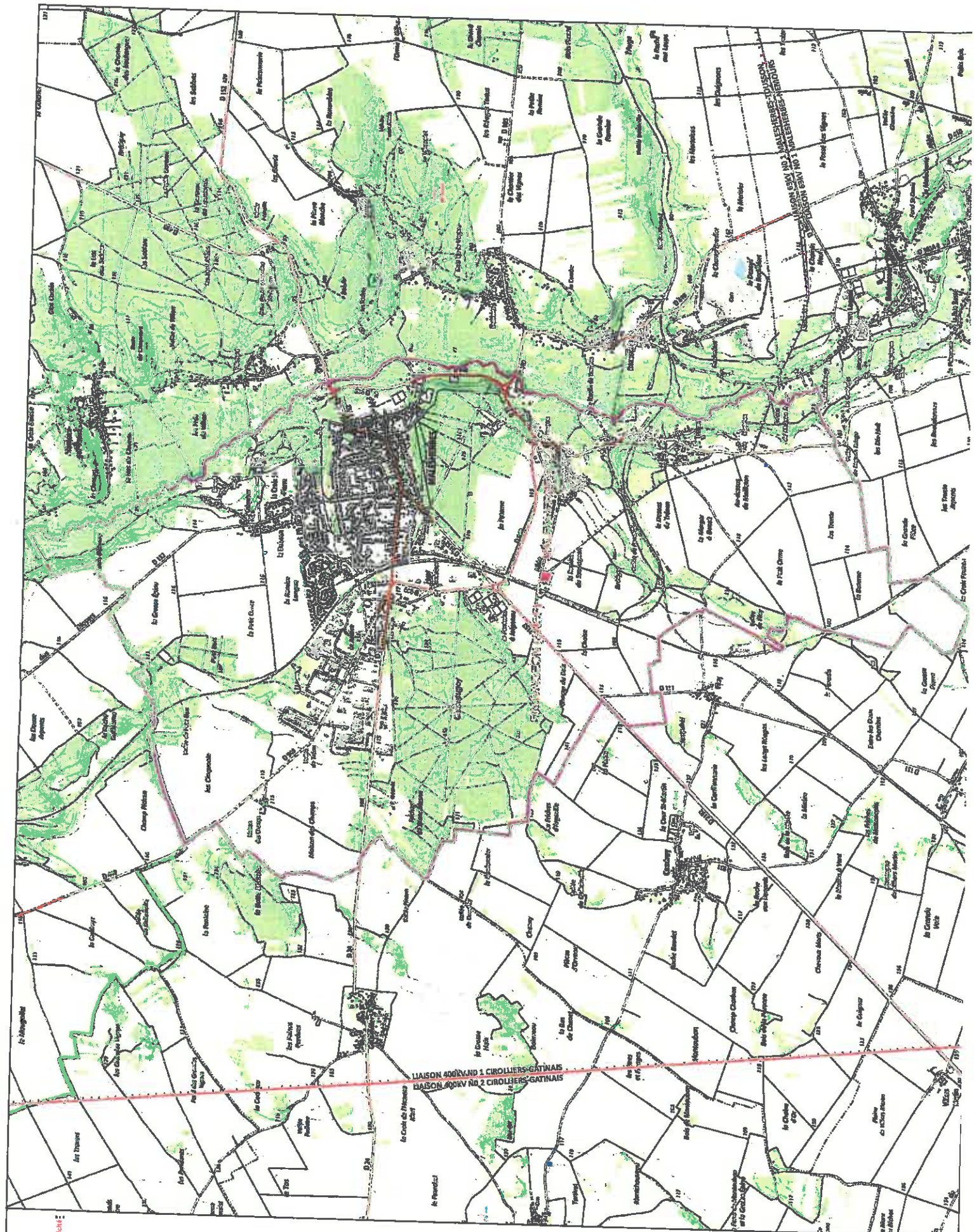
Malesherbes

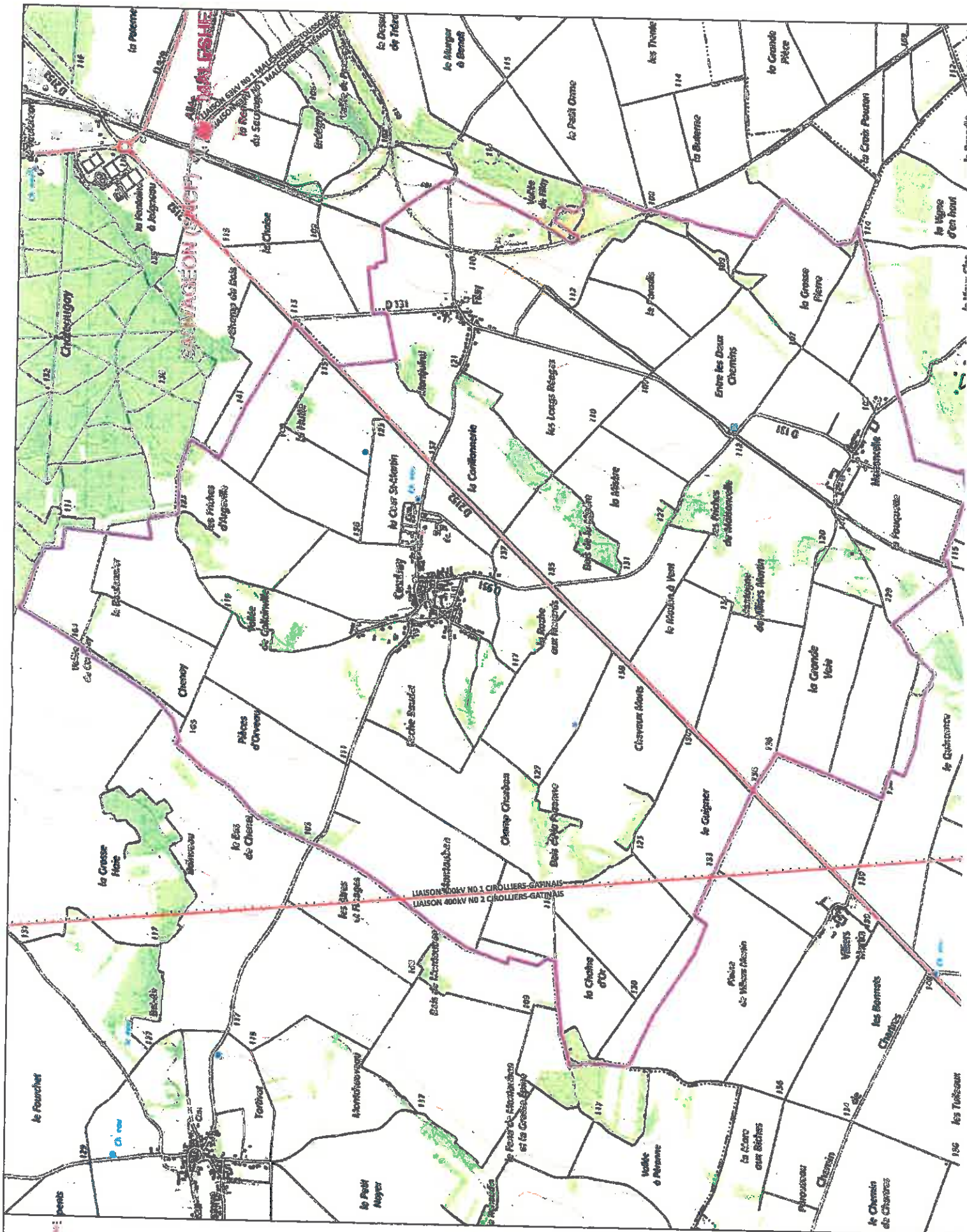
45191

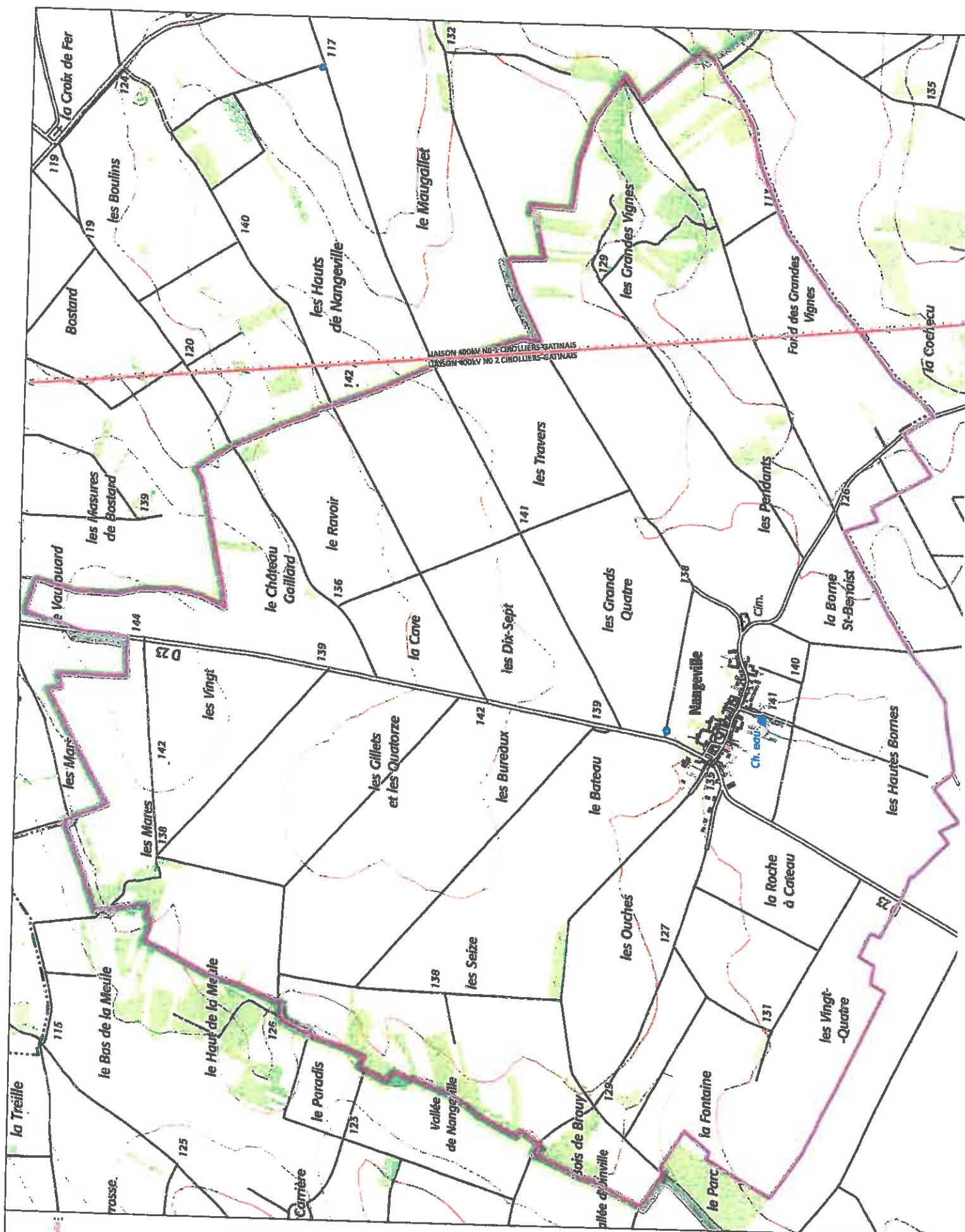
237,5 475 950m

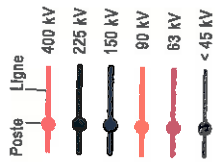
ndes SIG RTE accessibles sur
ps://opendata.rte-france.com/

RTE - DI Nantes
04/10/2016









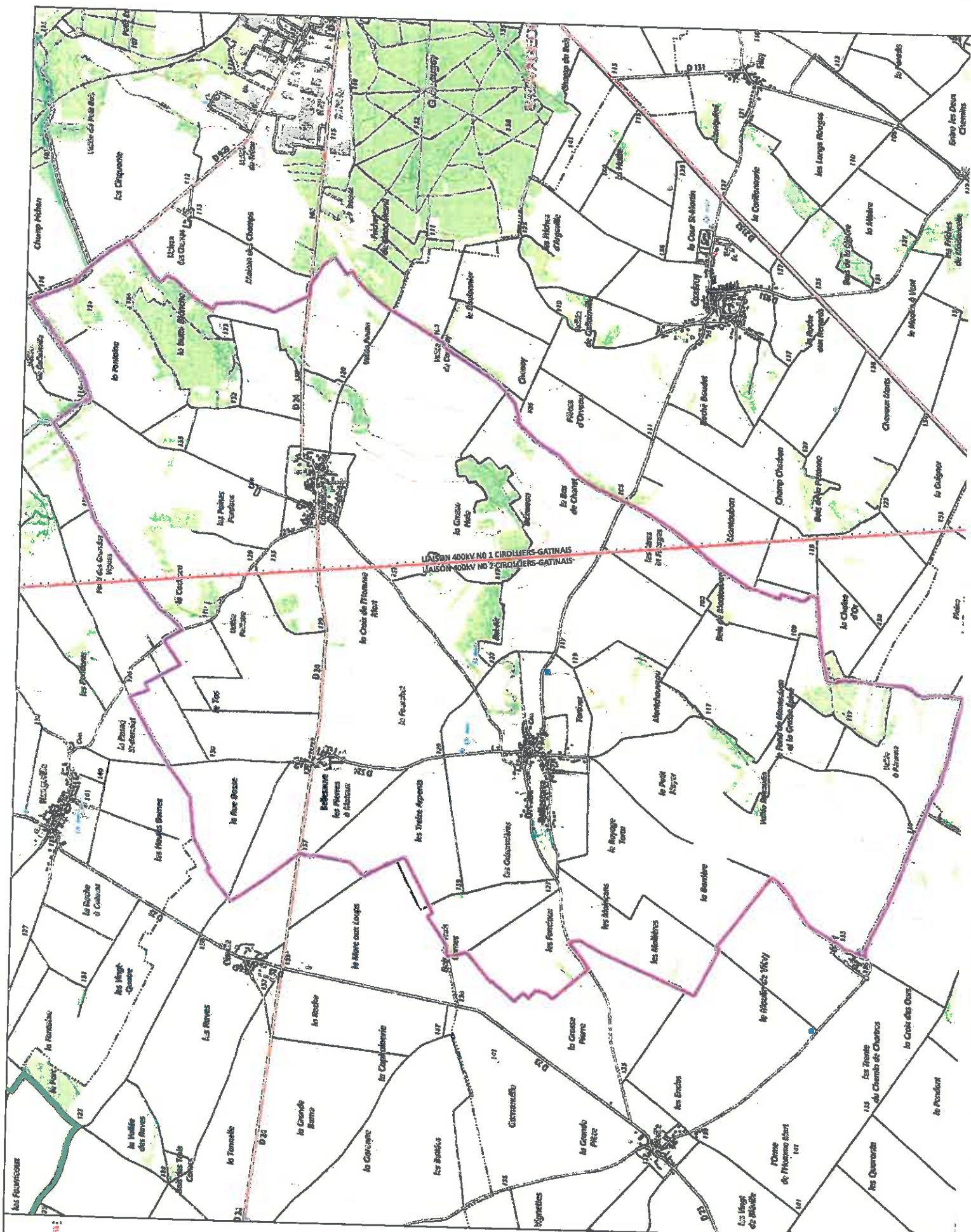
(communes antérieures au 1er janvier 2016)

Orveau-Bellesauve 45236

187,5 375 750 m

onnées SIG RTE accessibles sur
tps://opendata.rte-france.com/

RTE - DI Nantes
04/10/2016





Fiche de renseignement sur les ouvrages GRTgaz existants et en projet sur la commune de LE MALESHERBOIS 45

1. PRÉSENTATION DES OUVRAGES EXISTANTS EXPLOITÉS PAR GRTGAZ

La commune de LEMALESHERBOIS est traversée par plusieurs canalisations de transport de gaz naturel sous pression, exploitées par la société GRTgaz, dont les caractéristiques sont explicitées dans le tableau ci-dessous.

Canalisation	DN	PMS
BRT MANCHECOURT	80	67,7
BRT MANCHECOURT	100	67,7
BRT MALESHERBES	100	67,7

DN : Diamètre nominal (sans unité) ; PMS : Pression Maximale en Service

Afin de permettre un fonctionnement de ces ouvrages, dans les meilleures conditions technico-économiques et de sécurité, des installations annexes sont connectées à ces canalisations. Elles sont implantées sur des terrains propriété de GRTgaz. Il s'agit des ouvrages suivants :

Installations annexes du réseau de transport (postes, sectionnements, stations)	Implantation
MANCHECOURT LIVRAISON	LE MALESHERBOIS
MALESHERBES COUPURE/LIVRAISON	LE MALESHERBOIS

2. SERVITUDES D'IMPLANTATION (TABLEAU ANNEXE N°1)

Il y a lieu de se conformer aux dispositions des conventions de servitudes au profit de GRTgaz, qui précisent notamment l'existence d'une **servitude forte**, (ou « servitude de passage ») zone non-aedificandi et non sylvandi, pour l'exploitation, la maintenance et l'amélioration continue de la sécurité de la canalisation (Art. L555-27 du Code de l'Environnement);

Les informations concernant le dimensionnement de ces servitudes sont disponibles en consultation auprès de nos Services.

Dans cette bande de servitude forte :

- Ne pas engager d'action susceptible de nuire au bon fonctionnement, à la surveillance et la maintenance de nos ouvrages.
- Il n'est autorisé aucune construction, fondation, plantation d'arbres ou d'arbustes, ni à aucune façon culturale descendant à plus de 0,60 mètre de profondeur.

- Les modifications de profil du terrain doivent être soumises à l'accord de GRTgaz dans le cadre du maintien de la côte de charge réglementaire au-dessus de la génératrice supérieure de notre canalisation dans la largeur de cette bande de servitude.
- Seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur sont autorisés.
- Aucune voie de circulation ne pourra être établie sur le tracé de la bande de servitude.
- Le stockage de matériaux dans la bande de servitude de l'ouvrage est à proscrire.
- L'implantation de clôtures doit faire l'objet d'un accord avec GRTgaz.

Cette servitude doit être annexée au plan local d'urbanisme de la commune concernée en application de l'article L. 126-1 du code de l'urbanisme.

3. SERVITUDE D'UTILITÉ PUBLIQUE (TABLEAU ANNEXE N°2)

Des servitudes d'utilité publiques sont rattachées à nos ouvrages (code de l'environnement articles L. 555-16 et R. 555-30 b) dans les conditions prévues par les articles R. 555-32 et suivants).

Canalisation	Diamètre Nominal (DN)	Pression Maximale de Service (PMS)	SUP 1 (m)	SUP 2-3 (m)
BRT MANCHECOURT	80	67,7 bar	15	5
BRT MANCHECOURT	100	67,7 bar	25	5
BRT MALESHERBES	100	67,7 bar	25	5

Poste	SUP 1 (m)	SUP 2-3 (m)
MANCHECOURT LIVRAISON	35	6
MALESHERBES COUPURE/LIVRAISON	35	6

Aux abords de chaque canalisation, le préfet arrête un zonage dénommé « zones d'effets ». Ces zones ont valeur de servitudes d'utilité publique (SUP) affectant l'utilisation du sol pour les établissements recevant du public (ERP) et les immeubles de grande hauteur (IGH) selon les dispositions suivantes :

- subordonnant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R. 555-39, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R. 555-31, zone dite « SUP n°1 » ;
- interdisant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R. 555-39, l'ouverture ou l'extension d'un établissement

recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur, zone dite « SUP n°2 » ;

- interdisant, dans les zones d'effets létaux significatifs en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R. 555-39, l'ouverture ou l'extension d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur, zone dite « SUP n°3 ».

Il est à noter que seuls les arrêtés préfectoraux les instituant font foi.

4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

L'obligation de prendre en compte les risques technologiques dans les documents d'urbanisme est inscrite à l'article L 121-1 du code de l'urbanisme.

4.1. Les ouvrages de transport de matières dangereuses

Le code de l'environnement Livre V, Titre V chapitre V et l'arrêté du 5 mars 2014 définissant ses modalités d'application, portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, définit les dispositions réglementaires concernant les règles d'urbanisation autour des canalisations déclinées dans des servitudes d'utilité publique prises par voie d'arrêté préfectoral.

Le tableau suivant synthétise les restrictions d'urbanisation autour des ouvrages :

Zonage	Phénomène dangereux de référence	Implantation IGH	Implantation ERP
SUP n° 3 : Zone des effets létaux significatifs (ZELS)	Réduit (*)	Interdite	- Interdite au-delà de 100 personnes
SUP n° 2 : Zone des premiers effets létaux (ZPEL)	Réduit (*)	interdite	- autorisation subordonnée à <u>analyse de compatibilité</u> si capacité comprise entre 100 et 300 personnes - Interdite au-delà de 300 personnes
SUP n° 1 : Zone des premiers effets létaux (ZPEL)	Majorant	Autorisation subordonnée à <u>analyse de compatibilité</u>	- autorisée si < 100 personnes - autorisation subordonnée à <u>analyse de compatibilité</u> si capacité supérieure à 100 personnes

(*) La mise en place d'une ou plusieurs mesures compensatoires ayant pour effet de rendre la probabilité du phénomène dangereux de référence majorant inférieure à 10⁻⁶ par an permet de retenir uniquement le phénomène dangereux de référence réduit.

Information sur l'analyse de compatibilité obligatoire

L'«analyse de compatibilité», mentionnée à l'article R. 431-16 j) du code de l'urbanisme doit faire état de la compatibilité du projet de construction ou d'extension de l'ERP ou de l'IGH concerné, avec l'étude de dangers fournie par le gestionnaire de la canalisation (CERFA N° 15016*01 : Formulaire de demande des éléments utiles de l'étude de dangers d'une canalisation de transport en vue d'analyser la compatibilité d'un projet d'établissement recevant du public (ERP) ou d'un projet d'immeuble de grande hauteur (IGH) avec cette canalisation).

La procédure d'analyse de la compatibilité de la construction ou de l'extension de l'ERP ou de l'IGH avec la canalisation est conduite en amont du dépôt de la demande du permis de construire. Il

appartient en effet au demandeur d'obtenir les avis requis au titre de cette procédure. L'« analyse de compatibilité » jointe à la demande de permis de construire doit ainsi être accompagnée de l'avis favorable du transporteur. Cet avis peut être favorable sous réserve de réalisation de mesures de protection de la canalisation à la charge du pétitionnaire.

4.2 Exigences liées à la présence d'installations classées (ICPE)

Nos ouvrages sont assujettis à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans l'Etude de Dangers, de l'existence de la canalisation de transport de gaz et prévoir toutes dispositions afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur notre ouvrage. La distance d'éloignement requise de ces installations correspond la **Zone d'Effets Dominos** Choisissez un élément

CANALISATIONS	DN	PMS	Zone d'Effets Dominos Rayon (m)
BRT MANCHECOURT	80	67,7	30
BRT MANCHECOURT	100	67,7	35
BRT MALESHERBES	100	67,7	35

POSTES	Zone d'Effets Dominos Rayon (m)
MANCHECOURT LIVRAISON	29
MALESHERBES COUPURE/LIVRAISON	30

Zone d'Effets Dominos : Zones de dangers définies pour un seuil de 8 kW/m²

4.3 Exigences liées à l'implantation de parcs éoliens

En cas d'implantation de parc éolien sur votre commune, il est nécessaire que GRTgaz procède à un examen approfondi des règles qu'il est indispensable de prendre en compte dans ce type de projet, quelque soit la distance d'éloignement de nos ouvrages. A ce titre, nous demandons donc que nous soient transmis tous les projets éoliens pour avis.

5. RAPPEL DES DISPOSITIONS RELATIVES POUR TOUS TRAVAUX AU VOISINAGE DES OUVRAGES DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES PAR CANALISATION

Il nous semble opportun de mentionner dans le Porter à connaissance les éléments suivants :

Le Code de l'Environnement – Livre V– Titre V– Chapitre IV impose :

- à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » (téléservice www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr) afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT),
- aux exécutants de travaux (y compris ceux réalisant les voiries et branchements divers) de consulter également le Guichet Unique des réseaux et d'adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet, une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet Unique des réseaux, les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT.

Pour votre sécurité :

Nous vous rappelons que les éléments de signalisation de nos ouvrages (bornes, balises, plaques murales) sont implantés à proximité de nos ouvrages : l'estimation de l'implantation de nos ouvrages d'après la position de ces éléments est à proscrire. Seule une détection réalisée par un agent agréé de GRTgaz permet de valider l'implantation exacte de nos canalisations.

6. SUIVI ET COMMUNICATION

L'adresse de nos Services pour les consultations devant apparaître dans l'annexe des Servitudes:

GRTgaz - POLE EXPLOITATION CENTRE ATLANTIQUE
Service Travaux Tiers & Urbanisme
62, Rue de la Brigade Rac - ZI Rabion
16023 Angoulême Cedex

Annexe n° 1 : Servitudes d'Implantation des ouvrages

Ces servitudes ont été instituées par arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique.

Il y a lieu de se conformer aux dispositions des conventions de servitudes qui précisent notamment l'existence d'une **servitude forte**, (ou « *servitude de passage* ») zone non-aedificandi et non sylvandi, pour l'exploitation, la maintenance et l'amélioration continue de la sécurité de la canalisation (Art. L555-27 du Code de l'Environnement);

Les informations concernant le dimensionnement de ces servitudes sont disponibles en consultation auprès de nos Services.

Dans cette bande de servitude forte :

- sauf accord préalable de GRTgaz, il n'est autorisé aucune construction, fondation, plantation d'arbres ou d'arbustes, ni à aucune façon culturale descendant à plus de 0,60 mètre de profondeur.
- Les modifications de profil du terrain doivent être soumises à l'accord de GRTgaz dans le cadre du maintien de la côte de charge réglementaire au-dessus de la génératrice supérieure de notre canalisation dans la largeur de cette bande de servitude.
- Seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur sont autorisés.
- Aucune voie de circulation ne pourra être établie sur le tracé de la bande de servitude.
- Le stockage de matériaux dans la bande de servitude de l'ouvrage est à proscrire.
- L'implantation de clôtures doit faire l'objet d'un accord avec GRTgaz.



Connecter les entreprises d'avenir

Annexe n° 2 : Servitudes d'utilité publique

Ces servitudes sont instituées par arrêté préfectoral.

Canalisation	Diamètre Nominal (DN)	Pression Maximale de Service (PMS)	SUP 1 (m)	SUP 2-3 (m)
BRT MANCHECOURT	80	67,7 bar	15	5
BRT MANCHECOURT	100	67,7 bar	25	5
BRT MALESHERBES	100	67,7 bar	25	5

Poste	SUP 1 (m)	SUP 2-3 (m)
MANCHECOURT LIVRAISON	35	6
MALESHERBES COUPURE/LIVRAISON	35	6

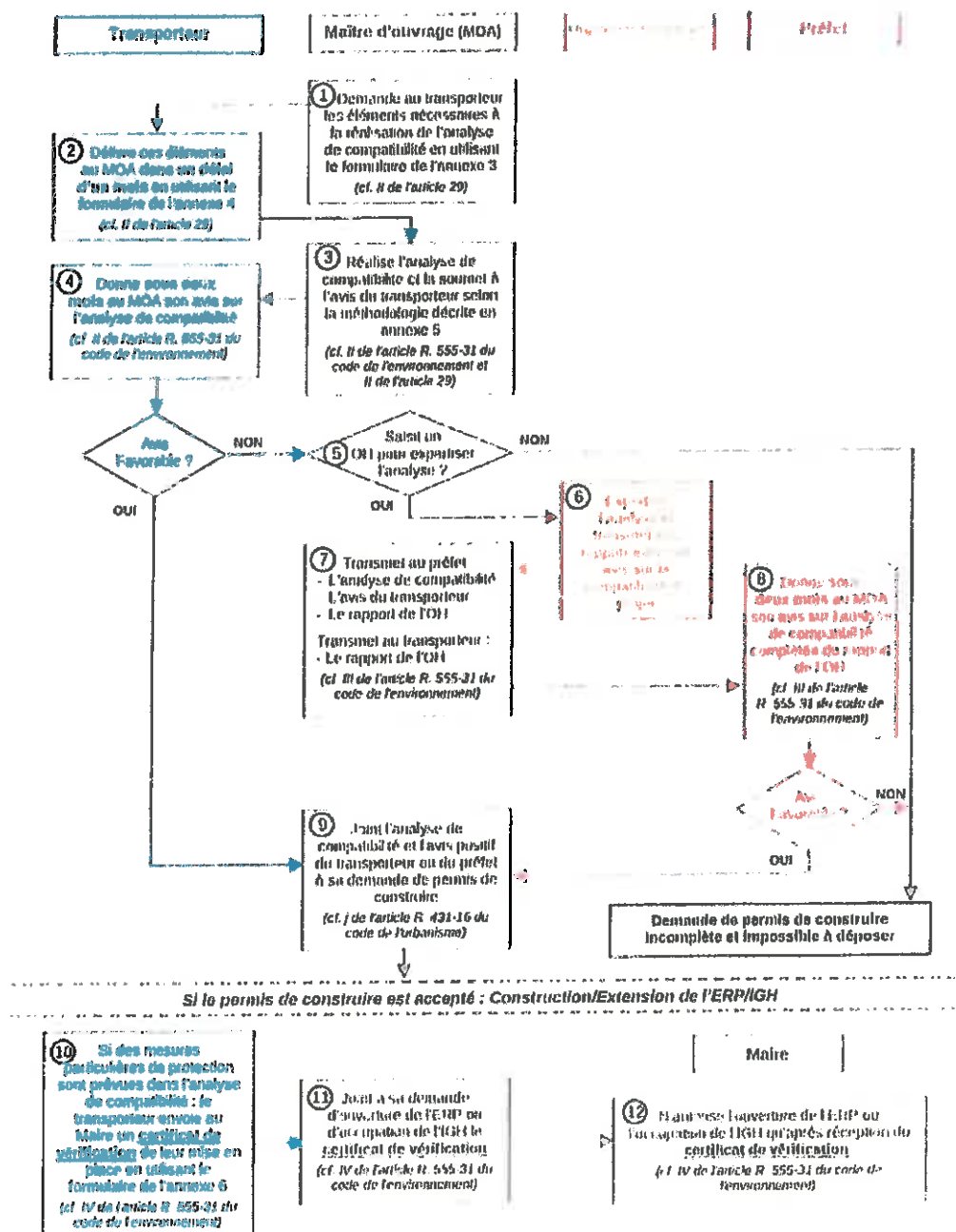
Dans la SUP 1 – Zone de phénomène dangereux de référence majorant :

- L'implantation d'IGH est soumise à autorisation ;
- L'implantation d'ERP est :
 - autorisée si < 100 personnes
 - autorisation subordonnée à analyse de compatibilité si capacité supérieure à 100 personnes

Dans la SUP 2-3 – Zone de phénomène dangereux de référence réduite :

- L'implantation d'IGH est interdite ;
- L'implantation d'ERP est interdite.

ANNEXE 2 : Processus de maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalizations de transport





PRÉFET DU LOIRET

Préfecture
Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement
Direction des collectivités
locales et de l'aménagement
Bureau de l'aménagement
et de l'urbanisme

A R R E T E PREFECTORAL n°2016- 055 du 04 OCT 2016

**instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise
des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel
ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques
sur la commune de Le Malesherbois**

**Le Préfet du Loiret
Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur
Chevalier dans l'Ordre National du Mérite**

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 555-16, R. 555-30 et R. 555-31 ;

Vu le code de l'urbanisme notamment ses articles L.101-2, L.132-1, L.132-2, L.151-1 et suivants, L.153-60, L.161-1 et suivants, L.163-10, R.431-16 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 122-22 et R. 123-46 ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu l'étude de dangers du transporteur GRT Gaz en date du 27 mai 2014 ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Centre-Val de Loire, en date du 10 mai 2016 ;

Vu l'avis émis par le Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du Loiret le 26 mai 2016 ;

Considérant que les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, en service à la date de l'entrée en vigueur des articles R555-1 et suivants du code de l'environnement, doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent,

Considérant que selon l'article L 555-16 du code de l'environnement, les périmètres à l'intérieur desquels les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation s'appliquent sont déterminés par les risques susceptibles d'être créés par une canalisation de transport en service, notamment les risques d'incendie, d'explosion ou d'émanation de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes.

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture du Loiret,

ARRÊTE :

Article 1er Des servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport décrites ci-après, conformément aux distances figurant dans les tableaux ci-dessous et reproduites sur la carte annexée (1) au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans la carte annexée au présent arrêté. Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 2 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP2 ou SUP3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP1.

NOTA : Dans les tableaux ci-dessous :

PMS : Pression Maximale de Service de la canalisation

DN : Diamètre Nominal de la canalisation.

Distances S.U.P : Distances en mètres de part et d'autre de la canalisation définissant les limites des zones concernées par les servitudes d'utilité publique.

En cas décart entre les valeurs des distances SUP figurant dans les tableaux ci-dessous et la représentation cartographique des SUP telle qu'annexée au présent arrêté, les valeurs des tableaux font foi, appliquées au tracé réel des canalisations concernées.

Nom de la commune : Le Malesherbois Code INSEE : 45 191

Commune déléguée : Manchecourt

GAZ NATUREL

Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur :

GRT GAZ

Immeuble Bora

8 rue Raoul Nordling

92270 BOIS-COLOMBES

Ouvrage(s) traversant la commune déléguée

Type	Influence	Description	PMS (bars)	DN	Longueur (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. (en mètres de part et d'autre de la canalisation)		
							SUP 1	SUP 2	SUP 3
CA	Traversant	DN100-1999-BRT MANCHECOURT	67,7	100	3574,86	ENTERRE	25,00	5,00	5,00
CA	Traversant	DN100-1999-BRT MANCHECOURT	67,7	80	0,15	ENTERRE	15,00	5,00	5,00

Ouvrage(s) ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes situées sur la commune : Néant

Installations annexes non situées sur la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes situées sur la commune déléguée

Type	Influence	Description					Distances S.U.P. (en mètres de part et d'autre de la canalisation)		
							SUP 1	SUP 2	SUP 3
IA	Traversant	MANCHECOURT Livraison					35,00*	6,00	6,00

(*) NOTA : Si la SUP 1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

Ouvrages ne traversant pas la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes non situées sur la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Article 2 : Conformément à l'article R. 555-30 b) du code de l'environnement, les servitudes sont les suivantes, en fonction des zones d'effets :

Servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

La délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R 555-31 du code de l'environnement.

Commune déléguée : Malesherbes

GAZ NATUREL

Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur :

GRT GAZ

Immeuble Bora

6 rue Raoul Nordling

92270 BOIS-COLOMBES

Ouvrage(s) traversant la commune déléguée

Type	Influence	Description	PMS (bars)	DN	Longueur (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. (en mètres de part et d'autre de la canalisation)		
							SUP 1	SUP 2	SUP 3
CA	Traversant	DN100-1994-BRT MALESHERBES	67,7	100	1569,84	ENTERRE	25,00	5,00	5,00

Ouvrage(s) ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes situées sur la commune : Néant

Installations annexes non situées sur la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes situées sur la commune déléguée

Type	Influence	Description					Distances S.U.P. (en mètres de part et d'autre de la canalisation)		
							SUP 1	SUP 2	SUP 3
IA	Traversant	MALESHERBES Coupure/livraison					35,00*	6,00	6,00

(*) NOTA : Si la SUP 1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

Ouvrages ne traversant pas la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes non situées sur la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Commune déléguée : Labrosse

GAZ NATUREL

Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur :

GRT GAZ

Immeuble Bora

6 rue Raoul Nordling

92270 BOIS-COLOMBES

Ouvrage(s) traversant la commune déléguée

Type	Influence	Description	PMS (bars)	DN	Longueur (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. (en mètres de part et d'autre de la canalisation)		
							SUP 1	SUP 2	SUP 3
CA	Traversant	DN100-1994-BRT MALESHERBES	67,7	100	1880,61	ENTERRE	25,00	5,00	5,00

Ouvrage(s) ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Installations annexes situées sur la commune : Néant

Installations annexes non situées sur la commune déléguée, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière : Néant

Manchecourt

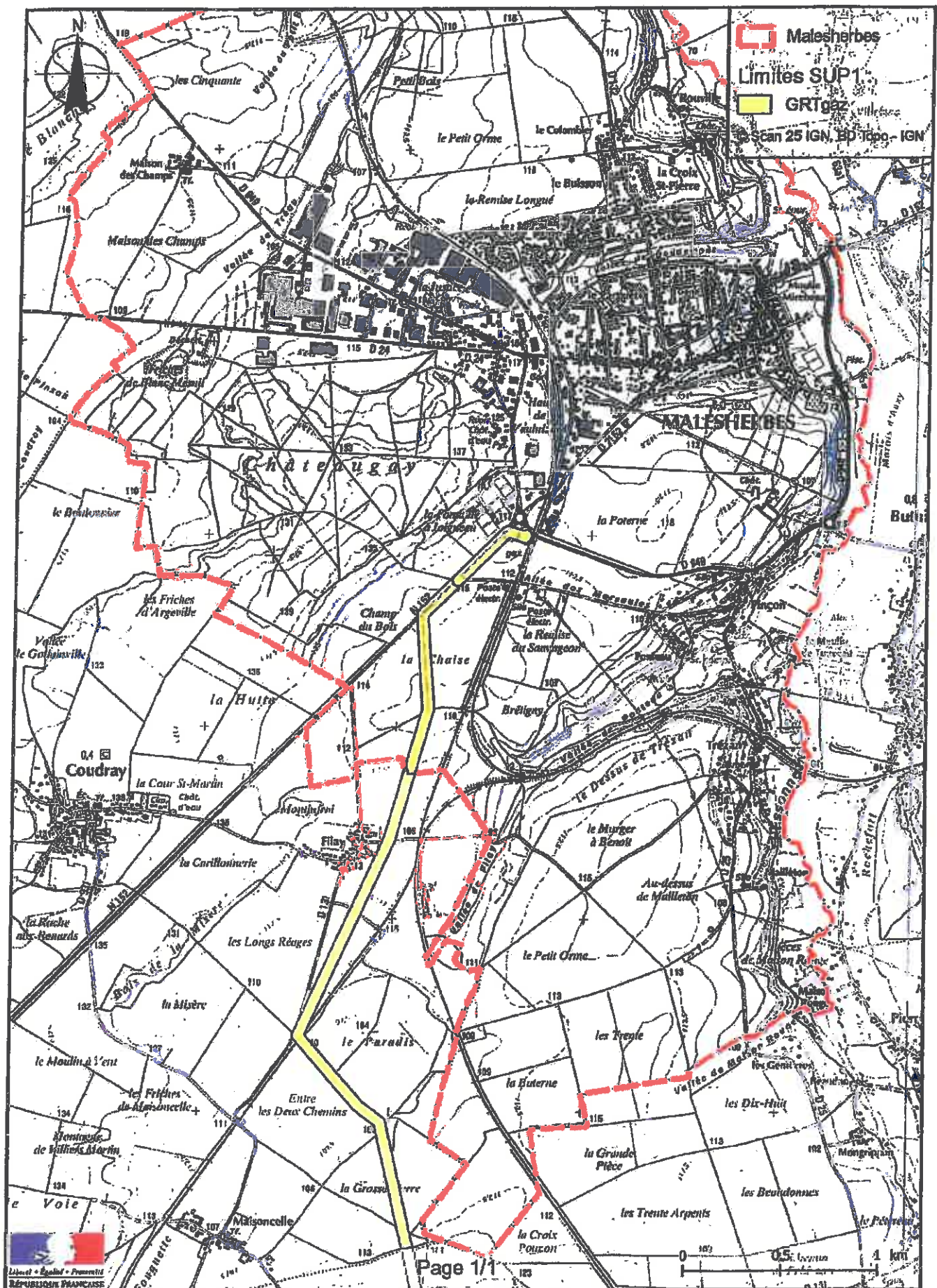
Limites SUP 1 :

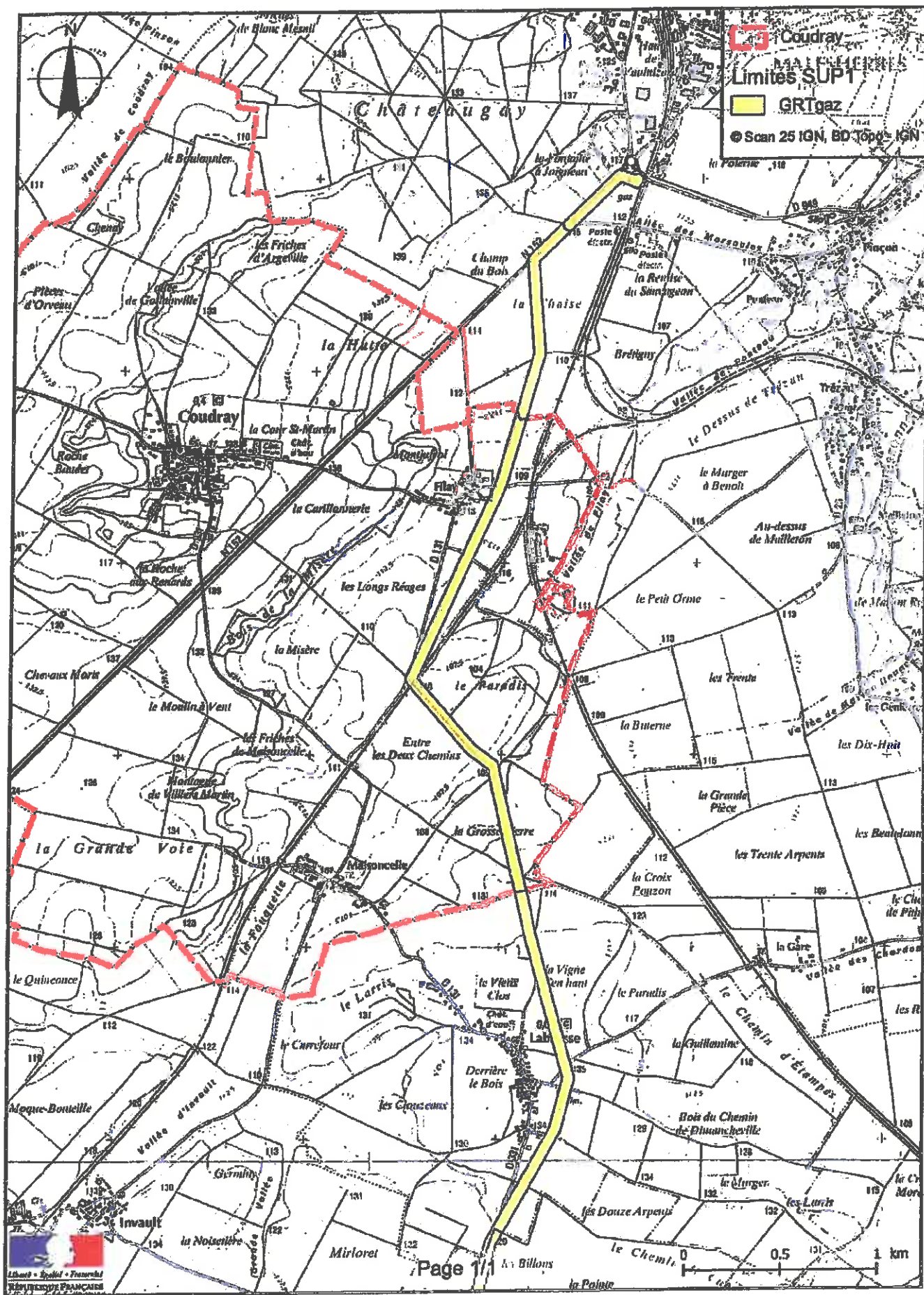
- IGN 25
- GRTgaz

© Scan 25 IGN, BD Topo - IGN

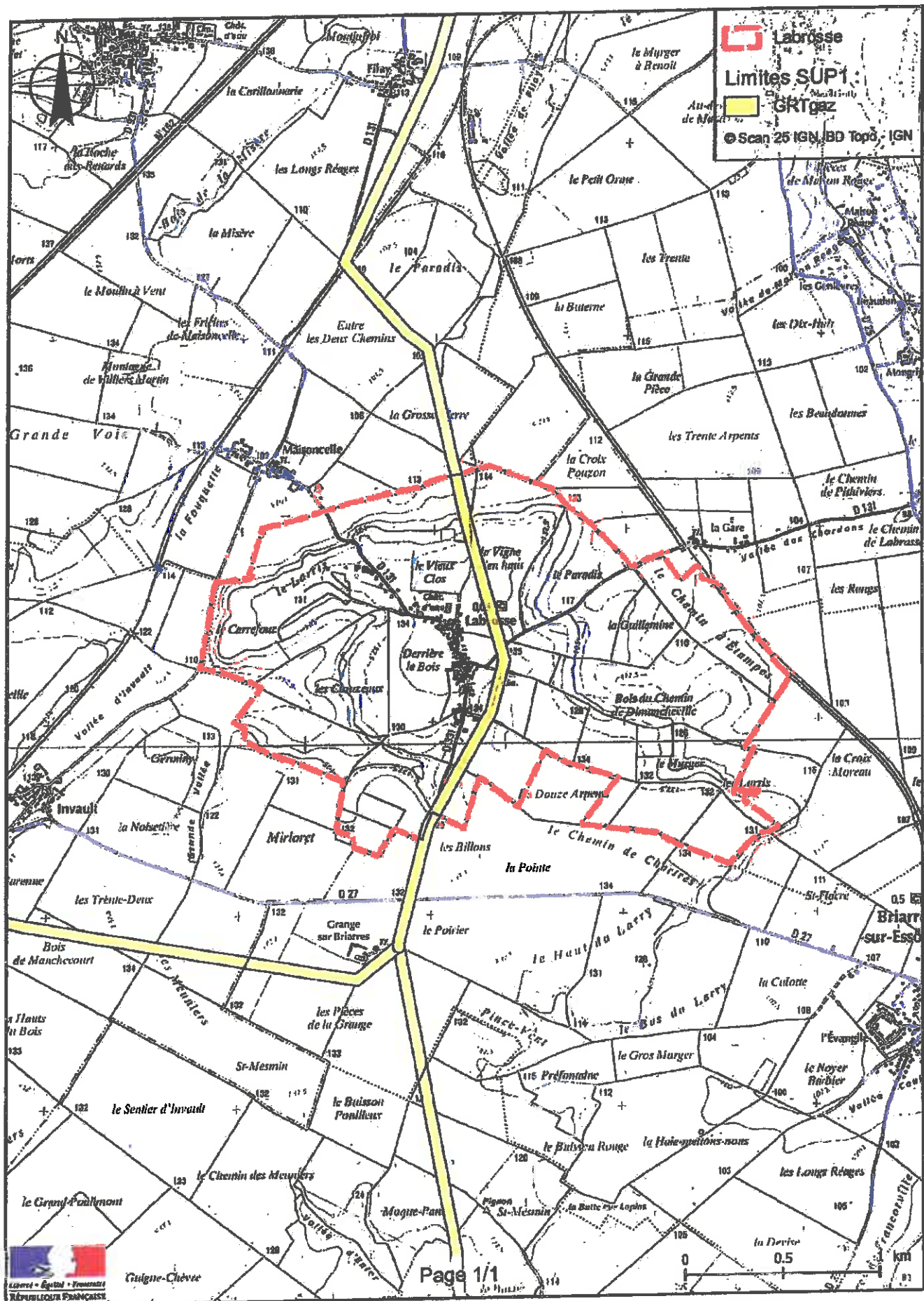
Page 1/1

Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses





Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses





NOTICE EXPLICATIVE

de la loi du 15 juillet 1845
sur la police des chemins de fer

Le présent document a pour objet, d'une part, de définir les principales servitudes s'imposant aux propriétaires riverains du Chemin de Fer qui se proposent d'édifier des constructions à usage d'habitation, industriel ou commercial et, d'autre part, d'attirer l'attention des constructeurs sur la question des prospects susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire.

1 / SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée les servitudes prévues par les lois et règlements de la grande voirie et qui concerne notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret -loi du 30 novembre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du chemin de fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF.

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé :

Une ligne idéale tracée à 1,50 mètre du bord du rail extérieur (figure 1).

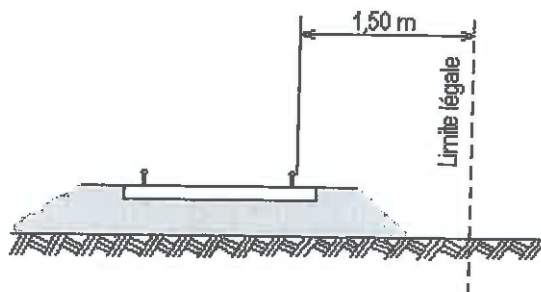


Figure 1

b) voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2)

c) voie en remblai :

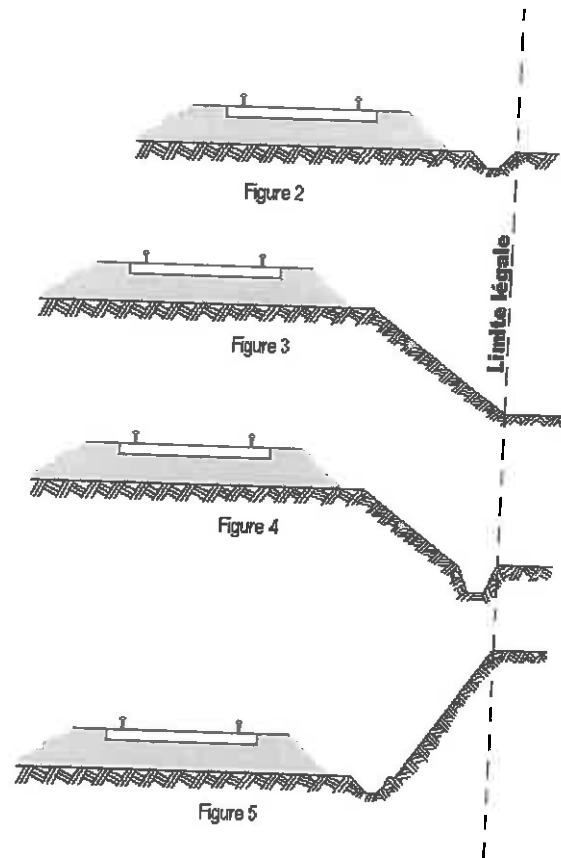
L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)

ou

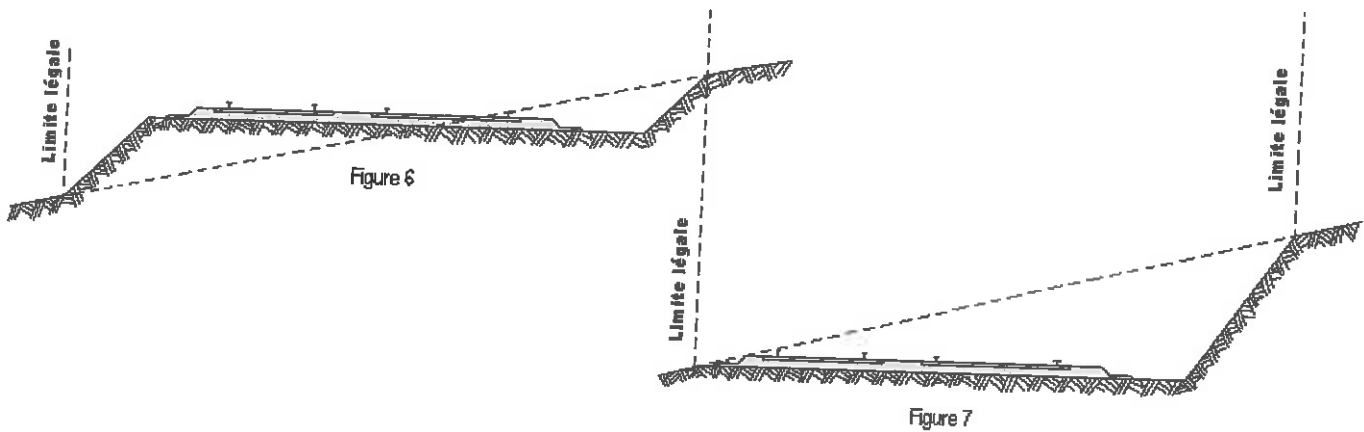
le bord extérieur du fossé si cette voie
en comporte un (figure 4)

d) voie en déblai :

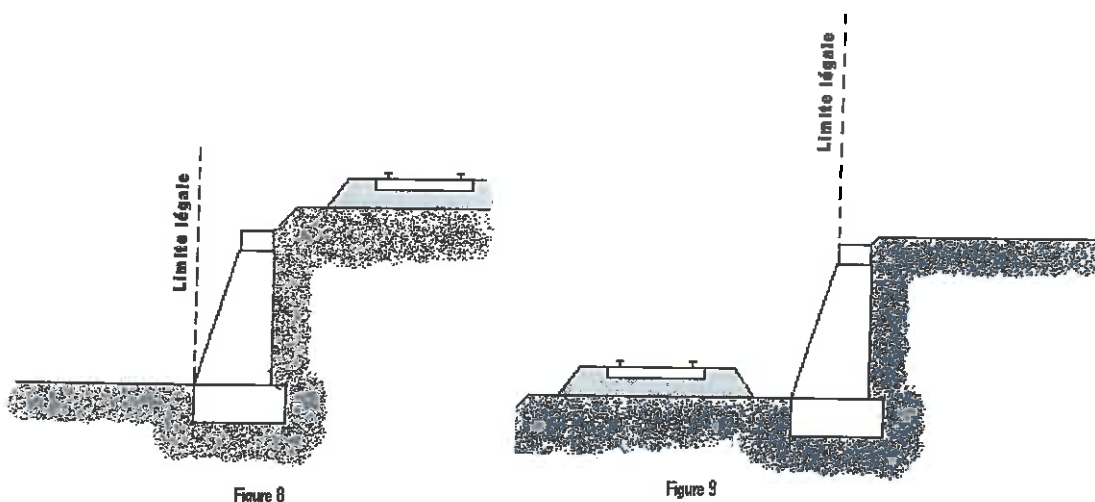
L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du terrain naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied, et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus – dont les conditions d'application vont être maintenant précisées – les propriétaires riverains du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1 - ALIGNEMENT

L'alignement est la procédure par laquelle l'administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas droit aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits « aisances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

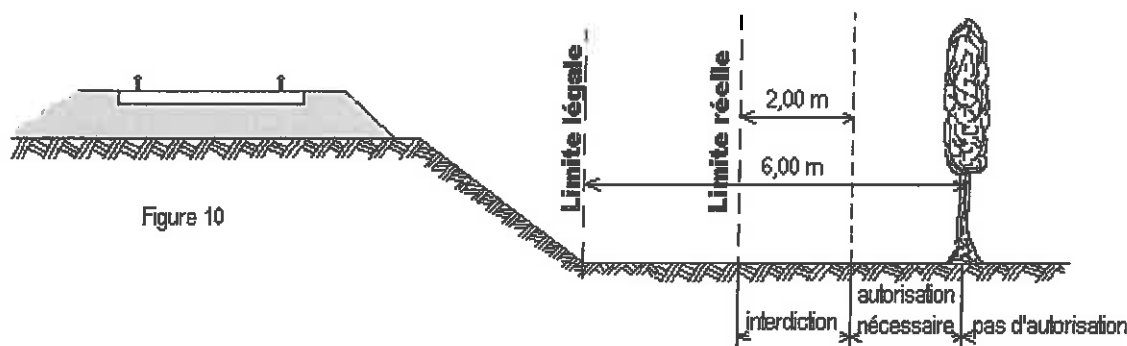
2 - ECOULEMENT DES EAUX

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles qu'eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

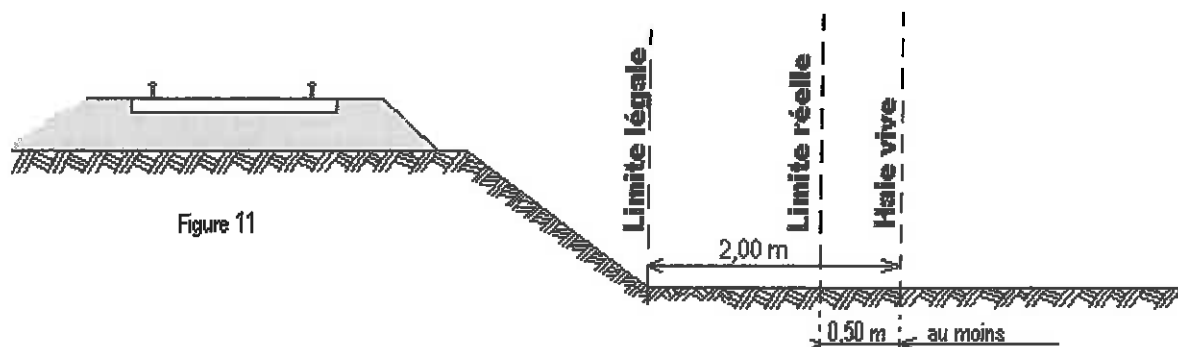
D'autres part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

3 - PLANTATIONS

- a) arbres à hautes tiges : aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de six mètres de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à deux mètres de la limite réelle par autorisation préfectorale (figure 10).



- b) haies vives : Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m de la limite réelle (figure 11).



4 - CONSTRUCTIONS

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) ou dans les cartes communales pour les communes dépourvues de P.L.U., aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

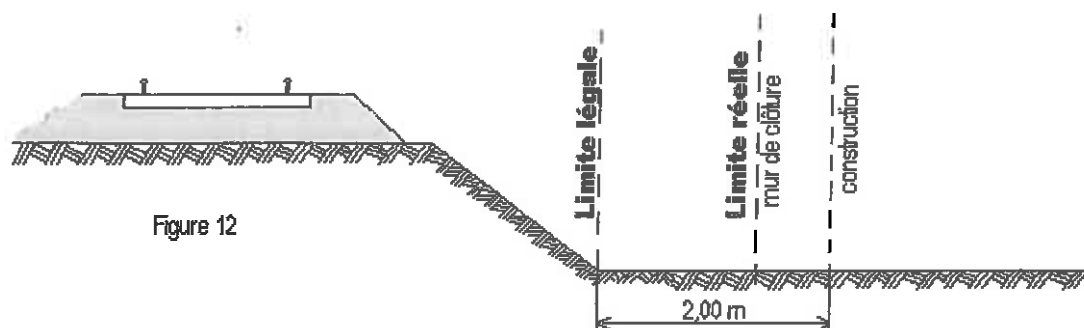


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Par ailleurs, il est rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (cf. 2^{ème} partie ci-après).

5 - EXCAVATIONS

Aucune excavation ne peut être éditée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai, mesurée à partir du pied de talus (figure 13).

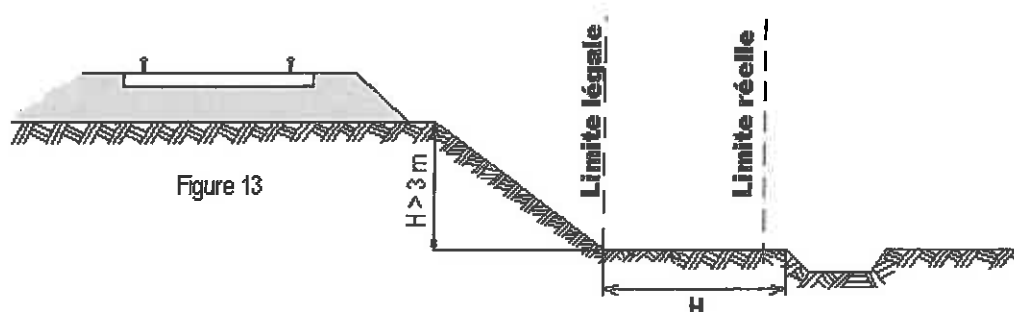
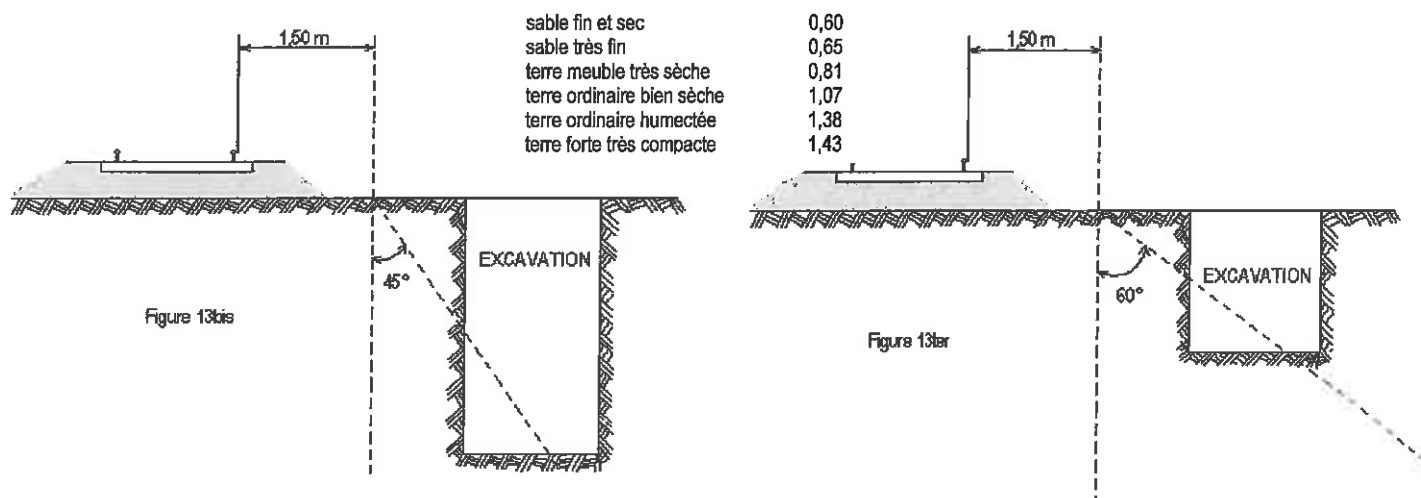


Figure 13

Est à considérer comme dangereux pour le chemin de fer, une excavation dont le fond de fouille entamerait un talus fictif dont la crête serait située à 1,50 m du rail le plus proche et ayant une inclinaison de 45° par rapport à la verticale, lorsque le terrain naturel a un coefficient de frottement⁽¹⁾ supérieur à 1 (figure 13bis) et une inclinaison de 60° par rapport à la verticale lorsque le terrain naturel, peu stable, a un coefficient de frottement inférieur à 1 (figure 13ter).

⁽¹⁾ coefficient de frottement



Sont considérés comme carrières les gîtes de matériaux de construction, de matériaux d'empierrement et de viabilité, de matériaux pour l'industrie céramique, de matériaux d'amendement pour la culture des terres et d'autres substances analogues, le tout exploité à ciel ouvert ou avec des galeries souterraines.

L'exploitation d'une carrière doit être déclarée au Maire qui transmet la déclaration au Préfet. Elle est soumise à la réglementation édictée par le décret 56.838 du 16 août 1956 portant code minier, et aux décrets pris en application de l'article 107 de ce code.

Lors de l'exploitation à ciel ouvert, les bords de fouilles ou excavations sont établies et tenues à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments ou constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, etc. L'exploitation de la masse est arrêtée, à compter des bords de la fouille, à une distance horizontale réglée à un mètre pour chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide (figure 15) ou à un mètre pour chaque mètre de profondeur totale de fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement (figure 16).

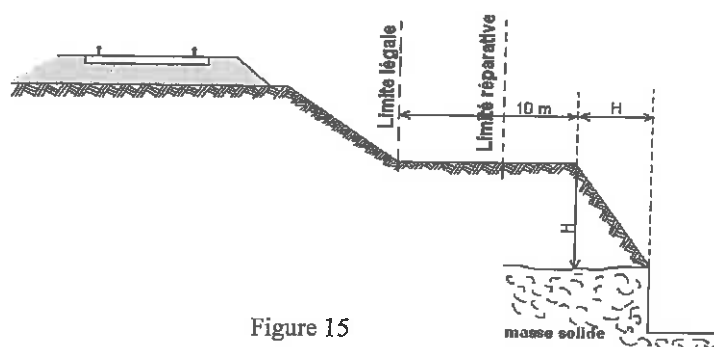


Figure 15

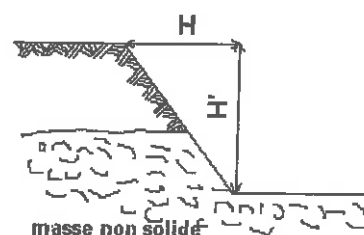


Figure 16

L'exploitation d'une carrière souterraine ne peut être poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, des routes et des chemins, etc. Cette distance est augmentée d'un mètre pour chaque mètre de hauteur de l'excavation (figure 17).

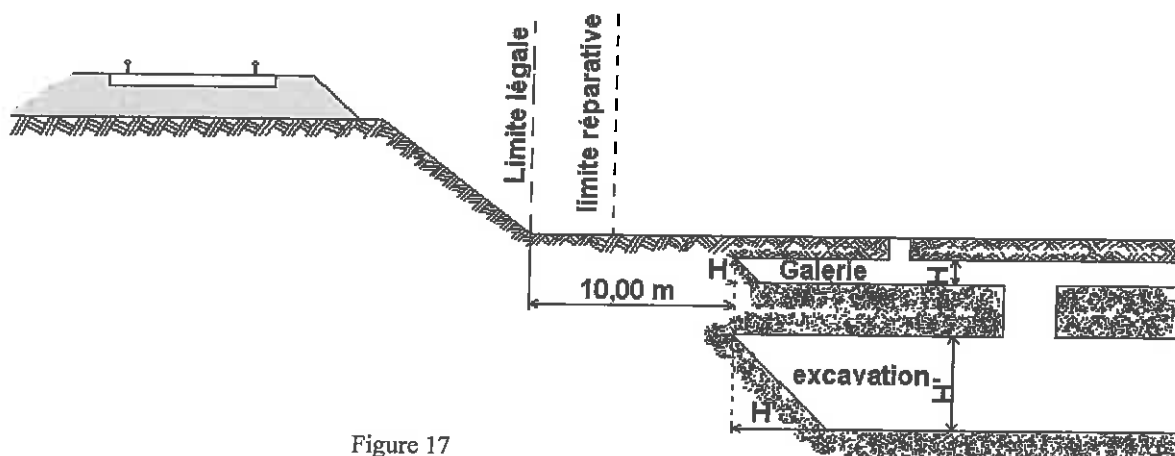


Figure 17

Si l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert ou d'une carrière souterraine à proximité du chemin de fer a pour effet de compromettre la solidité de la voie, la SNCF conserve la possibilité d'intervenir pour faire modifier les conditions de cette exploitation ou faire rapporter l'arrêté préfectoral qui l'a autorisée. Il appartient au chef de district d'alerter ses supérieurs et au Directeur d'Etablissement d'intervenir auprès du Préfet.

7 - SERVITUDES DE VISIBILITE AUX ABORDS DES PASSAGES A NIVEAU

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

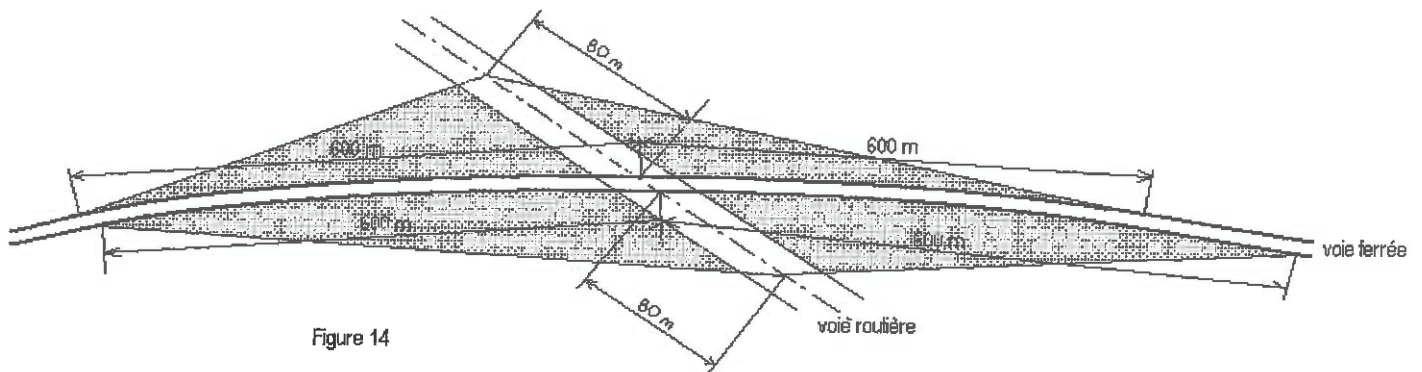
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vues satisfaisantes

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, le DDE soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous (figure 14).



2 / PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règlements d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospects qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la SNCF et, à cet effet, s'adresser au chef de la Direction Déléguée Infrastructure de la Région. La SNCF examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non aedificandi sur la partie du domaine ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte une zone classée par sa destination dans le domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision ministérielle ayant pour objet de soustraire cette zone au régime de la domanialité publique

LOI DU 15 JUILLET 1845
sur la police des chemins de fer - version consolidée au 20 octobre 2006

TITRE 1^{er}
MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Article 1

Modifié par la Loi n° 97-135 du 13 février 1997 art. 12 (JORF 15 février 1997)

Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national.

Article 2

Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Article 3

Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

- L'alignement,
- L'écoulement des eaux,
- L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,
- Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Article 4

Abrogé par le Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 art. 58 (JORF 20 octobre 2006)

Article 5

Modifié par la Loi n° 80-514 du 7 juillet 1982 article unique (JORF 9 juillet 1980)

A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établi dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un décret en Conseil d'Etat déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Article 6

Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Article 7

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de pailles, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Article 8

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

- 1° Pour former dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin.
- 2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Article 9

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'autorisations accordées après enquête.

Article 10

Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Article 11

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de seize 7,5 à 150 euros, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II

DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERES DE CHEMINS DE FER

Article 12

Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes *nationales*, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs dûment assermentés.

Article 13

Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence de préfet, et transmis dans le même délai au tribunal administratif du lieu de la contravention.

Article 14

Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 150 à 1 500 euros.

Article 15

L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETE DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

Article 16

*Modifié par la Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 332
(JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1^{er} mars 1994)*

Quiconque aura volontairement employé un moyen quelconque aux fins de faire dérailler les véhicules ou provoquer leur collision sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de la réclusion criminelle à perpétuité et, dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Article 17

Modifié par la Loi n° 81-82 du 2 février 1981 art. 29 (JORF 3 février 1981)

Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis lors même que la réunion séditieuse n'aura pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Article 18

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 3 750 euros.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de six mois, et d'une amende de 3 750 euros.

Article 20

Sera puni d'un emprisonnement de deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Article 21

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

Les infractions aux dispositions concernant l'intégrité des voies ferrées, de leurs accessoires et dépendances, et la circulation des convois, prévues par les décrets en Conseil d'Etat sur la police, le sûreté et l'exploitation du chemin de fer et par les arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre chargé des transports pour l'exécution desdits décrets, seront punies d'une amende de 3 750 euros.

En cas de récidive, l'amende sera portée au double et un emprisonnement de trois mois pourra en outre être prononcé.

Article 22

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Article 23

Modifié par la Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 art. 36 (JORF 10 mars 2004)

Les crimes, délits ou contraventions prévus par les titre Ier et III de la présente loi, ainsi que les contraventions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, selon les modalités et dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale. La déclaration intentionnelle d'une fausse adresse ou d'une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au présent article est punie de 3 750 euros d'amende.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, grades, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Article 23-1

Créé par la Loi n° 90-7 du 2 janvier 1990 article unique III (JORF 4 janvier 1990)

Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa de l'article 23 de la présente loi, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente sans l'autorisation administrative nécessaire dans les trains, cours ou bâtiments des gares et stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire. Peuvent également être saisis dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

Celles-ci sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général.

Article 23-2

Modifié par la Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 art. 16 (JORF 19 mars 2003)

Toute personne qui contrevient en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public, peut se voir enjoindre par les agents mentionnés à l'article 23 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits. En cas de refus d'obtempérer, les agents de l'exploitant peuvent requérir l'assistance de la force publique.

Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, à raison notamment de son âge ou de son état de santé.

Article 24

Modifié par la Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 49 II (JORF 16 novembre 2001)

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Article 24-1

Créé par la Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 49 II (JORF 16 novembre 2001)

Toute personne qui aura, de manière habituelle, voyagé dans une voiture sans être munie d'un titre de transport valable sera punie de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

L'habitude est caractérisée dès lors qu'une personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions sanctionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 80-3 du décret n° 730 du 22 mars 1942, qui n'auront pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du Code pénal.

Article 25

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents de chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera puni des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Article 26

*Modifié par la Loi n° 92-13369 du 16 décembre 1992 art. 322
(JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1^{er} mars 1994)*

L'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Article 27

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer

TITRE 1^{er}

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Art. 1er - Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. *(Complété par loi n° 97-135 du 13.02.1997)* Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national.

Art. 2 - Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3 - Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4 - *(Abrogé par décret n° 2006-1279 du 19.10.2006, art. 58).*

Art. 5 - A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6 - Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus. Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7 - Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de pailles, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8 - Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin.

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9 - Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'autorisations accordées après enquête.

Art. 10 - Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11 - Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 9 à 150 €, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II

DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER

Art. 12 - Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes mines et piqueurs dûment assermentés.

Art. 13 - Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence de préfet, et transmis dans le même délai au tribunal administratif du lieu de la contravention.

Art. 14 - Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 150 € à 1 500 €.

Art. 15 - L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETE

SNCF Intranet juridique

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer au 19 mars 2007

DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

Art. 16 (Modifié par loi n° 81-82 du 2.02.1981) - Quiconque aura volontairement employé un moyen quelconque aux fins de faire dérailler les véhicules ou provoquer leur collision sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de la réclusion criminelle à perpétuité et, dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Art. 17 - Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis lors même que la réunion séditieuse n'aura pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

(Second alinéa abrogé par loi n° 81-82 du 2.02.1981)

Art. 18 - Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 3 750 €.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 3750 €.

(Dernier alinéa abrogé par loi n° 75-624 du 11.07.1975)

Art. 18-1 - (Inséré par loi n° 81-82 du 2.02.1981 et abrogé par loi n° 83-466 du 10.06.1983).

Art. 19 - Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 3 750 €.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de cinq ans, et l'amende de 3 750 €.

Art. 20 - Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21 - (Remplacé par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II) Est puni d'une peine de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 EUR le fait pour toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation ou de dégrader ou déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

2° De jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques ou de manoeuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public ;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ;

5° De pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner un véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service ;

7° De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par le représentant de l'Etat,

SNCF Intranet juridique

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer au 19 mars 2007

toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer.

Art. 22 - Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.
L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23 (Modifié par lois n° 90-7 du 2.01.1990, n° 99-291 du 15.04.1999, n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 74 II 2° a) I - Les crimes, délits ou contraventions prévus par les titres Ier et III de la présente loi, ainsi que les contraventions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. (Modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° b) A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, selon les modalités et dans les conditions prévues par le II. La déclaration intentionnelle d'une fausse adresse ou d'une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au présent article est punie de 3 750 € d'amende.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

(Modifié par loi n° 76-449 du 24.05.1976) - Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

II. (Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° c) - Outre les pouvoirs qu'ils tiennent de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au I sont habilités à relever l'identité des auteurs d'infractions mentionnées audit I pour l'établissement des procès-verbaux y afférents.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents de l'exploitant en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent. Sur l'ordre de ce dernier, les agents de l'exploitant peuvent être autorisés à retenir l'auteur de l'infraction le temps strictement nécessaire à l'arrivée de l'officier de police judiciaire ou, le cas échéant, à le conduire sur-le-champ devant lui.

Lorsque l'officier de police judiciaire décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Art. 23-1 - (Inséré par loi n° 90-7 du 2.01.1990 et modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3°). Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa du I de l'article 23 de la présente loi, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente sans l'autorisation administrative nécessaire dans les trains, cours ou bâtiments des gares et stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire. Peuvent également être saisis dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

Celles-ci sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général.

Art. 23-2 - (Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11.2001, modifié par loi n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 4° a). Toute personne qui contrevient en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public, peut se voir enjoindre par les agents mentionnés à l'article 23 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, à raison notamment de son âge ou de son état de santé.

Art. 24 - Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

(Alinéa abrogé par décret-loi du 30.10.1935)

Art. 24-1 - (Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11.2001 relative à la sécurité quotidienne, art. 50). Toute personne qui aura, de manière habituelle, voyagé dans une voiture sans être munie d'un titre de transport valable sera punie de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions sanctionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 80-3 du décret n° 730 du 22 mars 1942, qui n'auront pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

Art. 25 - Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera puni des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26 (Modifié par loi n° 99-505 du 18.06.1999) - L'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

Art. 27 - En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée. Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

Art. 28 (Inséré par loi n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 79) - La présente loi est applicable à tous les transports publics de personnes ou de marchandises guidés le long de leur parcours en site propre.

Texte modifié par la Direction Juridique le 19 mars 2007

À PROPOS DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré.

SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

Deuxième investisseur public français avec 4,9 milliards d'euros investis par an et 53 000 collaborateurs, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau réalise plus de 1500 chantiers au bénéfice des trains du quotidien circulant sur le réseau classique.

L'organisation territoriale permet d'assurer une relation de proximité avec les acteurs du système ferroviaire, les collectivités. En Bretagne – Pays de la Loire, SNCF Réseau regroupe 3 000 collaborateurs.

Retrouver l'actualité de nos projets et chantiers sur :

www.sncf-reseau.fr/bpl

Twitter : @SNCFReseau

Facebook : SNCF Réseau

SNCF Réseau

Direction territoriale

Bretagne – Pays de la Loire

1, rue Marcel Paul – BP 11 802

44 018 Nantes cedex 1

T. : 02 40 35 92 50



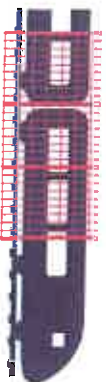
LA SÉCURITÉ EST L'AFFAIRE DE TOUS SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS SE CONCERTENT



Réalisation : Animaproductions — Juillet 2016

GARANTIR LA SÉCURITÉ À PROXIMITÉ D'UNE VOIE FERRÉE

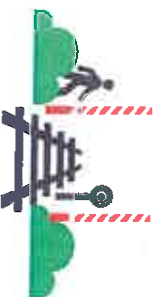
• SUR VOTRE TERRITOIRE, VOUS MENEZ OU
VOUS AVEZ CONNAISSANCE D'UN PROJET DE :



• **construction à proximité d'une voie ferrée**
(lotissements, entreprise, aménagement public,...)
La suppression du risque est à la charge du promoteur (installation de clôtures par exemple).



• **aménagement aux abords d'un passage à niveau**
Un passage à niveau constitue une infrastructure commune entre les domaines routiers et ferroviaires.
Toute modification de son environnement doit faire l'objet d'une analyse de risque, et être présentée à SNCF Réseau pour avis.



• **aménagement de cheminements doux**
La gestion des cheminements doux sur un passage à niveau relève du domaine de la commune (liaison douce, voie verte, piste cyclable,...).

VOTRE INTERLOCUTEUR SNCF RÉSEAU
BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE :



• **vous assiste**
dans l'analyse des risques



• **apporte**
ses préconisations



• **rappelle**
les procédures et la réglementation en cours

NOUS CONTACTER LE PLUS EN AMONT POSSIBLE :
contactsecuritebpl@reseau.sncf.fr



RAPPEL IMPORTANT
En cas de dysfonctionnement d'un passage à niveau, utilisez le téléphone spécifique situé à proximité pour prévenir l'agent SNCF de la gare la plus proche

ANNEXE - 11 - Synthèse de tous les risques Extrait du DDRM45

SYNTHESE : tous les risques, commune nouvelle de Le Malesherbois

Organisation de la synthèse :

Organisation de la synthèse :				Risques											
				Naturels					Technologiques						
				Inondations			Mouvements de Terrain		Risque industriel		TMD		Risque nucléaire		
Code INSEE	Arrondissement	Nom de la commune	DICRIM	Zone In	PPRI	Cat Nat	Type	PPRI	Cat Nat	Type	PPRI	Type	Axe	Centrale	PPRI

Légende :

Arrondissements : M : Montargis O : Orléans P : Pithiviers La case "nom de la commune" est grisée dès lors que le DICRIM et le PCS sont obligatoires (selon les décrets du 11 octobre 1990 et du 13 septembre 2005) ou vont l'être dans les deux ans qui suivent l'approbation du PPRI ou du PPI. 																						
			Zone In	re																		
			Inondabl	c																		
			L : Loire	1 : Loing																		
			o : Ouanne	E : Essonne																		
			Sa : Sancerre	ois																		
			A : approuv	é																		
			P : prescrit																			
			Nbre d'arrêtés cat nat de la commune (au 15 juin 2016) Nbre d'arrêtés cat nat de la commune (au 15 juin 2016) l'ensemble du département est concerné par les risques climatiques majeurs : re niveau de sismicité : s																			
			C : effondrement de cavités A : retrait-gonflement d'argiles PPR : A : approuvé P : prescrit																			
			Nbre d'arrêtés cat nat de la commune (au 11 août 2011) B : Seveso seuil bas H : Seveso seuil haut 1 : Tereos 2 : ND Logistics Artenay 3 : ND Logistics Ormes 4 : DPO St Jean de Braye 5 : DPO Semoy 6 : Primagaz 7 : TDA 8 : VWR 9 : Argos France Dépôt 10 : Isochem 11 : Deret A : approuvé P : prescrit pv : prévu (pour les seuils hauts uniquement)																			
			R : route F : ferré T : trapil G : gazoduc																			
			D : Dampierre en Burly B : Belleville L : Saint Laurent des Eaux																			

* Concernant le risque lié au transport de matières dangereuses par voies routières, deux cas ont été distingués :

- La commune est traversée par un axe où circulent plus de 5000 véhicules par jour lequel axe traverse une zone urbaine ou agglomérée. La commune est classée en risque majeur.
- La commune est traversée par un axe où circulent plus de 5000 véhicules par jour lequel axe se situe hors d'une zone urbaine ou agglomérée. De fait, seul l'axe stricto sensu présente le potentiel de dangerosité propre à un risque majeur. C'est donc celui-ci qui est mentionné dans le tableau récapitulatif.

PPR : plan de prévention des risques

PPI : plan particulier d'intervention

DICRIM : Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs

PCS : Plan Communal de Sauvegarde

Commune de Le Malesherbois				Risques												
				Naturels						Technologiques						
				Inondations	rc	s	Mouvement de Terrain	Risque Industriel	TMD		Risque nucléaire					
Code INSEE	Arrondissement	Nom des anciennes communes	DICRIM	Zones In	1992	Cat Nat	Type	1992	Cat Nat	Type	1992	Cat Nat	Type	Axe	Centrale	FPI
45106	P	Coudray				1	1	AC						RG	D2152	
45057	P	Labrosse				1	1	AC						G		
45191	P	Malesherbes		1	A	2	1	AC		II				RG	D2152	
45190	P	Mainvilliers				1	1	AC								
45192	P	Manhecourt				1	1	AC						RG	D2152	
45221	P	Nangeville				1	1	AC								
45236	P	Orveau-Bellesauve				1	1	AC								

DIAGNOSTIC PAYSAGER

L'élaboration du PLU doit s'appuyer sur un diagnostic paysager mettant en évidence la diversité des paysages sur le territoire de la commune, et les traits caractéristiques de chacun d'eux. Ce diagnostic doit reposer sur les données bibliographiques disponibles, mais aussi sur la réalisation d'une étude paysagère permettant d'analyser les dynamiques d'évolution des paysages, leurs points forts et faibles.

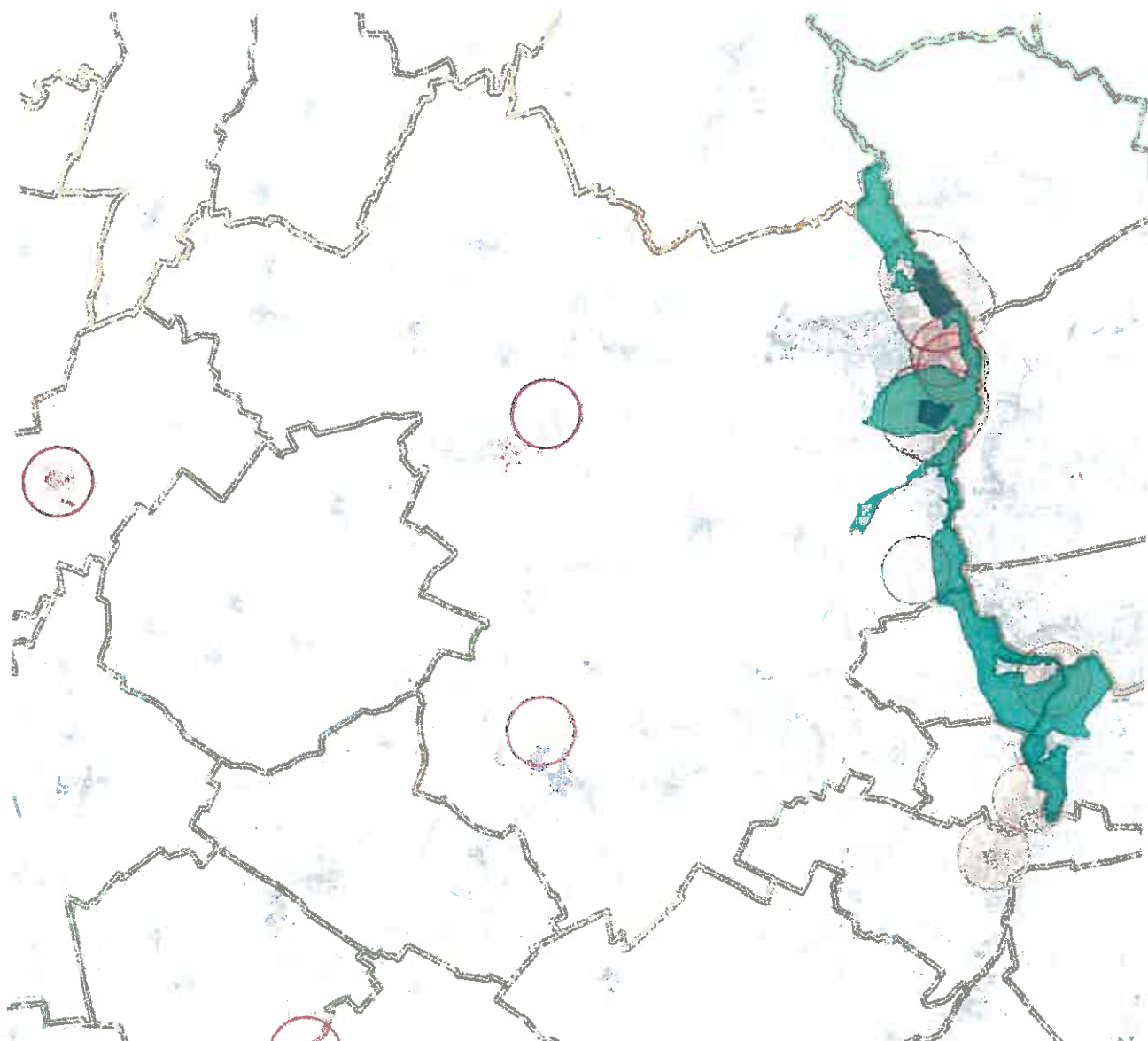
L'étude paysagère, illustrée par des documents graphiques de qualité (cartes, schémas, coupes, photos) doit permettre d'appréhender les diverses composantes du paysage :

- **Le socle physique** : la géologie et ses incidences (relief, végétation, matériaux, agriculture), le relief et ses incidences (effets de crête, cloisonnement des aires visuelles), les réseaux hydrographiques et les continuités paysagères qu'ils génèrent (prairies, ripisylves) ;
- **L'occupation du sol** : la répartition des espaces urbanisés, agricoles et naturels, les typologies d'implantation du bâti (groupé ou diffus), les formes urbaines existantes et la morphologie du développement urbain récent (mitage, étalement linéaire, extension, densification...), la localisation et la dynamique de développement des zones d'activité, les pratiques agricoles (typologies de cultures, parcellaire, équipements et infrastructures liées), le maillage viaire ;
- **Les unités de paysages** : (rurales et urbaines) : leurs caractéristiques et leurs limites ;
- **Les éléments paysagers remarquables** : les silhouettes urbaines ou villageoises, les lisières forestières, les espaces agricoles singuliers, les formes du réseau hydrographiques, les motifs végétaux... ;
- **Les points de vue et les axes de découverte**. Il peut s'agir des routes principales, des entrées de villes et villages, des belvédères, des sentiers de randonnée... Les points de vue remarquables sur le territoire de la commune devront être identifiés, recensés et cartographiés. Leur localisation permettra d'établir la carte des espaces à forte sensibilité paysagère, les cônes de vue, les points focaux du paysage, les silhouettes, crêtes ou lignes d'horizons sensibles ou structurantes, qu'il convient de connaître pour anticiper l'impact visuel des projets. Le cas échéant, le zonage et le règlement du PLU devront prescrire la mise en œuvre de mesures adaptées pour protéger ces points de vue.
- **Les représentations sociales et culturelles des paysages** : à travers la recherche des représentations artistiques et sociales et l'étude des usages et pratiques des habitants et visiteurs, il s'agit d'approcher ce qui fait la valeur paysagère de certains éléments ou de certains espaces du territoire ;
- **Les évolutions des paysages et les dynamiques à l'œuvre sur le territoire.**

Intégrée dans le rapport de présentation, cet diagnostic servira de base à une évaluation systématique de l'impact paysager des projets.

Au regard des enjeux et du diagnostic paysager, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) précisera les objectifs de protection du paysage poursuivis par le PLU. Les règles permettant d'atteindre ces objectifs pourront être précisés dans le règlement du PLU (*Article L123-1 du code de l'urbanisme*).

Annexe 13



Le Malesherbois - Plan de servitudes (extrait de l'Atlas des Patrimoines)



FICHE PRINCIPAUX INDICATEURS Plan Local d'Urbanisme Révision

Le Malesherbois

Les chiffres qui suivent sont issus d'une part des recensements INSEE 2014 pour la population et 2013 pour les autres variables et d'autre part des données DGI (Filocom) de 2013.

Principales caractéristiques de la commune :

Le Malesherbois est une commune nouvelle de l'arrondissement de Pithiviers, et désormais chef-lieu de canton. Elle a été créée au 1^{er} janvier 2016 en lieu et place des communes de Coudray, de Labrosse, de Mainvilliers, de Malesherbes, de Manchecourt, de Nangeville et d'Orveau-Bellesauve devenues communes déléguées. Au 1^{er} janvier 2017, Le Malesherbois a intégré la nouvelle Communauté de communes Pithiverais Gâtinais.

I - Démographie :

Population sdc INSEE population légale 2014 (en vigueur au 01/01/2017)	8 098 habitants en 2014 contre 7 924 en 2008.
Taux de variation annuel moyen en % INSEE 2014	+0,36% en moyenne annuelle entre 2008 et 2014. La croissance démographique, assez faible, était surtout le fait de l'ancienne commune de Malesherbes.
Indice de jeunesse INSEE 2013	1,2 en 2013. Cet indice est en régression par rapport à 2008 (1,36) mais se situe encore au-dessus de la moyenne départementale (1,06). En 2013, la part des 0-19 ans représente 26,4% de la population du Malesherbois contre 25,5 % pour le Loiret. Un chiffre stable si l'on se réfère à la période précédente (26,3% en 2008). <u>La structure d'âge de la population</u> : c'est la tranche des + de 60 ans qui est la plus importante (22%). Viennent ensuite les 45-59 ans (21%), les 30-44 ans (19,7%) et les 0-14 ans (19%). Les 15-29 ans représentent la frange la moins nombreuse, avec seulement 18,3% de la population. On constate toutefois un relatif équilibre entre les différentes tranches d'âge.
Nombre de ménages INSEE 2013	3 368 ménages en 2013, soit un gain de 155 ménages depuis 2008 (3 213).
Taille des ménages INSEE 2013	2,4 personnes par ménage en 2013, un chiffre quasiment identique à 2008 (2,46) et qui se situe néanmoins au-dessus de la moyenne départementale (2,26).

II - Habitat :

Nombre de logements <i>INSEE 2013</i>	3 810 Logements en 2013 , soit 191 logements de plus qu'en 2008 (3 619).
Âge des RP <i>Filocom 2013</i>	52% des résidences principales ont été construites avant 1975, date des premières réglementations thermiques. Nous sommes donc en présence d'un parc assez ancien.
Confort et qualité des résidences principales <i>Filocom 2013</i>	Le niveau de confort des résidences principales peut être considéré comme satisfaisant: près de 89% du parc est classé en «tout confort». Pour mémoire, le chiffre du Loiret s'élève, pour la globalité des résidences principales, à 88,2%. Si l'on rentre dans le détail, on note que le chiffre est sensiblement équivalent pour les propriétaires-occupants, avec près de 87,2% classés en «tout confort» quand la moyenne du Loiret s'établit pour cette catégorie à 86,8%. Pour les locataires du parc privé, le constat est plus mitigé: 82,4% occupent un logement classé tout confort. Sur la qualité intrinsèque des logements, on note que 1 156 résidences principales (soit au moins 35%) ont un classement cadastral 5 (soit un état du logement «assez confortable») et que 2 049 logements (soit plus de 62%) ont un classement 6, soit un état «normal». Ce qui laisse donc peu de place aux logements en état «médiocre à très médiocre» (classement 7-8) qui ne représentent que 0,5% du parc des résidences principales. En matière d'amélioration de la qualité des logements, l'urgence n'est donc pas de mise mais une réflexion pourrait être engagée, à moyen terme. Il conviendrait surtout de faire un focus sur les copropriétés, davantage représentées sur l'ancienne commune de Malesherbes. Sur le fichier filocom 2013 d'aide au repérage des copropriétés dégradées, sur les 73 recensées, 48 sont dans une situation délicate voir préoccupante.
Construction neuve <i>SIT@DEL2</i>	90 logements ont été réalisés entre janvier 2008 et novembre 2016, soit une moyenne de construction d'un peu moins de 9 logements par an. Leur répartition est la suivante: 68 logements individuels purs, 12 individuels groupés et 10 logements en collectifs.
Individuel et collectif <i>INSEE 2013</i>	En 2013, la répartition des résidences principales de la commune entre logements collectifs et individuels est la suivante: 70% de maisons contre 30% d'appartements.

Résidences principales et secondaires <i>INSEE 2013</i>	Le parc de résidences principales comprend 3 368 logements , pour 160 résidences secondaires en 2013. La part des résidences principales est demeurée stable par rapport à 2008. Elle se situe toujours au-dessus de la moyenne départementale, avec 88,4% des logements en 2013 contre 87,1% pour le Loiret. Les résidences secondaires stagnent également, à 4,2% du parc.
Taille des résidences principales <i>INSEE 2013</i>	Avec 65,1% du parc, les logements de 4 pièces et plus représentent toujours la majorité des résidences principales. Et leur proportion est stable par rapport à 2008 (65,7%). C'est d'ailleurs le cas pour l'ensemble des typologies de logements. Le parc du Malesherbois a globalement peu évolué entre 2008 et 2013. Toutes les typologies sont représentées, les plus petits logements étant concentrés sur l'ancienne commune de Malesherbes.
Vacance <i>INSEE 2013</i>	Le nombre de logements vacants s'est accru entre 2008 et 2013 (50 logements en plus) et représente désormais 7,4% du parc total (contre 6,4% en 2008). Un chiffre qui se situe encore en-deçà de la moyenne départementale (8,5%) mais dont la croissance doit commencer à interpeller.

Propriétaires occupants et locataires INSEE 2013 DGI-Filocom 2013	En prenant les données INSEE 2013, 64,4% des résidences principales du Malesherbois sont occupées par leurs propriétaires, un chiffre stable par rapport à 2008 (64,6%) et dans les mêmes proportions que celui du Loiret (62,4%). Les locataires représentent 33,7% des occupants (dont 15,4% dans le parc social). En 2013, selon les données DGI Filocom, les résidences principales occupées par leurs propriétaires représentent au minimum* 64,6% du parc. Les locataires du parc privé représentaient quant à eux au minimum* 17% et ceux du parc public au minimum 15,8%. (* : la secrétisation des données impose de se baser sur les chiffres inférieurs des fourchettes présentées dans Filocom)
Logements sociaux (RPLS au 01/01/2016)	On dénombre actuellement 534 logements sociaux sur la commune. Pour un ratio global d'environ 15,8% des résidences principales .

III - Indicateurs économiques

Emploi DARES, Statistiques du marché du travail	Pas de données disponibles
Nombre d'établissements *Source: Insee, CLAP	Pas de données disponibles
Revenu *DGFIP	Pas de données disponibles

IV - Études disponibles

PLH	Aucun document programmatique en matière d'habitat ne couvre le périmètre de la nouvelle commune. Un PLUi est actuellement en phase d'élaboration sur la nouvelle communauté de communes du Pithiverais Gâtinais.
-----	---

V - Parc social - projets en cours et autres démarches

logements sociaux financés (hors ANRU)	2010 : néant 2011 : néant 2012 : néant 2013 : néant 2014 : néant 2015 : néant 2016 : néant
Prévisions	2017 : non connues à ce jour

VI - Démarches habitat réalisées ou en cours

Analyse, Diagnostic, Action	Pas de démarche d'OPAH ou de PIG sur le territoire, que ce soit à l'échelon communal ou intercommunal
-----------------------------	---



PRÉFET DU LOIRET

Direction départementale
des territoires du Loiret

AR R E T É

**portant sur le classement sonore
des infrastructures de transports terrestres**

Préfet du Loiret,
Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur,
Chevalier dans l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L 571-10 et R 571-32 à R 571-43 relatifs au recensement et au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R111-4-1 relatif à l'isolement acoustique des logements contre le bruit des transports terrestres ;

Vu la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14 ;

Vu le décret n°95-20 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autre que d'habitation et de leurs équipements ;

Vu le décret n°95-21 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

Vu l'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu les trois arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit, respectivement dans les établissements d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique ;

Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu les avis des communes consultées du 5 juillet 2016 au 5 octobre 2016 pour les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures conformément aux dispositions de l'article R 571-39 du code de l'environnement ;

Considérant que le classement sonore du 24 avril 2009 des infrastructures de transports terrestres dans le département du Loiret doit être actualisé ;

Sur la proposition du directeur départemental des territoires du Loiret ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er} :

Le présent arrêté abroge l'arrêté préfectoral du 24 avril 2009 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Loiret.

ARTICLE 2 :

Les dispositions des articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement sont applicables dans le département du Loiret, aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées ci-dessous et figurant sur les plans joints en annexe dans le document intitulé « classement sonore des infrastructures de transports terrestres »

Les communes concernées sont :

AMILLY	CEPOY	DARVOY	MORMANT-SUR-VERNISSON	SAINT-JEAN-DE-BRAYE
ARDON	CERCOTTES	DONMERY	MARGES	SANDILLON
ARTENAY	CHECY	DORIGNES	NEUILLE-AUX-BOIS	SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE
ASCHERES-LE-MARCHE	CHANGY	ENGENVILLE	NEVOY	SAINT-JEAN-LE-BLANC
ASCOUX	CHALETTE-SUR-LONG	EPEDS-EN-BEAUCE	NOGENT-SUR-VERNISSON	SAINT-LYE-LA-FORET
ATTRAY	CHANTEAU	ERVAUVILLE	OLIVET	SAINT-MAURICE-SUR-FESSARD
AUDEVILLE	CHANTECOQ	ESCRENNES	ORLEANS	SANT-FERREY-LA-COLOMBE
AUTRY-LE-CHATEL	LA-CHAPELLE-SAINT-MESMIN	FAY-AUX-LOGES	ORMES	SANT-PERE-SUR-LOIRE
AUVILLERS-EN-GATINAIS	LACHAPELLE-SAINT-SEPULCRE	FERRIERES-EN-GATINAIS	OUSSON-SUR-LOIRE	SANT-PHYVE-SAINT-MESMIN
AUDY	CHARSONVILLE	LA-FERTE-SAINT-AUBIN	OUZOUER-DES-CHAMPS	SARAN
BOULLY-EN-GATINAIS	CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE	FONTENAY-SUR-LONG	OUZOUER-SOUS-BELLEGARDE	LA-SELLE-EN-HERNOY
LE-BARDON	CHATEAU-RENAUD	FOUCHEROLLES	OUZOUER-SUR-LOIRE	LA-SELLE-SUR-LE-BIED
BARMILLE-EN-GATINAIS	CHATILLON-SUR-LOIRE	GOY	OUZOUER-SUR-TREZEE	SENOY
BATILLY-EN-GATINAIS	FLEURY-LES-AUBRAIS	GEN	PANNES	SERMAISES
BEAUGENCY	CHEVILLON-SUR-HILLARD	GROLLES	PAUCOURT	SOLTERRE
BATILLY-EN-PUSAYE	CHEVILLY	GONDREVILLE	PITHIVERS	SOUGY
BAULE	CHEVRY-SOUS-LE-BIGNON	GRISSELLES	PITHIVERS-LE-VEIL	THINNY
BAZOUCHES-SUR-LE-BETZ	CHILLEURS-AUX-BOIS	HUSSEAU-SUR-MAUVES	POILLY-LEZ-GEN	SULLY-SUR-LOIRE
BONNEE	LES-CHOUX	INGRE	PREFONTAINES	SURY-AUX-BOIS
BEAUNE-LA-ROLANDE	CLERY-SAINT-ANDRE	INTVILLE-LA-GUETARD	PRESNOY	TAVERS
LE-BIGNON-MIRABEAU	CONCES	JARGEAU	PRESSIGNY-LES-PINS	THORAILLES
BOIGNY-SUR-BONNE	COMBELEUX	JOUY-LE-POTER	QUIERS-SUR-BEZONDE	THOU
BOISMORAND	CONFLANS-SUR-LONG	JURANVILLE	RAMOULU	TIVERNON
BOISSEAUX	CORBEILLES	LAAS	ROUMES-SAINT-JEAN	TREILLES-EN-GATINAIS
BONDARCY	CORQUILLEROY	LADON	ROZIERES-EN-BEAUCE	VARENNES-CHANGY
BONNY-SUR-LOIRE	COURDELLLES	LOURY	ROZCY-LE-VEIL	VILLEMANDEUR
LES-BORDES	SAINT-MARTIN-D'ABBAT	LOUZOUER	RUAN	VILLEMCOUTERS
BOUGY-LEZ-NEUILLE	COULLONS	MALESHERBOIS	SAINT-AY	VILLEREAU
BOULAY-LES-BARRES	COULMIERS	MARDE	SAINT-CYR-EN-VAL	VILLORCEAU
BOURONVILLE-AUX-BOIS	COURCY-AUX-LOGES	MAREAU-AUX-BOIS	SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL	VINDRY
BOUZY-LA-FORET	COURTEMALX	MAREAU-AUX-PRES	SAINT-DENIS-EN-VAL	VITRY-AUX-LOGES
BOYNES	COURTEMPIERE	MARIGNY-LES-USAGES	SAINT-MARTIN-SUR-OCRE	VRIGNY
BRAY-SAINT-AIGNAN	COURTENAY	MARSAINVILLIERS	SAINTE-GENEVEVE-DES-BOIS	YEVRE-LA-VILLE
BRIARE	CHOTTES-EN-PITHIVERAIS	MESSAS	SANT-GERMAIN-DES-PRES	VENNELY
BUCY-LE-ROI	DADONVILLE	MELING-SUR-LOIRE	SANT-HILAIRE-LES-ANDRESIS	SANTEAU
BUCY-SAINT-LIPHARD	DAMMARIE-EN-PUSAYE	MEZERES-LEZ-CLERY	SANT-HILAIRE-SAINT-MESMIN	
LABUSSEIÈRE	DAMPIERRE-EN-BURLY	MONTARGIS	SANT-HILAIRE-SUR-PUSEAUX	

Les infrastructures concernées par le classement sonore sont les suivantes :

	Nom de la voie
Voies ferrées	Ligne n°570000, 580000, 589000, 745000 et 750000
Autoroutes	A6, A10, A19, A71, A77
Tramway	Tram A, Tram B
Nationales	-
Départementales	D2, D8, D14, D18, D25, D50, D93, D97, D101, D326, D520, D620, D702, D902, D917, D920, D921, D925, D940, D941, D943, D948, D949, D950, D951, D952, D955, D960, D1060, D1157, D2007, D2020, D2060, D2152, D2154, D2157, D2160, D2271, D2460, D2552, D2701
Communes	Plusieurs voies communales situées sur l'agglomération d'Orléans, de Checy, de Montargis, de Amilly, de Glen et de Pithiviers

ARTICLE 3 :

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est réalisé pour l'ensemble des voies dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour. Sont classées également les voies ferrées interurbaines dont le trafic moyen est supérieur à 50 trains par jour, ainsi que les lignes de transports collectifs en site propre et les voies ferrées urbaines dont le trafic moyen est supérieur à 100 bus, rames ou trains par jour.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories définies par l'arrêté du 30 mai 1996 modifié (de la catégorie n°1 la plus bruyante à la catégorie n°5 la moins bruyante) ainsi que le type de tissu urbain traversé (rue en U ou tissu ouvert).

Ce classement permet de déterminer un secteur, de part et d'autre de l'infrastructure classée, variant de 300 mètres à 10 mètres, dans lequel des règles d'isolement acoustique sont imposées aux nouvelles constructions de bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport ainsi que les bâtiment d'hébergement à caractère touristique.

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur », à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U » ;
- à une distance de l'infrastructure* de 10 mètres, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

* Cette distance est mesurée :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche ;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail de la voie la plus proche.

ARTICLE 4 :

Les bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit, mentionnés à l'article 2, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux articles R 111.23.1 à R 111.23.3 du code de la construction et de l'habitation et à l'article R 571.43 du code de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum forfaitaire est déterminé par l'arrêté du 30 mai 1996 modifié.

Pour les bâtiments d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, l'isolement acoustique minimum forfaitaire est déterminé selon les arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

Dans le cas où l'isolement acoustique est déterminé par évaluation précise des niveaux de bruit, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte sont portés dans l'arrêté du 30 mai 1996 modifié.

ARTICLE 5 :

Les secteurs affectés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent doivent être reportés par l'autorité compétente en matière d'élaboration des documents d'urbanisme dans les annexes des plans locaux d'urbanisme à titre d'information.

La mise à jour sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R153-18 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 6 :

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est consultable sur le site internet de l'État dans le département du Loiret à l'adresse suivante : www.loiret.gouv.fr.

ARTICLE 7 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs dans le département du Loiret et sera affiché pendant 1 mois au minimum à la mairie de chacune des communes mentionnées à l'article 1 conformément aux dispositions de l'article R571-41 du code de l'environnement.

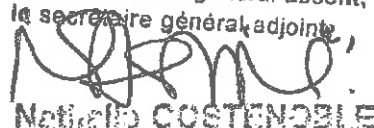
ARTICLE 8 :

Le secrétaire général de la préfecture du Loiret, les sous-préfets de Pithiviers et de Montargis, le directeur départemental des territoires du Loiret, les maires des communes sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à ORLÉANS, le 02 MARS 2017

Pour le Préfet,

Pour le secrétaire général absent,
le secrétaire général adjoint,



Nathalie COSTENOBLE

Dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification ou de la publication du présent arrêté au recueil des actes administratifs de la préfecture, les recours suivants peuvent être introduits conformément aux dispositions des articles R. 421-1 et suivants du code de justice administrative et du livre IV du code des relations entre le public et l'administration :

- un recours gracieux, adressé à M. le Préfet du Loiret

Service de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial, Bureau de la coordination administrative

181, rue de Bourgogne 45042 ORLEANS CEDEX ;

- un recours hiérarchique, adressé au(x) ministre(s) concerné(s) ;

Dans ces deux cas, le silence de l'Administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de deux mois.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai du recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un de ces recours.

- un recours contentieux, en saisissant le Tribunal Administratif : 28 rue de la Bretonnerie 45057 Orléans cedex 1.

ANNEXES :

Atlas présentant les catégories des infrastructures pour les communes du Loiret.



Bon urbanisme, bonne santé !



Plus de la moitié des habitants de la région Centre-Val de Loire vit dans un pôle urbain, et les espaces péri-urbains ne cessent de s'étendre.

Les **outils de la planification urbaine**, au premier rang desquels le Plan Local

d'Urbanisme intercommunal (PLUI), peuvent être **des leviers puissants d'amélioration de la qualité de vie des populations**, en les protégeant des nuisances et des risques et en favorisant un environnement sûr et sain.

Les "déterminants de santé" conditionnent la santé et le bien-être des populations. Beaucoup de ces facteurs relèvent directement des aménagements et des conditions de vie en milieu urbain.

LES MOINS "Santé"

- Particules émises par les véhicules, émissions du chauffage et des industries...
- Plantes allergisantes, moustiques, chenilles urticantes...
- Qualité des eaux dégradée
- Bruits de la circulation, des travaux...
- Habitat indigne, absence de lien social...
- Présence de friches industrielles et de sites et sols pollués...



LES PLUS "Santé"

- Zones piétonnières, pistes cyclables, transports en commun, déviation des voies à fort trafic...
- Réhabilitation urbaine, construction et rénovation de bâtiments économes en énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de l'énergie...
- Gestion des eaux respectueuse des ressources et garante de la qualité de l'eau distribuée...
- Espaces verts, lieux conviviaux, végétalisation des surfaces...
- Actions de lutte contre le bruit...

Les **3 arcs de cercle bleus** de la figure représentent les déterminants de santé sur lesquels la planification urbaine agira de manière directe. Les **3 arcs de cercle verts** représentent les déterminants de santé influencés de manière indirecte par les choix urbanistiques.

Chaque échelon territorial peut agir à son niveau
Région, intercommunalité, PCN, Parc naturel, Département, Région

Le territoire aménagé et le contexte - politique et socio-économique - national et international interagissent avec les déterminants présentes ci-dessus

Des enjeux, des

Restaurer et préserver la qualité de l'air

EN RÉDUISANT LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS CHIMIQUES ET BIOLOGIQUES

La pollution atmosphérique est la principale menace environnementale sur la santé. Au-delà des pics de pollution, il faut limiter notre exposition de tous les jours.

- Plusieurs orientations du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) touchent à l'urbanisme : développement des mobilités douces ; complémentarité du transport de personnes et de biens ; adéquation des besoins avec les énergies renouvelables mobilisables ; réduction de 30 % des particules et des oxydes d'azote dans les zones sensibles (141 communes, soit 45 % de la population).
- Réduire, voire supprimer, le recours aux espèces végétales les plus allergisantes dans les aménagements urbains permet de limiter allergies, rhinites ou asthme chez les personnes sensibles. Voir "Guide sur la végétation en ville".

EN LIMITANT L'EXPOSITION DES POPULATIONS RIVERAINES

Il convient avant d'agrandir ou d'identifier les principales sources de pollution : routes à fort trafic, piscines, chaufferies.

- L'éloignement des sources polluantes (voies à fort trafic, stations d'épuration, industries...) des espaces de vie permet de réduire l'exposition des populations.
- L'association agréée de surveillance de la qualité de l'air, Lig'Air, fournit une modélisation des niveaux de pollution de fond à l'échelle communale "Commun'air".
- Lig'Air diffuse les données de qualité de l'air en temps réel et le détail des émissions par commune et par secteur.

Garantir une eau saine

EN PROTÉGEANT LES RESSOURCES EN EAU POTABLE

La protection des zones de captage d'eau s'impose pour prévenir les pollutions accidentelles ou diffuses et ainsi pérenniser la ressource.

EN SÉCURISANT L'APPROVISIONNEMENT ET EN DISTRIBUANT UNE EAU DE QUALITÉ

Il convient de vérifier que l'infrastructure en eau potable couvre les besoins futurs (évolution démographique de la population, capacité des réseaux).

EN GÉRANT DE MANIÈRE INTÉGRÉE LES EAUX PLUVIALES

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) dans le bassin Loire-Bretagne recommande une gestion intégrée des eaux pluviales.

- La réutilisation des eaux pluviales doit se faire sans risque pour les usagers et la collectivité.
- Des règles de collecte doivent être respectées et les dispositifs de stockage aménagés afin d'éviter nuisances et risques (gîte larvaire pour les moustiques par exemple).

EN PRÉSERVANT LA QUALITÉ DES EAUX DE BAINADE

Pour chaque site de baignade, un profil de berge doit permettre d'identifier les sources de pollution susceptibles d'avoir un impact sur la qualité des eaux.

Identifier et maîtriser l'usage des sites et sols pollués

EN S'ASSURANT DE LA COMPATIBILITÉ DES USAGES DES ANCIENS SITES INDUSTRIELS

En cas de projet d'aménagement sur un site potentiellement pollué, il convient de s'assurer de la compatibilité du projet avec l'usage. La construction d'établissement accueillant des populations sensibles sera évitée sur les anciens sites pollués.

- Les "Secteurs d'Information sur les Sols" (sites pollués, cartographiés à l'échelle cadastrale) devront, à terme (2019), être intégrés aux documents d'urbanisme (Loi ALUR).



leviers d'action

Adapter la ville au changement climatique et diminuer la consommation d'énergie

EN LIMITANT L'IMPACT DES VAGUES DE CHALEUR

Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (espace où les températures sont supérieures aux moyennes régionales) peut accroître la vulnérabilité de la population face aux vagues de chaleur.

- Une urbanisation réfléchie permettra de diminuer l'impact de ce phénomène : orientation des

bâtiments, végétalisation des surfaces, matériaux adaptés...

Voir *Guide de l'Ademe* : ☐

EN AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

L'urbanisation actuelle résulte d'un contexte d'énergie abondante et bon marché. Elle doit être rendue résiliente aux perspectives de long terme.

- Des éléments de diagnostic et d'orientations relatifs à l'efficacité énergétique et à la réduction des gaz à effet de serre figurent dans le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), document obligatoire pour les intercommunalités de plus de 20 000 habitants.

Promouvoir les transports "doux"

EN FAVORISANT LES MOBILITÉS ACTIVES ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

De nombreuses mesures peuvent avoir un effet bénéfique (prévention des maladies chroniques, lutte contre l'obésité) tout en limitant les pollutions sonore et atmosphérique.

- Les documents d'urbanisme sont l'occasion de proposer des infrastructures favorisant les mobilités actives (marche, vélo), les transports en commun et le covoiturage, une offre de transport sur les secteurs non desservis... en privilégiant les solutions qui limitent expositions et accidents.

Voir *"Mobilités actives au quotidien, le rôle des collectivités"* : ☐

EN IDENTIFIANT ET EN LIMITANT LES SOURCES DE BRUIT

Une réflexion en amont de tout aménagement permet d'apporter des réponses efficaces et de prévenir les impacts du bruit.

- Les documents d'urbanisme sont des outils de prévention des nuisances acoustiques liées aux voies de circulation, activités industrielles, équipements de loisirs...
- Plusieurs mesures peuvent limiter les risques : éloignement des zones d'activités ou de loisirs des zones d'habitation et zones sensibles (écoles, hôpitaux...); utilisation de l'effet "d'écran acoustique".

Voir *"PLU et bruit, la boîte à outils de l'aménageur"* : ☐

Améliorer l'environnement sonore

EN VEILLANT À LA QUALITÉ DES BÂTIMENTS ET DU CADRE DE VIE

Les risques sanitaires potentiels dans un espace clos sont multiples.

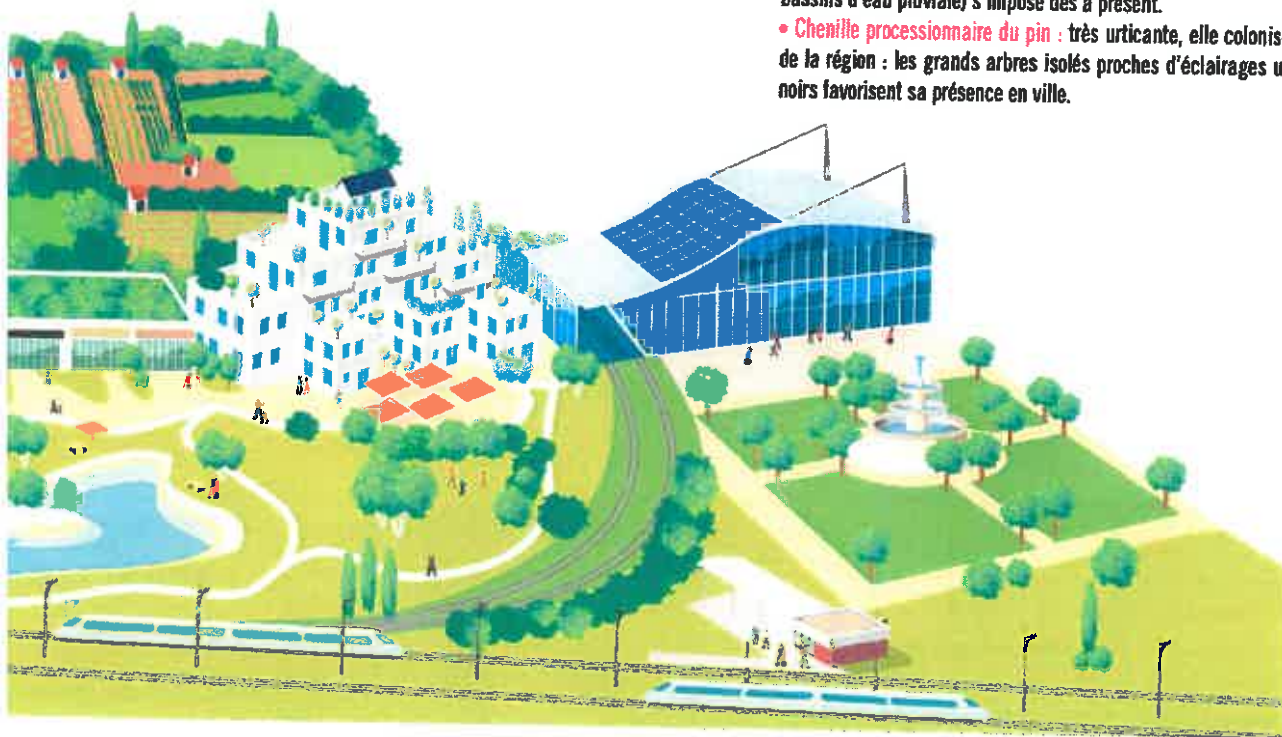
- Moisissures, émanations de polluants issus des matériaux de construction et du mobilier, exposition au plomb, bruit...
- L'aménagement des espaces extérieurs, la présence d'espaces verts, une réelle mixité sociale... jouent un rôle-clé dans le bien-être de la population.

Promouvoir un habitat et un cadre de vie de qualité

EN MAÎTRISANT LA PROLIFÉRATION DES ESPÈCES ENVAHISSANTES

Plusieurs espèces invasives présentent des risques d'allergies et de maladie.

- **Ambrosie** : cette plante allergisante très présente dans le Cher et l'Indre progresse vers le nord, au long de la Loire et des principaux axes de circulation.
- **Moustique tigre** : vecteur de maladies (dengue, zika), son introduction dans la région est inéluctable à moyen terme. La lutte contre ses lieux de ponte (fossés, bassins d'eau pluviale) s'impose dès à présent.
- **Chenille processionnaire du pin** : très urticante, elle colonise la quasi-totalité de la région : les grands arbres isolés proches d'éclairages urbains et les pins noirs favorisent sa présence en ville.



Urbanisme et santé, deux guides pratiques

"GUIDE PLAN LOCAL D'URBANISME ET SANTÉ ENVIRONNEMENTALE"

Un document directement opérationnel, destiné aux élus, aux services administratifs des collectivités et aux bureaux d'études susceptibles de les accompagner dans la rédaction de leur PLU. Outre des préconisations méthodologiques, le guide présente plusieurs exemples concrets.

Téléchargeable en suivant ce lien : [🔗](#)



"AGIR POUR UN URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ, CONCEPTS ET OUTILS"

Ce guide aborde la problématique de "l'urbanisme favorable à la santé" dans sa globalité, précisant les concepts et les enjeux, recensant les leviers d'action et proposant plusieurs outils d'analyse des impacts sanitaires des projets d'aménagement, ainsi que des fiches-support thématiques dédiées à l'air, l'eau, les sols, l'énergie, la mobilité... Ce guide est plus pertinent pour évaluer les impacts des orientations retenues.

Téléchargeable en suivant ce lien : [🔗](#)

Une déclinaison du guide, axée sur les PLU est également disponible

Téléchargeable en suivant ce lien : [🔗](#)

ET POUR ALLER PLUS LOIN...

"L'ÉVALUATION D'IMPACTS SUR LA SANTÉ"

Un support d'information sur la démarche EIS, combinaison de procédures, de méthodes et d'outils permettant d'évaluer une politique, un programme ou une stratégie selon leurs effets potentiels sur la santé. Ce processus multidisciplinaire a été formalisé sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé (Consensus de Göteborg - 1999).

Téléchargeable en suivant ce lien : [🔗](#)

Ma collectivité est concernée... C'est décidé, j'agis !

Développer un Urbanisme Favorable à la Santé n'est pas réservé aux grandes villes ! Agir sur les choix d'urbanisation pour améliorer la santé des citoyens est à la portée de toutes les collectivités, en adaptant les actions

aux compétences spécifiques de chacune. Ces mesures, élaborées par exemple lors de la révision d'un Plan Local d'Urbanisme ou de l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain, ne sont pas forcément coûteuses,

mais elles peuvent apporter beaucoup en termes de santé, de qualité de vie et de cohésion sociale.

On s'y met ?

VOS CONTACTS

ARS Centre-Val de Loire

Cité Deligny

131 rue du Tourneur-Banier

DP 74400 - 45034 Orléans Cedex 3

02 38 77 32 22

www.centre-val-de-loire.ars.sante.fr

ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

Dans les départements

18 - Cher : 02 38 77 33 00 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

28 - Eure-et-Loir : 02 38 77 33 33 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

36 - Indre : 02 38 77 34 06 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

37 - Indre-et-Loire : 02 38 77 34 34 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

41 - Loir-et-Cher : 02 38 77 34 56 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

45 - Loire : 02 38 77 32 32 / ars-centre-val-de-loire@ars.sante.fr

