



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU DOUBS

Besançon, le 12 JAN. 2017

Le Préfet,

Direction Départementale des Territoires  
Connaissance, Aménagement des Territoires, Urbanisme  
Unité Planification

à

Affaire suivie par : Valérie THOMAS  
tél. 03.81.65.69.86  
valerie.thomas@doubs.gouv.fr

Monsieur le Maire de Recologne  
Mairie  
48, Grande Rue  
25170 RECOLOGNE

Objet : Révision du POS en PLU

P.J. : avis de l'État sur le projet de PLU arrêté et deux pièces  
jointes, l'arrêté préfectoral n°25-2015-12-03-002 du 3  
décembre 2015 (bruit des infrastructures de transport) et la  
notice relative à la servitude T1

Par délibération en date du 14 octobre 2016, votre conseil municipal a arrêté le projet de révision du POS en Plan Local d'Urbanisme de la commune. Conformément aux dispositions de l'article L.153-16 du code de l'urbanisme, ce dossier a été soumis à la consultation des services le 21 octobre 2016, date de transmission du dossier.

Ce projet fait l'objet d'un avis de l'Etat constitué des éléments suivants :

- un rappel du contexte réglementaire, tant au niveau national qu'au niveau local (le SCOT de l'agglomération bisontine), dans lequel doit s'inscrire ce projet de PLU. Dans ce contexte, je vous rappelle les dispositions de la loi ALUR relatives à la caducité du POS. Je vous informe également que la commune a l'obligation de consulter la CAGB en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) au titre de l'article L.153-13 du code de l'urbanisme et de publier sur le Géoportail de l'Urbanisme le PLU numérisé lorsqu'il sera approuvé ;
- une analyse de la compatibilité du projet de PLU avec les dispositions du SCOT de l'agglomération bisontine. Cette analyse m'amène à conclure que votre projet de PLU est compatible avec les dispositions du SCOT. Toutefois, je considère qu'en l'absence de justifications claires sur les besoins en matière d'activités économiques, dans un contexte de transfert de compétence au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des zones d'activités à l'intercommunalité à laquelle vous appartenez, la zone 2AUX, destinée à constituer une réserve foncière à vocation d'activité économique, doit être supprimée ;
- une analyse de la thématique relative aux risques naturels existants sur le territoire communal qui fait apparaître leur bonne prise en compte ;



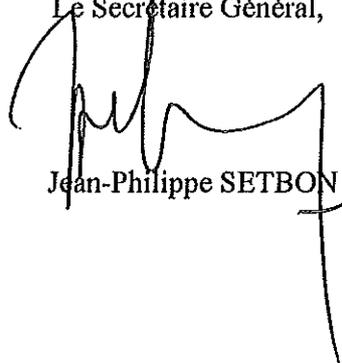
- une analyse du contenu réglementaire qui me conduit à vous demander d'apporter impérativement, dans le rapport de présentation, un complément concernant les incidences du projet sur le ou les sites NATURA 2000 susceptibles d'être concernés ;
- enfin, un certain nombre d'observations mais également des remarques de forme relevées dans le document : ces observations ont pour but de conforter la sécurité juridique du document et d'améliorer, amender ou compléter la façon dont certains thèmes ont été traités dans les différentes pièces constitutives du dossier (afin notamment de lever certaines ambiguïtés ou imprécisions pouvant conduire à des difficultés dans la délivrance des autorisations de construire).

En conséquence de cette analyse, j'émetts un avis réservé sur votre projet de **PLU arrêté**, dans l'attente que l'ensemble des observations émises dans l'avis détaillé ci-après, et notamment la demande de suppression de la zone 2AUX à vocation de réserve foncière pour de l'activité, ainsi que la nécessité d'apporter un complément relatif aux incidences NATURA 2000, soient prises en compte dans le dossier qui sera soumis pour approbation à votre conseil municipal.

Mes services restent bien entendu à votre disposition pour vous aider à faire évoluer votre document.

Dans le cadre de l'exercice du contrôle de légalité que je serai amené à exercer, je serai vigilant à ce que le PLU approuvé de votre commune ait bien repris l'ensemble des observations émises dans cet avis.

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général,



Jean-Philippe SETBON



AVIS DE L'ÉTAT

## **I. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE GENERAL**

Le projet de PLU arrêté par le conseil municipal le 14 octobre 2016 s'inscrit dans un contexte réglementaire qui, depuis la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains), a fortement évolué suite notamment à l'adoption des lois Grenelle en 2009 et 2010, puis de la loi ALUR le 24 mars 2014, et enfin de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014. De plus, l'ordonnance du 23 septembre 2015 et son décret d'application du 28 décembre 2015 ont réformé le Livre 1<sup>er</sup> du code de l'urbanisme.

**Dans ce cadre, on rappellera qu'en application des dispositions de la loi ALUR, si la procédure de révision du POS n'est pas achevée au plus tard le 26 mars 2017, le POS deviendra caduc à cette date. En conséquence, les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol seront alors instruites sous le régime des règles générales du RNU prises en application de l'article L.111-1 du code l'urbanisme, et l'autorité compétente devra recueillir l'avis conforme du Préfet sur les demandes de permis de construire et les déclarations préalables.**

A l'échelle locale, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération bisontine a été approuvé le 14 décembre 2011 et le PLU de la commune doit être compatible avec les orientations définies dans ce document de planification supra-communal.

Par ailleurs, en application des dispositions de l'article L.153-13 du code de l'urbanisme, la commune de Recologne étant située à moins de quinze kilomètres de la périphérie de l'agglomération de Besançon, qui comprend plus de 50 000 habitants, la commune doit recueillir l'avis de l'autorité organisatrice des transports urbains sur les orientations du PADD. **Ainsi, l'avis de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB) doit être sollicité.**

On rappellera enfin qu'un « porter à connaissance » a été transmis à la commune le 4 avril 2013 qui contenait les dispositions législatives et réglementaires applicables au territoire communal.

## **LE RENDU DU PLU EN FORMAT NUMERIQUE**

Le Gouvernement modernise la gestion et le suivi des documents d'urbanisme en les dématérialisant, et en facilite l'accès en créant un site sur internet appelé « Géoportail de l'Urbanisme » (<http://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr>).

**Ainsi, l'ordonnance n°2013-1184 du 19 décembre 2013 oblige les autorités compétentes à numériser leurs documents d'urbanisme au format CNIG et à les publier sur le Géoportail de l'Urbanisme entre 2016 et 2020. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le caractère exécutoire du PLU sera conditionné à sa publication au standard CNIG sur le Géoportail de l'Urbanisme.**

Les fichiers graphiques doivent être structurés en une base de données géographiques exploitables par un outil SIG et interopérable. A cette fin, l'ensemble des fichiers (texte et graphique) doit être conforme aux prescriptions nationales du Conseil National de l'Information Géographique (CNIG) pour la dématérialisation des documents d'urbanisme de type PLU, validés le 2 octobre 2014.

**En conséquence, le PLU de la commune devra être numérisé au format CNIG, au plus tard lorsqu'il aura été approuvé, pour être publié sur le Géoportail de l'Urbanisme.**

*Ce document est consultable sur le site internet du CNIG à l'adresse suivante : [http://cnig.gouv.fr/?page\\_id=2732](http://cnig.gouv.fr/?page_id=2732) ou sur le site internet du Géoportail de l'Urbanisme à l'adresse suivante : <http://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/faq/>*

## **II. APPRECIATION GENERALE DU PROJET DE PLU**

### **II.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT**

Le projet de PLU doit inscrire son action dans un cadre de compatibilité avec les orientations définies dans le SCOT de l'agglomération bisontine approuvé le 14 décembre 2011.

La commune de Recologne dispose de commerces de proximité, d'un artisanat local et d'un certain nombre de services, notamment de santé et administratifs, qui lui confèrent une certaine attractivité. Elle est par ailleurs desservie par la RD 67, classée route à grande circulation, qui relie Besançon à Gray et qui permet d'accéder à l'autoroute A36, via l'échangeur de Besançon Ouest. Pour ces raisons, elle a été identifiée comme « *commune équipée* » dans le schéma d'armature urbaine du SCOT.

Les trois ruisseaux qui traversent la commune génèrent un risque d'inondation, mais les ripisylves et les prairies humides qui leur sont associées constituent des milieux riches en biodiversité qu'il convient de préserver.

Le projet de PADD permet, en dehors des zones humides et des terrains potentiellement inondables, de délimiter des espaces nécessaires au développement d'une offre diversifiée de nouveaux logements. Les orientations d'aménagement et de programmation définies pour l'urbanisation de ces espaces doivent favoriser l'intégration des nouvelles constructions à la trame bâtie existante.

La commune a souhaité ré-inscrire dans le projet de PLU une zone à vocation d'activités économique en bordure de la RD 67, déjà existante dans le POS opposable.

L'ensemble des espaces agricoles ainsi que les milieux riches en biodiversité que sont les haies, vergers, ruisseaux, zones humides et forêts conservent leur caractère agricole et naturel par un classement en zone A et N dans le projet de PLU, auquel s'ajoute pour certains de ces milieux une protection spécifique.

#### **II.1.1. En matière d'habitat :**

La commune de Recologne est inscrite dans l'armature urbaine du SCOT en tant que commune équipée. A ce titre, elle doit respecter un objectif de densité moyenne de 15 logements à l'hectare hors voirie et espaces publics, cette densité étant appréciée à l'échelle de la commune.

Pour appliquer les objectifs de production de nouveaux logements à l'horizon 2035 que le SCOT a fixés à chaque EPCI qui constitue son territoire, la communauté de communes des Rives de l'Ognon (*intégrée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 dans la communauté de communes du Val Marnaysien*) a délibéré le 16 novembre 2009 pour répartir à l'échelle communale le nombre de logements à produire. Un objectif de production de 150 nouveaux logements a été fixé à la commune de Recologne à cette échéance de 2035..

Par rapport à ce cadre fixé à l'échelle supra-communale, 13 logements ont été réalisés depuis 2010 et, pour les quinze prochaines années (jusqu'en 2030), le projet de PLU prévoit la création de 90 nouveaux logements qui doivent mobiliser environ 7,2 hectares en application du critère de densité fixé par le SCOT.

Les espaces retenus pour la réalisation de cet objectif sont constitués de dents creuses pour 1,6 hectares et de secteurs d'accroche au bâti existant d'une superficie totale de 5,6 hectares, desservis par des réseaux publics en capacité suffisante. Ces espaces, déjà classés en zone NA dans le POS actuellement opposable, représentent une surface totale à construire de 7,2 hectares, en compatibilité avec les prescriptions du SCOT.

On précisera que les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies pour les zones AU fixent un principe de mixité dans la typologie des constructions qui seront réalisées.

**Le projet de PLU est donc compatible avec le SCOT.**

Toutefois, un des objectifs définis dans le PADD est de développer une offre diversifiée dans la typologie des logements qui doivent être produits dans chacune des zones à urbaniser.

Cet objectif doit donc trouver sa traduction réglementaire dans les OAP et dans le règlement des zones AU concernées. Ainsi, la densité demandée pour chacune des zones est bien indiquée dans les OAP correspondantes et elle est également reprise dans l'article 2 du règlement écrit de la zone 1AU mais, au titre de l'article L.151-26 du code de l'urbanisme, cette disposition réglementaire ne peut être imposée que si ces secteurs sont situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, ce qui n'est pas le cas à Recologne. **L'article 1AU2 doit donc être corrigé en conséquence.**

A contrario, il aurait pu être opportun de mettre en place dans le règlement les dispositions prévues aux articles L.151-14 et L.151-15 du code de l'urbanisme pour imposer une réalisation concrète de cet objectif de mixité.

<p><i>Article L.151-14 : le règlement peut délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels les programmes de logements comportent une proportion de logements d'une taille minimale qu'il fixe</i></p> <p><i>Article L.151-15 : le règlement peut délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme est affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale</i></p>
--

On rappellera par ailleurs la répartition définie par le SCOT pour les constructions neuves de logements qui doit tendre vers 70 % de logements collectifs et 30 % de logements individuels. Des précisions doivent être apportées sur ce point dans le dossier, et notamment dans les OAP de chacune des zones à urbaniser.

## II.1.2. En matière d'activités économiques

La commune de Recologne n'est pas inscrite dans le schéma d'armature des zones d'activités supérieures à 3 hectares. Dans ce cas, le SCOT autorise cependant la commune à créer une zone d'activités de l'ordre de 3 hectares au plus au total.

Pour traduire l'orientation définie dans le PADD de maintenir et développer le tissu économique local de proximité, le projet de PLU définit une zone 2AUX d'une surface de 2,5 hectares, déjà inscrite en zone 3NA dans le POS actuellement opposable, destinée à constituer une réserve foncière à vocation d'activités économiques, en bordure de la RD 67.

On notera que le règlement des zones UA et UB qui couvrent les espaces bâtis du village autorise les constructions et installations à usage artisanal, commercial et de bureau à condition qu'elles soient compatibles avec le caractère résidentiel dominant ainsi que la salubrité et la sécurité de ces zones.

### Analyse au titre de la consommation d'espace :

La lutte contre la régression des espaces agricoles et contre l'étalement urbain constitue un objectif important dans les politiques à mettre en œuvre pour l'aménagement et le développement durables des territoires. Dans ce cadre, le code de l'urbanisme qui régit le contenu des documents d'urbanisme, insiste sur les justifications à apporter dans le rapport de présentation quant aux choix effectués par la commune pour élaborer son PADD.

Aussi, le PLU qui prévoit la création d'une réserve foncière pour la création à long terme d'une zone d'activités mobilisant une surface de 2,5 hectares doit comporter les justifications nécessaires, fondées sur la déclinaison d'une politique de développement économique établie à partir d'un diagnostic des besoins à l'échelle intercommunale. Or, ces éléments de justification n'apparaissent pas dans le rapport de présentation. On signalera à ce sujet que cet espace, déjà classé en zone 3NA dans le POS approuvé en 1991, n'a jamais été aménagé en zone d'activités.

On rappellera également qu'une zone d'activités intercommunale de 11 hectares doit être aménagée sur la commune de Ruffey-le-Château, commune limitrophe de Recologne, qui est identifiée dans le schéma d'armature des zones d'activités définie par le SCOT. L'intérêt de mobiliser une réserve foncière sur la commune de Recologne suscite donc pour le moins des interrogations.

Il convient enfin de préciser que la compétence en matière de zone d'activités est transférée à la communauté de communes du Val Marnaysien à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et que celle-ci sera donc amenée à travailler sur les orientations en matière de localisation et de fonctionnement de l'activité économique sur son territoire. Dans ce cadre, la validation par la communauté de communes de cette réserve foncière à Recologne n'est pas apportée dans le dossier de PLU.

### Analyse au titre de l'agriculture :

A la lecture de la carte de la valeur agronomique des terres agricoles, il apparaît que les terres agricoles mobilisées pour cette zone sont de bonne valeur agronomique.

Même si la commune n'est pas située dans l'un des neuf espaces agricoles identifiés dans le SCOT sur lesquels pèsent des enjeux majeurs pour la pérennité de l'activité agricole, le diagnostic détaillé dans le PADD relève un enjeu de préservation, dans la mesure du possible,

des terres agricoles de bonne valeur agronomique. Or, les justifications nécessaires qui doivent être apportées dans le rapport de présentation concernant l'impact de ce prélèvement de terres agricoles sur l'activité agricole existante ne sont pas exposées.

#### Analyse au titre des conditions d'aménagement de la zone :

Cette zone 2AUX ne fait pas l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) puisqu'à ce jour les besoins permettant de mettre en place des orientations claires et précises n'ont pas été identifiés.

Toutefois, des linéaires de haies et un bosquet d'arbres existants dans cette zone ont été identifiés et protégés au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, car ils contribuent aux continuités écologiques. Or, le PADD précise que les projets d'aménagements ne doivent pas remettre en cause ces espaces qui contribuent à la trame verte sur le territoire communal. L'aménagement de la zone semble donc compromis.

Enfin, les conditions de mise en place par la communauté de communes des équipements nécessaires et suffisamment dimensionnés pour permettre le fonctionnement ultérieur de la zone ne sont pas décrites dans le rapport de présentation.

#### Conclusion :

**Même si, en l'état, le PLU est compatible avec le SCOT en ce que celui-ci autorise les communes non inscrites dans le schéma d'armature des zones d'activités de se doter d'une zone d'activités de 3 hectares au plus, compte-tenu de l'analyse développée ci-dessus et en l'absence d'éléments précis dans le rapport de présentation du PLU qui justifieraient la mobilisation de 2,5 hectares de terres agricoles de bonne valeur agronomique, cette zone classée 2AUX ne répond pas aux obligations réglementaires et doit être supprimée.**

### **II.1.3. Les hameaux**

Le projet de PLU classe les deux hameaux « La Tuilerie » et « Route de Franey » en zone UA.

Le SCOT prescrit que l'extension d'ensembles urbanisés de 5 bâtiments au plus, considérés comme de l'urbanisation isolée, est interdite.

Il convient de limiter la zone constructible pour ces deux hameaux en ne prenant en compte que les espaces construits et, le cas échéant, les autorisations de construire qui auraient pu être récemment délivrées.

## **II.2. LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES**

### **II.2.1. Le risque naturel**

Le rapport de présentation recense les risques naturels impactant le territoire communal, et le règlement graphique identifie par une trame spécifique, en application de l'article R.123-11 b) du code de l'urbanisme, les secteurs soumis au risque d'inondation ainsi que les éléments liés au risque d'affaissement/effondrement, ainsi que les zones de marnes en pente. En cohérence, le règlement écrit fixe les prescriptions nécessaires.

**La prise en compte du risque naturel est assurée dans le projet de PLU.**

### **III. ANALYSE DU CONTENU REGLEMENTAIRE**

#### **III.1. L'évaluation environnementale du projet de PLU**

Conformément aux dispositions des articles L.121-10, R.121-14 à R.121-16 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale, saisie dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas, a décidé, par arrêté préfectoral du 10 mars 2016, de ne pas soumettre à évaluation environnementale le projet de PLU.

Réglementairement, le projet de PLU doit cependant fournir une analyse des incidences NATURA 2000. Or le rapport de présentation, dans sa partie diagnostic (page 82) qui décrit succinctement le site NATURA 2000 le plus proche de la commune et, plus particulièrement, dans sa quatrième partie traitant des incidences du projet de PLU sur l'environnement, ne comporte pas l'ensemble des éléments qui permettent de conclure que le projet n'affecte pas de manière significative le ou les sites NATURA 2000 concernés. **Le document doit donc être impérativement complété en ce sens.**

Pour améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet, et notamment des enjeux de biodiversité, il conviendra d'apporter les compléments suivants dans le rapport de présentation :

- des investigations plus complètes (utilisation de la base de données SIGOGNE par exemple) pour étayer le diagnostic,
- des explications méthodologiques développées et convaincantes quant à la classification des enjeux pour les milieux naturels, en particulier les vergers, pour partie anciens, existant au sud du village, qui sont importants sur le plan de la connectivité écologique et fortement susceptibles d'accueillir et de constituer le milieu de vie de plusieurs espèces animales protégées (comme la Chouette Chevêche ou encore la Huppe fasciée).

#### **III.2. L'extension des bâtiments d'habitation existants et leurs annexes en zone N**

Le règlement de la zone N du PLU autorise l'extension d'une construction d'habitation existante dans cette zone ainsi que la création d'annexes.

Les dispositions de l'article L.151-12 du code de l'urbanisme précisent que ces extensions ou annexes sont admises dès lors qu'elles ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le règlement du PLU doit préciser la zone d'implantation et les conditions de hauteur, d'emprise et de densité de ces extensions ou annexes permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone. Le règlement est soumis à l'avis de la CDPENAF.

**Le règlement du PLU comporte toutes les dispositions réglementaires nécessaires au respect des conditions de l'article L.151-12 du code de l'urbanisme.**

**La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) a émis un avis favorable le 1<sup>er</sup> décembre 2016 sur le projet de règlement.**

## **IV. OBSERVATIONS SUR LE CONTENU DES DIFFERENTES PIECES DU PLU**

### **IV.1. Le rapport de présentation**

▪ Dans le préambule exposé en page 12, il convient de compléter l'objet de saisine de la CDPENAF (extension et annexe d'une construction d'habitation existante en zone N, au titre de l'article L.151-12 du code de l'urbanisme).

▪ Il convient de compléter le chapitre 7.3 présentant l'état des lieux en matière d'eau potable, d'assainissement et de traitement des déchets (page 42) par :

- la manière dont la commune gère les eaux pluviales, en cohérence avec la partie relative aux incidences du PLU sur l'environnement et plus particulièrement les impacts sur les eaux superficielles et souterraines (page 185). Le règlement du PLU (article 4) devra être rendu cohérent, si nécessaire ;

- les éléments concernant l'assainissement non-collectif, notamment l'indication de la collectivité compétente, l'existence du SPANC et l'état d'avancement des contrôles.

▪ En page 46, il convient de supprimer le paragraphe relatif à l'élaboration obligatoire du Règlement Local de Publicité (RLP) conformément aux dispositions qui ont été fixées sur le sujet dans la loi ALUR du 24 mars 2014.

▪ La carte du réseau hydrographique fournie en page 55 doit être complétée à l'aide des linéaires indiqués sur la cartographie des cours d'eau de Bourgogne Franche-Comté disponible sur le site suivant : ([http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/9/carto\\_cours\\_d\\_eau.map#](http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/9/carto_cours_d_eau.map#)). La légende devra être réalisée en référence à celle de la cartographie (cours d'eau / non cours d'eau / indéterminé).

▪ La carte insérée en page 86 qui permet d'identifier un certain nombre de milieux naturels sensibles doit être rendue lisible, notamment en ce qui concerne la légende.

▪ Les objectifs de l'inventaire des zones humides réalisé par le Comité de bassin sont présentés en page 94 et, dans les pages suivantes, apparaissent des résultats d'une étude écologique, comprenant un examen du sol à la tarière et une identification de la flore, des secteurs pressentis comme secteurs de développement urbain. Il convient de clarifier ces éléments en précisant s'il s'agit des résultats de l'inventaire réalisé par le Comité de bassin ou d'un travail réalisé par le bureau d'études dans le cadre du PLU en application des dispositions de l'arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 2009. Sur ce sujet, le plan présenté en page 98 doit être rendu lisible et compréhensible.

Par ailleurs, afin de confirmer l'absence de zones humides, les compléments suivants sont à apporter :

- secteur « Chevisiez » (sondages n°7 et n°8) : l'analyse du sondage n°8 doit préciser jusqu'à quelle profondeur les taches rédoxiques s'intensifient et pour les deux sondages, l'analyse doit préciser l'existence ou non de taches réductiques (G) et dans l'affirmative, à partir de quelle profondeur ;

- compte-tenu de la présence de relevés pédologiques ne présentant pas de caractéristiques humides, le critère de végétation doit être vérifié, conformément à l'annexe II de l'arrêté sus-visé.

▪ Le chapitre traitant de la consommation de l'espace comprend un tableau en page 125 présentant les surfaces consommées selon le type de construction. En application des dispositions de l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, l'analyse de la consommation

d'espaces naturels, agricoles et forestiers doit porter sur les 10 années précédant l'approbation du PLU. Il convient de préciser à quelle période correspondent les données présentées.

- L'analyse des capacités en stationnement est présentée en pages 125 à 128 mais ne précise pas les possibilités de mutualisation de ces capacités comme prévu par l'article L.151-4 du code de l'urbanisme. Un complément doit donc être apporté sur ce point.
- Le chapitre traitant des nuisances sonores doit être complété de la référence à l'arrêté préfectoral n°25-2015-12-03-002 du 3 décembre 2015 portant mise à jour de l'arrêté n°2011-15-19-0010 portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (page 134).
- En page 135, la liste des servitudes d'utilité publique doit être complétée par la servitude T1 relative aux voies ferrées, générée par la construction de la LGV qui traverse le territoire communal. De plus, la notice explicative de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (*jointe au présent avis*) doit être annexée au rapport de présentation.
- Il conviendra en page 151 de justifier les limites de la zone UB dans la partie ouest du village, en bordure de la RD 67, et l'intérêt d'urbaniser les parcelles cadastrées section ZI n°6 et 88, certes classées 2NA dans le POS mais qui sont soumises aux nuisances sonores générées par la RD 67 et qui ont une vocation agricole puisque déclarées à la PAC. En ce qui concerne plus particulièrement la parcelle n°88 (classée en zone NC et grevée d'un emplacement réservé dans le POS actuel), compte-tenu de sa localisation à l'intérieur de la bande de 75 mètres de part et d'autre de la RD67, classée route à grande circulation, elle ne peut être urbanisée en l'état en l'absence de l'étude réalisée en application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme. **Cette parcelle devra donc être rendue inconstructible et la zone UB réduite en conséquence.**
- Dans la description des principales dispositions réglementaires définies pour les 4 zones 1AU, il est précisé que l'ouverture à l'urbanisation du secteur 1AUc sera conditionnée à la réalisation d'une étude géotechnique (page 158) sans qu'aucune justification ne soit apportée. Il apparaît que dans le diagnostic, en matière de risques naturels, cette zone n'est concernée par aucun risque en particulier et que, en cohérence, le règlement graphique ne met en place aucune trame particulière pour soumettre à dispositions particulières l'urbanisation de cette zone. **Il convient donc de supprimer cette condition dans l'article 2 de la zone 1AU du règlement écrit.**
- La référence à l'article R.151-41 du code de l'urbanisme (en page 172) est erronée puisque les articles R.123-1 à R.123-14 du code de l'urbanisme (version en vigueur au 31 décembre 2015) demeurent en vigueur (cf chapitre IV.3 du présent avis). Une relecture du rapport de présentation permettra de rectifier les références erronées.
- Il est indiqué en page 181 que « *la commune a déclassé deux zones NA de taille importante dans son projet de PLU* ». Il convient d'apporter les justifications claires sur les motifs qui ont entraîné ce déclassement. On retrouve en page 183, dans l'analyse des impacts du projet de PLU sur la consommation de l'espace, la phrase « *... la commune a dû déclasser un certain nombre de zones NA du POS* » sans que, de la même manière, des justifications soient apportées dans le document. Des compléments sont donc à apporter.
- L'analyse des impacts du projet sur les eaux superficielles et souterraines, en matière d'assainissement, ne mentionne pas le fait que le zonage d'assainissement est en révision et qu'il intégrera les secteurs rendus urbanisables (secteur « sur Jealle » notamment). La cohérence entre le projet de PLU et le zonage d'assainissement est nécessaire afin d'assurer

une rédaction correcte et adaptée de l'article 4 pour l'ensemble des zones définies dans le projet de PLU. Les compléments nécessaires sont donc à apporter.

### **IV.3. Le règlement écrit et graphique**

#### **Le règlement écrit :**

##### **▪ Dans le titre I portant sur les dispositions générales du règlement :**

- l'ordonnance du 23 septembre 2015 et son décret d'application du 28 décembre, tous deux entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016, ont modifié le contenu du Livre 1<sup>er</sup> du code de l'urbanisme et notamment le contenu du PLU. Les PLU en cours d'élaboration à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2016 peuvent toutefois bénéficier de dispositions transitoires prévues par le décret. Le conseil municipal de Recologne a souhaité poursuivre la procédure selon les dispositions du code de l'urbanisme en vigueur au 31 décembre 2015 et le contenu du PLU doit donc respecter les dispositions des articles R.123-1 à R.123-14 du code de l'urbanisme. Une relecture du document doit permettre de rectifier les références erronées (par exemple, en page 7, la référence à l'article R.151-41) ;

- dans l'article II, il est indiqué en page 5 que les clôtures et les démolitions sont soumises à autorisation préalable suite à la délibération du conseil municipal sans que la date de cette délibération soit visée. Un complément en ce sens doit être apporté.

- dans l'article III, en page 7, le contenu de l'article L.151-19 tel qu'il décrit est incomplet. Il convient de reprendre la version complétée suite à la loi du n°2016-1087 du 9 août 2016. De même, la référence à l'article R.141-41 n'a pas lieu d'être puisque la commune n'a pas opté pour un contenu modernisé du PLU (*voir remarque précédente sur le sujet*) ; il s'agit plutôt de l'article R.123-11 h) du code de l'urbanisme.

- en page 8, il est fait mention d'espaces boisés classés qui concernent des bosquets et des ripisylves alors qu'aucune protection de ce type n'apparaît dans le règlement graphique. Une mise en cohérence doit être faite sur ce point. Par ailleurs, en matière de protection des continuités écologiques, il convient de s'interroger sur la pérennité de ces continuités puisque des constructions peuvent être admises sous certaines conditions.

Le repérage de secteurs soumis à des risques naturels et les prescriptions mises en place dans le règlement des zones concernées sont fondés par l'article R.123-11 b) du code de l'urbanisme. Pour les zones humides, la référence réglementaire est l'article L.151-23 du code de l'urbanisme.

##### **▪ Dans le titre II portant sur les dispositions applicables à toutes les zones :**

On rappellera en préambule que les trois annexes du règlement n'ont pas de valeur réglementaire.

##### **- Le règlement de la zone UA :**

▫ dans le descriptif du caractère de la zone, on soulignera que les mots « trame bleue » utilisés pour identifier les secteurs concernés par le risque d'inondation peuvent être source d'ambiguïté par rapport aux mêmes termes utilisés pour les corridors écologiques (trames verte et bleue) ;

▫ dans l'article 1 :

- par rapport au risque d'inondation, seules les constructions à usage d'habitation sont interdites alors que d'autres types d'occupations du sol sont admis en zone UA qu'il convient également d'interdire en vue de protéger les biens et les personnes,

- il convient de compléter le dernier alinéa en ajoutant que les bâtiments identifiés au titre de l'article L.151-19 sont décrits dans l'annexe 2 du règlement ;

▫ dans l'article 4, au sujet des eaux usées, il est prescrit que toutes les constructions doivent se raccorder au collecteur d'assainissement. Or, à la lecture du zonage d'assainissement annexé au PLU, il apparaît que des constructions ne sont pas situées dans la zone d'assainissement collectif. Il convient donc de revoir la rédaction de cet article pour assurer une cohérence des règles du PLU avec le zonage d'assainissement opposable (*voir remarques sur le sujet dans le chapitre IV.1 ci-avant*). Par ailleurs, un paragraphe spécifique aux secteurs soumis au risque de glissement de terrain prescrit l'interdiction des dispositifs d'infiltration des eaux pluviales dans le sous-sol, or la zone UA n'est pas concernée par ce risque : ce paragraphe doit donc être supprimé ;

▫ dans l'article 9, il convient de préciser si l'emprise indiquée concerne chaque annexe ou s'il s'agit d'une emprise au sol totale des annexes admise sur l'unité foncière ;

▫ dans l'article 10, seule la hauteur des constructions à usage d'habitation est réglementée. Un complément doit donc être apporté pour les autres types de constructions admis dans la zone ;

▫ dans l'article 11, remplacer la référence à l'article R.111-21 par l'article actualisé R.111-27 du code de l'urbanisme (cette remarque est valable pour l'article 10 des autres zones) ;

▫ dans l'article 15, il paraît contradictoire d'intituler cet article « obligations imposées aux constructions... » et de ne prévoir dans son contenu que des recommandations. Une correction doit être apportée (cette remarque est valable pour l'article 15 des autres zones).

- Le règlement de la zone UB :

▫ dans le descriptif du caractère de la zone, même remarque que pour la zone UA ;

▫ dans l'article 1, par rapport au risque d'inondation, même remarque que pour la zone UA ;

▫ dans l'article 4, un paragraphe spécifique aux secteurs soumis au risque de glissement de terrain prescrit l'interdiction des dispositifs d'infiltration des eaux pluviales dans le sous-sol, or la zone UB n'est pas concernée par ce risque : ce paragraphe doit donc être supprimé ;

▫ dans l'article 9, il convient de préciser si l'emprise indiquée concerne chaque annexe ou s'il s'agit d'une emprise au sol totale des annexes admise sur l'unité foncière.

▫ dans l'article 10, même remarque que pour la zone UA.

- Le règlement de la zone UX :

▫ dans l'article 4, même remarque que pour la zone UB.

- Le règlement de la zone 1AU :

▫ dans le descriptif du caractère de la zone et dans l'article 2, il est spécifié une densité minimale pour chacun des secteurs créés. Or, cette disposition réglementaire ne peut être mise en place dans le règlement que si des transports collectifs existent ou sont programmés à proximité de ces secteurs, conformément à l'article L.151-26 du code de l'urbanisme, ce qui n'est pas le cas à Recologne. Ces densités doivent donc être plutôt indiquées dans les OAP de chacun des secteurs de la zone 1AU ;

▫ dans l'article 9, il convient de préciser si l'emprise indiquée concerne chaque annexe ou s'il s'agit d'une emprise au sol totale des annexes admise sur l'unité foncière ;

▫ dans l'article 10, même remarque que pour la zone UA.

- Le règlement de la zone A :

▫ dans l'article 1, il convient de lister d'une manière exhaustive les destinations de constructions interdites puisqu'en application de l'article 2, outre les constructions admises sous conditions, peuvent être admises les constructions non interdites par l'article 1 ;

▫ dans l'article 2, sont admises sous condition les extensions des habitations existantes, dans la limite de 30 % de la surface de plancher initiale de la construction autre que l'exploitation agricole. Il convient d'apporter la précision qu'il s'agit bien des habitations liées à une exploitation agricole et que la référence à la « surface de plancher initiale » est celle de la construction à usage d'habitation existante ;

▫ dans l'article 13, les références réglementaires applicables pour ce qui concerne la coupe et l'abattage des arbres sont les articles L.421-4 et R.421-23 du code de l'urbanisme.

- Le règlement de la zone N :

▫ dans le descriptif du caractère de la zone, il convient de reprendre la définition réglementaire de la zone naturelle (N) telle que donnée dans l'article R.123-8 du code de l'urbanisme ;

▫ dans l'article 2, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière sont admises sans conditions particulières. Or, les espaces qui ont été classés en zone N doivent être protégés pour les raisons définies dans l'article R.123-8 du code de l'urbanisme. Il conviendrait donc de restreindre ces constructions dans les secteurs les moins sensibles du point de vue du paysage et de la protection des milieux sensibles du point de vue environnemental ;

▫ dans l'article 13, même remarque que pour l'article 13 de la zone A.

**Le règlement graphique :**

▫ La délimitation des zones doit être plus claire pour éviter toute ambiguïté dans la mise en œuvre des dispositions réglementaires prévues par le PLU lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'occupation du sol.

▫ La liste des emplacements réservés doit apparaître sur le règlement graphique conformément aux dispositions de l'article R.123-11 d) du code de l'urbanisme.

▫ La carte matérialisant la trame verte et bleue existante sur le territoire communal (page 90 du rapport de présentation) identifie des haies structurantes pour les corridors écologiques, qui, pour certaines d'entre elles ne trouvent pas de traduction réglementaire dans le règlement graphique. Il convient donc de compléter le plan en conséquence.

▫ La légende fait mention d'espaces boisés classés alors que cette protection n'est visiblement pas mise en place sur le territoire communal. Il y a donc lieu de rectifier la légende.

▫ La bande inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD 67, classée route à grande circulation, est tracée d'une manière discontinue (notamment sur la zone 2AUx). Il convient de corriger cette erreur.

▫ Des secteurs Ai et Ni sont identifiés sur les plans car concernés par le risque d'inondation. Ce risque est matérialisé dans d'autres secteurs du territoire communal par une trame spécifique de couleur bleue. Il convient d'apporter une cohérence dans la traduction matérielle de ce risque d'inondation.

#### **IV.4. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)**

- L'ensemble des OAP ne traitent pas de la question de la gestion des déchets en lien avec la prescription du SCOT sur le sujet. Des compléments doivent donc être apportés.
- Concernant la zone 1AUa « Sur l'Etang », le règlement graphique met en place une protection au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme et l'OAP ne reprend pas en cohérence le périmètre de cette protection. Une correction doit donc être apportée.
- Concernant la zone 1AUb « Sur Jealle », le diagnostic environnemental a mis en évidence une forte valeur écologique des espaces boisés existants dans le périmètre de la zone (voir carte figurant en page 100 du rapport de présentation). En page 184 du rapport de présentation, il est indiqué que « *des mesures de préservation sont mises en place notamment pour les milieux identifiés avec une forte valeur écologique* ». Or, il est écrit dans la partie littérale de l'OAP que « *les boisements présents sur la zone seront conservés dans la mesure du possible ou le cas échéant compensés* » et la légende de la partie graphique localise « *les boisements à conserver ou à créer* ». **Une cohérence doit donc être assurée entre ces deux parties de l'OAP pour permettre une réelle préservation de ces boisements considérés comme à forte valeur écologique.**

Par ailleurs, le périmètre de l'OAP ne correspond pas au périmètre de la zone 1AU tel que défini dans le règlement graphique puisque qu'il n'intègre pas un espace boisé à protéger. Une correction doit donc être apportée en conséquence en assurant la préservation de l'espace boisé telle que traduite sur le règlement graphique au travers de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme.

- Un cheminement piéton est prévu au fond du secteur « Chevisiez » classé en zone 1AUd sans qu'un maillage soit assuré sur une liaison existante. Des précisions doivent être apportées sur l'opportunité ou non de maintenir ce cheminement.

#### **IV.5. Les annexes**

- L'ensemble des documents prévus à l'article R.123-14 3° doivent être annexés au PLU, notamment les schémas des systèmes d'élimination des déchets, existants ou en cours de réalisation, en précisant les emplacements retenus pour le stockage et le traitement des déchets.
- L'arrêté préfectoral n°25-2015-12-03-002 du 3 décembre 2015 portant mise à jour de l'arrêté n°2011-15-19-0010 portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, joint au présent avis, doit être annexé au PLU, conformément aux dispositions de l'article R.123-14 5° du code de l'urbanisme.



## 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).

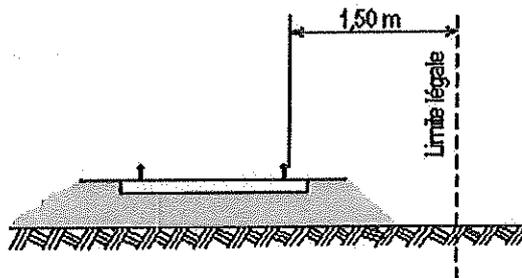


Figure 1

**b) voie en plate-forme avec fossé :**

Le bord extérieur du fossé (figure 2)

**c) voie en remblai :**

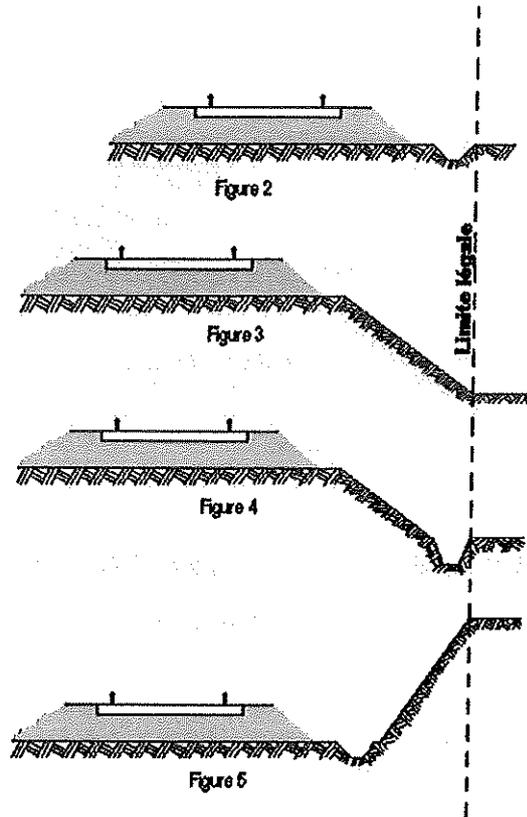
L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)

**ou**

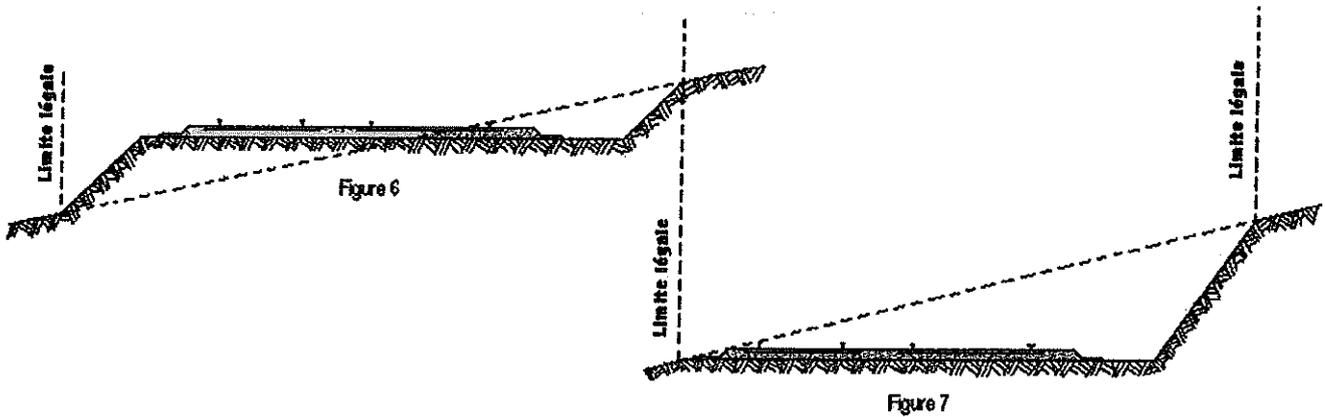
le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un (figure 4)

**d) voie en déblai :**

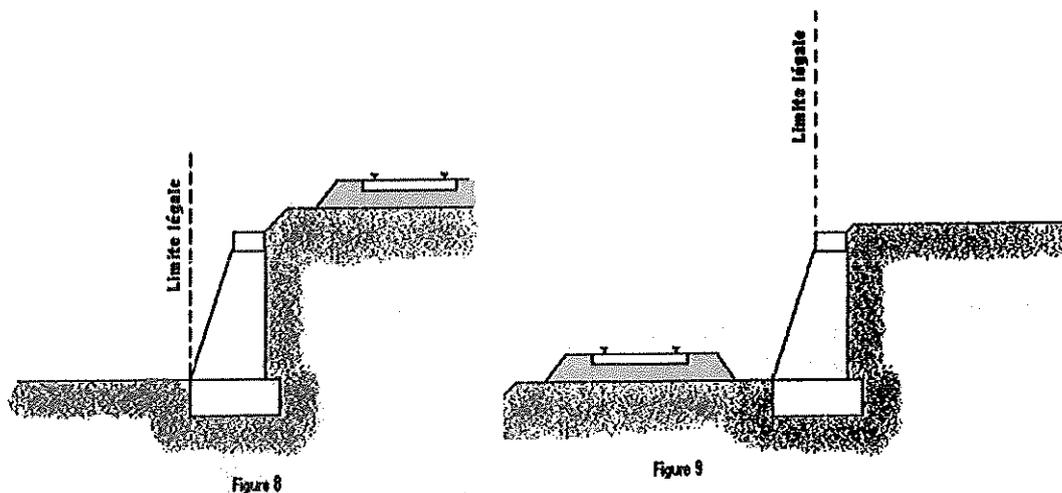
L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flan 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.

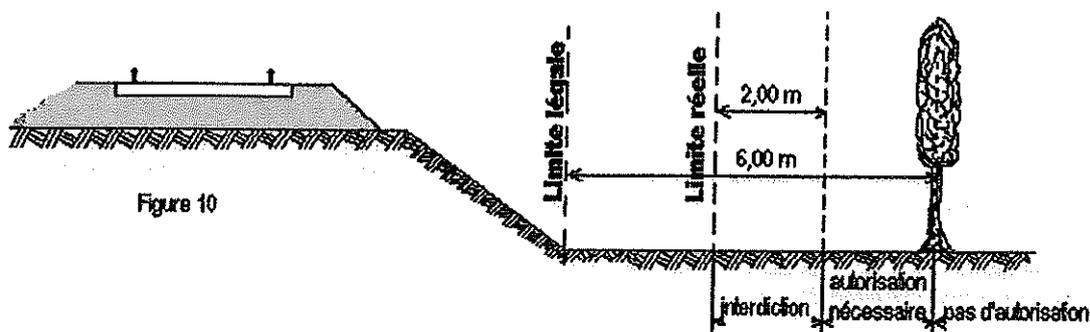
## 2 - ECOULEMENT DES EAUX

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.

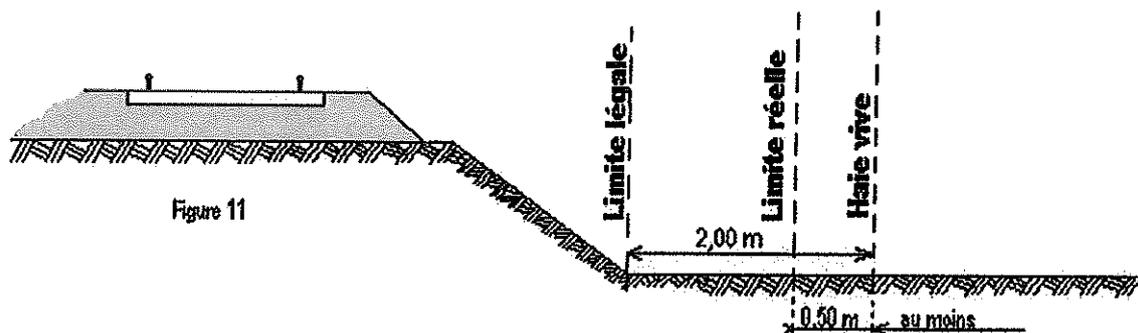
D'autres part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 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.

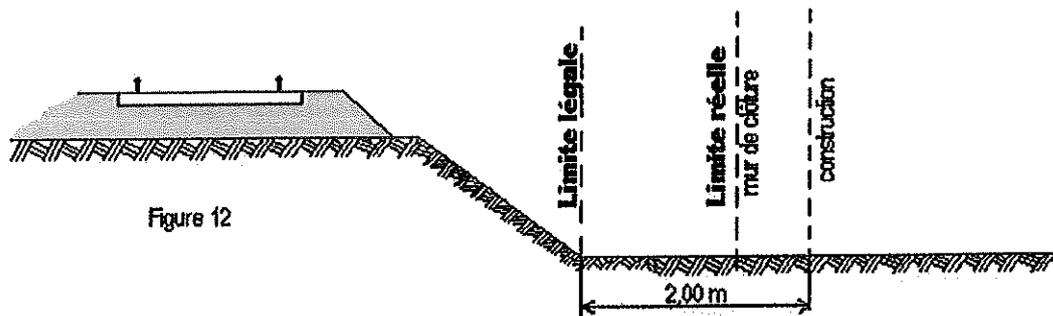


Figure 12

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<sup>ème</sup> partie ci-après).

### 5 - EXCAVATIONS

Aucune excavation ne peut être édifiée 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).

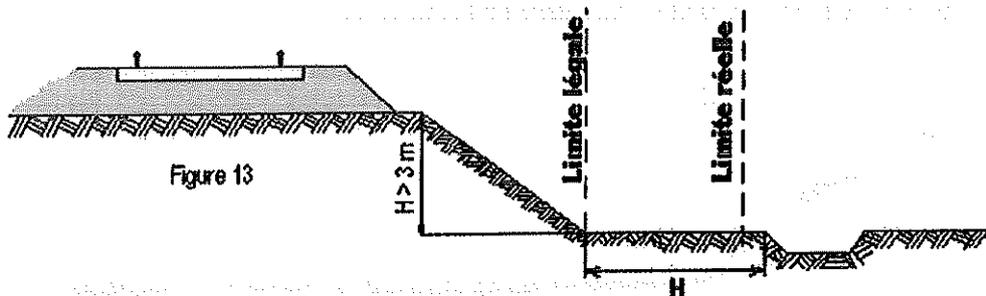


Figure 13

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<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(1)</sup> coefficient de frottement

- sable fin et sec 0,60
- sable très fin 0,65
- terre meuble très sèche 0,81
- terre ordinaire bien sèche 1,07
- terre ordinaire humectée 1,38
- terre forte très compacte 1,43

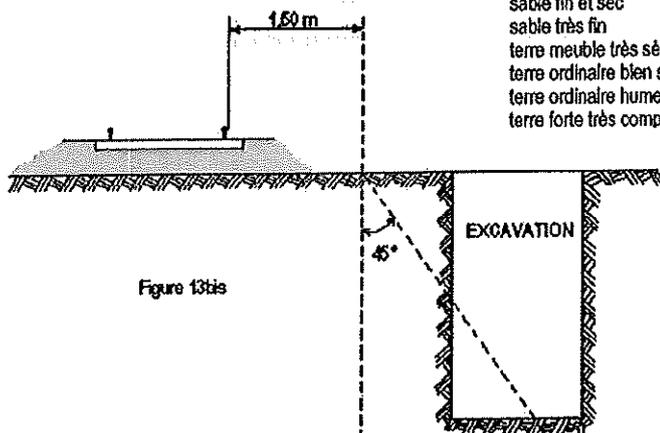


Figure 13bis

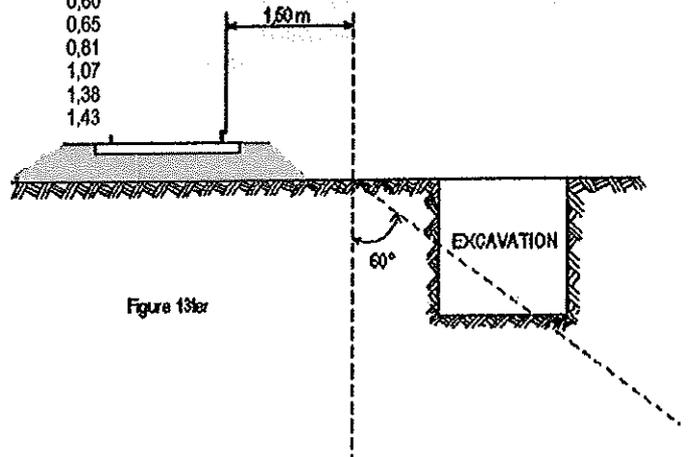


Figure 13ter

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 établis 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).

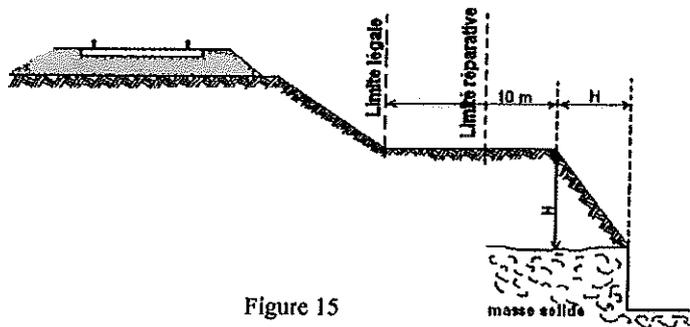


Figure 15

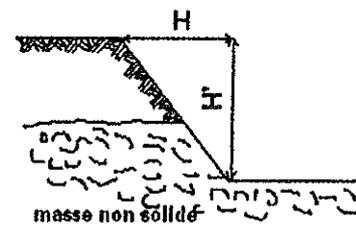


Figure 16

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).

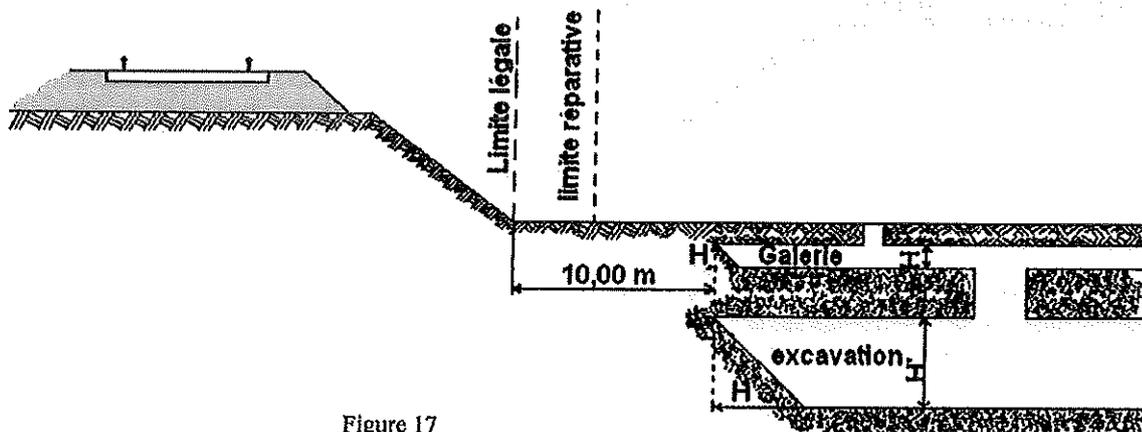


Figure 17

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).

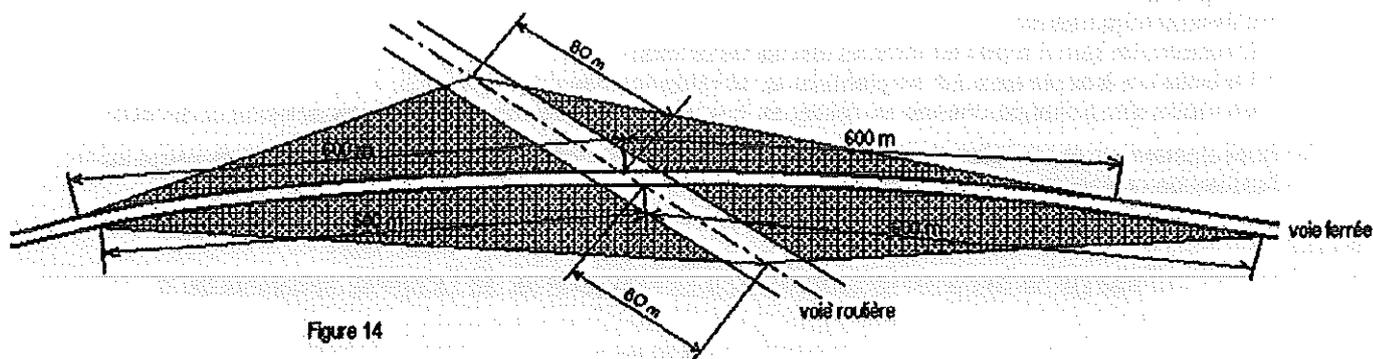


Figure 14

## 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<sup>er</sup>**  
**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<sup>er</sup> 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 FERMIERS 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 recouverts, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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, la 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<sup>er</sup> 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.



**PRÉFET DU DOUBS**

Direction Départementale des Territoires du Doubs  
Service Eau Risques Nature et Forêt

**ARRÊTE n° 25-2015-12-03-002 en date du 03 décembre 2015**

**portant mise à jour de l'arrêté N° 2011-1519-0010**

*portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit*

**Le Préfet de la région Franche-Comté  
Préfet du Doubs  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L571-10 et R571-32 à 43 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R111-4-1 et R111-23-1 à R111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R123-13, R123-14 et R123-22 ;

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant 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 trois arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements de santé, les hôtels, et les bâtiments d'enseignement ;

Vu les avis des communes concernées suite à leur consultation lancée le 03 août 2015 ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 2011159-0010 du 08 juin 2011 portant classement des infrastructures de transports terrestres du département du Doubs et détermination de l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés pas le bruit ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Doubs

Arrête

**Article 1er : Dispositions abrogées**

Les dispositions de l'arrêté préfectoral n°2011159-0010 du 08 juin 2011 portant classement des infrastructures de transports terrestres du département du Doubs et détermination de l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont mises à jour par les articles suivants.

**Article 2 : Classement des infrastructures**

Les infrastructures de transports terrestres du Doubs figurant en annexe 1 du présent arrêté sont classées en application de l'article L571-10 du code de l'environnement et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés, le tableau indique :

- le classement dans une des 5 catégories définies par l'arrêté du 23 juillet 2013,
- la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons.

La mise à jour porte sur le classement des voies ferrées conventionnelles.

La représentation cartographique de ce classement est modifiée en conséquence. Elle est jointe en annexe 2 du présent arrêté : elle a un caractère illustratif et seul fait foi le texte du présent arrêté.

Si, sur un tronçon de l'infrastructure, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, la section correspondant à cette protection n'est pas classée.

**Article 3 : Niveaux sonores de référence**

L'article 3 de l'arrêté est complété par le tableau suivant :

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

#### Article 4 : isolement acoustique des bâtiments

Article inchangé

#### Article 5 : Communes concernées

Les communes concernées par la modification des secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 du présent arrêté sont :

##### Pour le réseau ferroviaire :

##### a) communes concernées par le classement sonore de 2011 et toujours concernées par le classement sonore ferroviaire de 2015 :

Aibre	Cubry	Novillars
Appenans	Dampierre-sur-le-Doubs	Ougney-Douvot
Arc-et-Senans	Dannemarie-sur-Crête	Pompierre-sur-Doubs
Bart	Deluz	Pouilley-Français
Baume-les-Dames	Desandans	la Pretière
Berche	Ecole-Valentin	Rang
Besançon	Emagny	Recologne
Bethoncourt	Esnans	Roche-les-Clerval
Blussangeaux	Etouvans	Roche-lez-Beaupre
Bonnal	Fourbanne	Rougemont
Branne	François	Roulans
Burgille	Geneuille	Ruffey-le-Château
Chalezeule	Hyèvre-Magny	Saint-Maurice-Colombier
Champlive	Hyèvre-Paroisse	Saint-Vit
Chatillon-le-Duc	l'Isle-Sur-le-Doubs	Santoche
Chaucenne	Jallerange	Serre-les-Sapins
Chaux-les-Clerval	Laire	Thise
Chemaudin	Laissey	Tressandans
Chevigney-sur-l'Ognon	les Auxons	Vaire-Arcier
Chevroz	Lougres	Vaire-le-Petit
Clerval	Medière	le Vernoy
Colombier-Fontaine	Miserey-Salincs	Voujaucourt
Courcelles-les-Montbéliard	Moncley	
Courchapon	Montbéliard	
Cubrial	Noironte	

##### b) communes concernées par le classement sonore de 2011 qui ne sont plus concernées par le classement sonore ferroviaire de 2015

Bavans  
Chalèze  
Devecey  
Grosbois  
Longeville-sur-Doubs

Sur ces cinq communes le classement sonore lié à la route reste inchangé et donc toujours en vigueur.

**Pour le réseau routier :**

Morteau  
Ruffey-le château

Correction d'une erreur matérielle lié au tracé d'une voie communale.

**Article 6 : Transcription dans les documents d'urbanisme**

Article inchangé

**Article 7 : Formalités administratives**

Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture du Doubs et affiché durant un mois à la mairie des communes concernées.

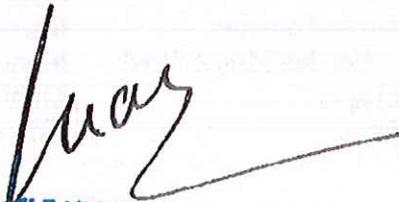
Des copies du présent arrêté sont adressées :

- aux Maires des communes concernées
- à Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Franche – Comté
- à Monsieur le Directeur Régional de RFF Bourgogne Franche – Comté

**Article 8 : Exécution de l'arrêté**

Le Secrétaire Général de la préfecture du Doubs, le Directeur départemental des territoires du Doubs et les Maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

**Le Préfet de la région Franche-Comté  
Préfet du Doubs**

  
**Raphaël BARTOLT**