

89441_info_surf_14

« Périmètre de voisinage d'infrastructure de transport terrestre »

| N° | Intitulé | Page |
|----|--|------|
| 1 | Carte du classement sonore des infrastructures terrestres | 2 |
| 2 | Arrêté préfectoral portant sur le classement sonore des infrastructures terrestres | 3 |
| 3 | Servitudes T1 relatives aux voies ferrées | 11 |
| 4 | Servitudes EL7 relatives à l'alignement des voies publiques | 36 |
| 5 | Recommandations d'APRR | 39 |
| 6 | Arrêté préfectoral portant sur le classement sonore de l'A6 | 69 |

Classement sonore des infrastructures terrestres



Conception : DDT 89

Date d'impression : 26-08-2016

-  Catégorie 1: Largeur maxi affectée par le bruit D=300
-  Catégorie 2: Largeur maxi affectée par le bruit D=250
-  Catégorie 3: Largeur maxi affectée par le bruit D=100
-  Catégorie 4: Largeur maxi affectée par le bruit D=30
-  Catégorie 5: Largeur maxi affectée par le bruit D=10
-  Limite communale

Description :

Le classement des infrastructures a été défini par des arrêtés préfectoraux (consultables sur le site)

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
SG/SPSSI/PSI/PS11 - CP21 (DOM/ETER)

PREFECTURE DE L'YONNE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DU DEVELOPPEMENT

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU CADRE DE VIE

ARRETE n° PREF-DCLD-2001-0035

du 10 JANVIER 2001

portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
Autoroute A 6

Le Préfet de l'Yonne,

VU le code de la construction et de l'habitation et notamment son article R 111.14.1 ;

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 autres 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 acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

VU l'avis des communes mentionnées à l'article 5 du présent arrêté ;

ARRETE

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'YONNE aux abords du tracé de l'**autoroute A 6**.

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons de l'**autoroute A 6** le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain.

Article 3

Les bâtiments 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 décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 4

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5

Les quarante-quatre (44) communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Appoigny, Athie, Auxerre, Béon, Branches, Chitry, Cisery, Courgis, Cravant, Cudot, Fleury-la-Vallée, Guerchy, Guillon, Gurgy, Joux-la-Ville, Laduz, Lichères-près-Aigremont, Magny, Monéteau, Nitry, Piffonds, Précly-sur-Vrin, Provency, Quenne, Sacy, Saint-André-en-Terre-Plaine, Saint-Cyr-les-Colons, Sainte-Colombe, Saint-Loup-d'Ordon, Saint-Martin-d'Ordon, Saint-Romain-le-Preux, Sauvigny-le-Beuréal, Sauvigny-le-Bois, Savigny-en-Terre-Plaine, Savigny-sur-Clairis, Sceaux, Senan, Sépeaux, Thory, Trévilly, Venoy, Vermenton, Villiers-sur-Tholon, Volgré.

Article 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 5 pendant un mois minimum.

Article 7

Le présent arrêté doit être annexé par les maires des communes visées à l'article 5 au plan d'occupation des sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par les maires des communes visées à l'article 5 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

Article 8

Ampliation du présent arrêté sera adressée au(x) :

n sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon

n maires des communes visées à l'article 5

n directeur départemental de l'équipement

Article 9

Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon, les maires des communes visées à l'article 5 et le directeur départemental de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

signé

Philippe PORTAL

PREFECTURE DE L'YONNE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DU DEVELOPPEMENT

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU CADRE DE VIE

ARRETE n° PREF-DCLD-2001-0038

du 10 JANVIER 2001

portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
Route Nationale n° 6

Le Préfet de l'Yonne,

VU le code de la construction et de l'habitation et notamment son article R 111.14.1 ;

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 autres 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 acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

VU l'avis des communes mentionnées à l'article 5 du présent arrêté ;

ARRETE

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'YONNE aux abords du tracé de la **route nationale numéro 6**.

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons de la **route nationale numéro 6** le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain.

Article 3

Les bâtiments 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 décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 4

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5

Les cinquante-sept communes (57) concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Accolay, Annéot, Appoigny, Arcy-sur-Cure, Armeau, Auxerre, Augy, Avallon, Bassou, Bazarnes, Béon, Bessy-sur-Cure, Cézy, Champigny, Champlay, Champs-sur-Yonne, Chamvres, Charmoy, Chaumont, Chichery, Cravant, Cussy-les-Forges, Cuy, Epineau-les-Voves, Escolives-Sainte-Camille, Gisy-les-Nobles, Givry, Joigny, Lucy-sur-Cure, Magny, Maillot, Monéteau, Paroy-sur-Tholon, Passy, Perrigny, Pontaubert, Pont-sur-Yonne, Saint-Bris-le-Vineux, Saint-Clément, Saint-Denis-les-Sens, Saint-Julien-du-Sault, Saint-Moré, Sainte-Magnance, Sauvigny-le-Bois, Sens, Sermizelles, Vault-de-Lugny (Valloux), Vermenton, Véron, Villeblevin, Villecien, Villemanoche, Villeneuve-la-Guyard, Villeneuve-sur-Yonne, Villevallier, Vincelles, Voutenay.

Article 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 5 pendant un mois minimum.

Article 7

Le présent arrêté doit être annexé par les maires des communes visées à l'article 5 au plan d'occupation des sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par les maires des communes visées à l'article 5 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

Article 8

Ampliation du présent arrêté sera adressée au(x) :

n sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon

n maires des communes visées à l'article 5

n directeur départemental de l'équipement

Article 9

Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon, les maires des communes visées à l'article 5 et le directeur départemental de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

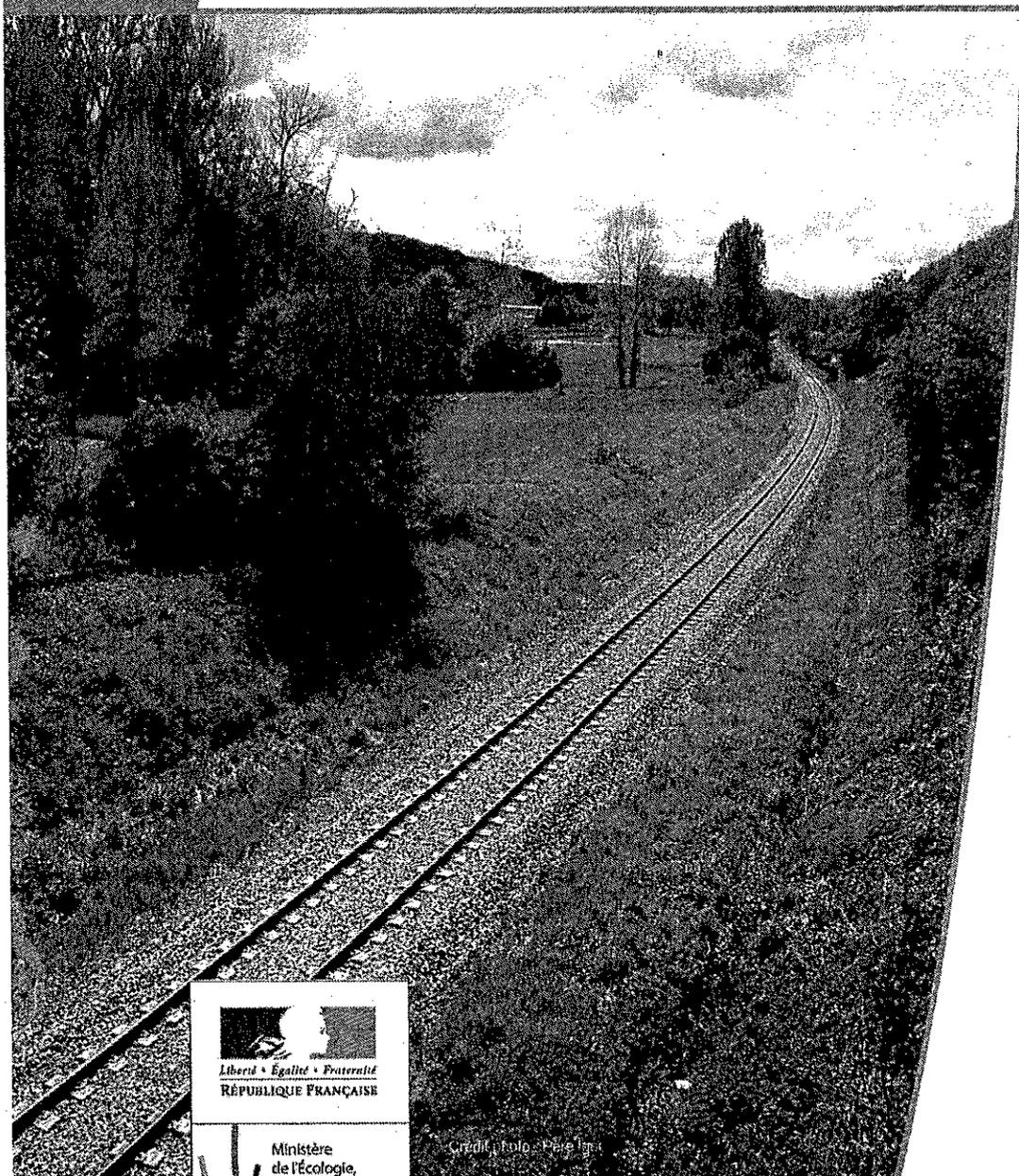
signé

Philippe PORTAL

Guide méthodologique
de numérisation

Servitude T1

Servitudes relatives aux voies ferrées



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat - Développement durable
Prévention des risques - Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

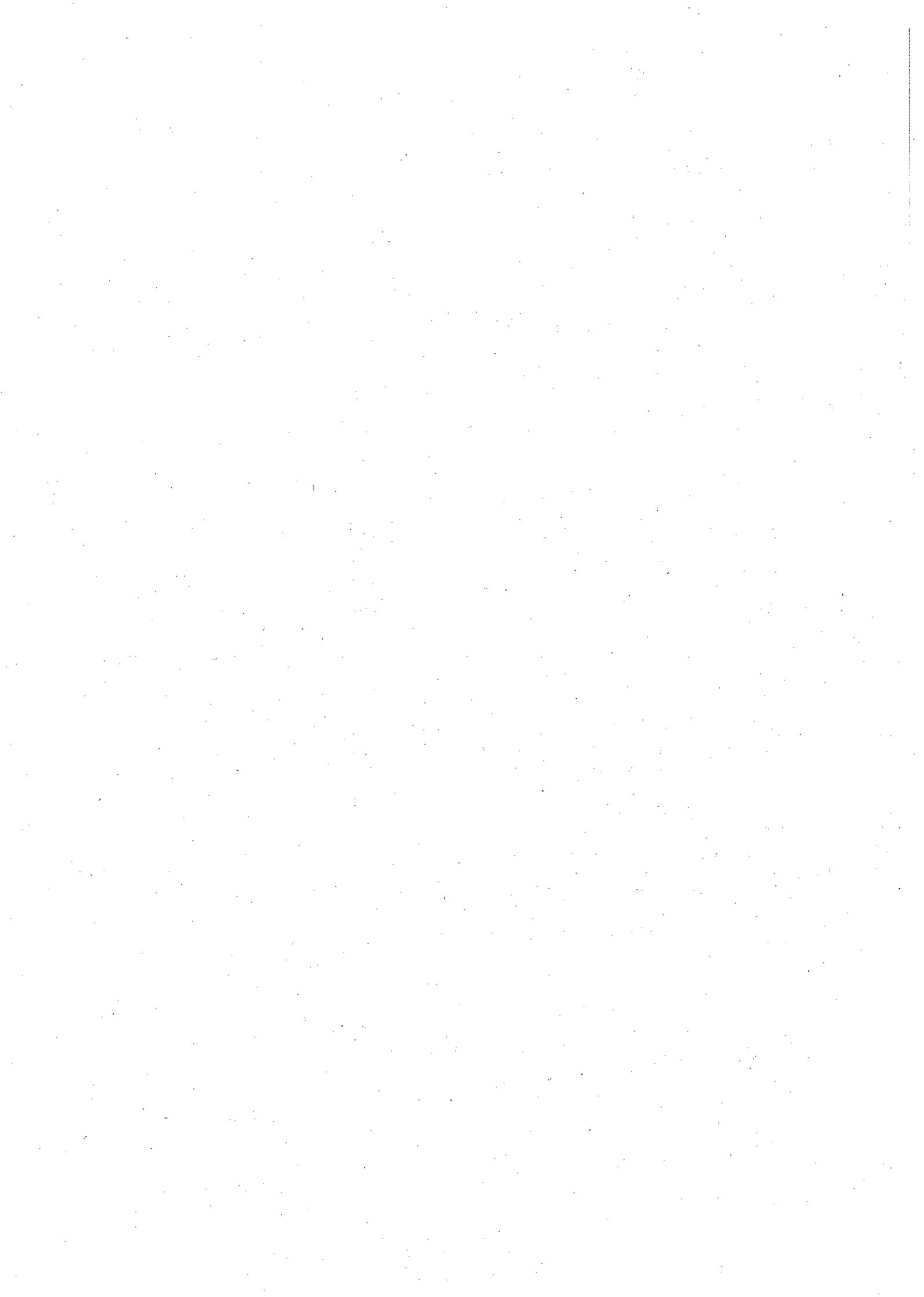


Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Credit : Foto - Pire Imt

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr



SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES RELATIVES AUX VOIES FERREES

Servitudes reportées en annexe de l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme dans les rubriques :

II - Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

D - Communications

c) Voies ferrées et aérotrains

1 - Fondements juridiques

1.1 - Définition

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines des chemins de fer et instituées dans des zones définies par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et par l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques à savoir :

- **Interdiction de procéder à l'édification de toute construction**, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (art. 5 de la loi du 15 juillet 1845),
- **interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations** dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 6 de la loi du 15 juillet 1845),
- **interdiction d'établir des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et tout autre dépôt de matières inflammables**, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 7 de la loi du 15 juillet 1845),
- **interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables** à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (art. 8 de la loi du 15 juillet 1845),
- **Servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée** (art. 6 du décret-loi du 30 octobre 1935 et art. R. 114-6 du code de la voirie routière), servitudes définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie publique et pouvant comporter, suivant le cas conformément à l'article 2 du décret):
 - **l'obligation de supprimer** les murs de clôtures 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 au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement précité,
 - **l'interdiction absolue de bâtir**, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement.

1.2 - Références législatives et réglementaires

Textes abrogés :

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire).

Textes en vigueur :

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11) ;

Code de la voirie routière (créé par la loi n° 89-413 et le décret n° 89-631) et notamment les articles :

- L. 123-6 et R.123-3 relatifs à l'alignement sur les routes nationales,
- L. 114-1 à L. 114-6 relatifs aux servitudes de visibilité aux passages à niveau,
- R. 131-1 et s. ainsi que R. 141-1 et suivants pour la mise en œuvre des plans de dégagement sur les routes départementales ou communales.

1.3 - Bénéficiaires et gestionnaires

| Catégories de servitudes | Bénéficiaires | Gestionnaires |
|---|--|--|
| Servitudes instituées par la loi du 15 juillet 1845 | - Réseau ferré de France | Le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) : - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), - Direction des infrastructures terrestres (DIT). Directions régionales de RFF-SNCF |
| Servitudes de visibilité | Gestionnaire de la voie publique : - le préfet, - le département, - la commune. | |

1.4 - Procédure d'instauration, de modification ou de suppression

Les caractéristiques des servitudes relatives aux voies ferrées sont contenues dans la loi elle-même.

Seules les servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée font l'objet d'une procédure d'instauration spécifique, à savoir :

- un **plan de dégagement** détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes,
- ce plan est soumis à **enquête publique** par l'autorité gestionnaire de la voie publique, enquête organisée dans les formes prescrites pour les plans d'alignement et conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (art. 11-19 à 11-27). Il est approuvé :

- avant 1989, par **arrêté préfectoral** après avis du conseil municipal ou, s'il y a lieu, du conseil général,

- à partir de 1989, par arrêté préfectoral ou par délibération du conseil général ou du conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.

1.5 - Logique d'établissement

1.5.1 - Les générateurs

Selon la catégorie de servitudes, le générateur sera :

- soit une voie de chemin de fer ou / et ses dépendances,
- soit un croisement de voie ferrée et de route.

1.5.2 - Les assiettes

Assiette de l'interdiction de construire :

- une bande de deux mètres mesurés :
 - 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.

Assiette de la servitude relative aux excavations en pied de remblai de chemin de fer de plus de 3 mètres :

- une zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai.

Assiette de la servitude relative aux dépôts ou installations inflammables :

- une bande de 20 mètres mesurée à partir du pied du talus de chemin de fer.

Assiette de la servitude relative aux dépôts de pierres ou objets non inflammables :

- une bande de 5 mètres de part et d'autre du chemin de fer.

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 par autorisations accordées après enquête.

Assiette de la servitude de visibilité aux passages à niveau :

- des parcelles ou parties de parcelles soumises à servitudes.

2 - Bases méthodologiques de numérisation

2.1 - Définition géométrique

2.1.1 - Les générateurs

Pour les voies ferrées :

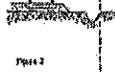
Il s'agit de la limite légale du Chemin de Fer. Elle est déterminée de la manière suivante :

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 m du bord du rail extérieur (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

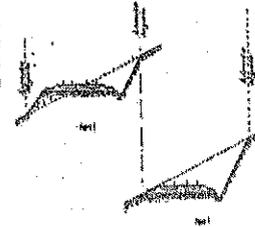
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)



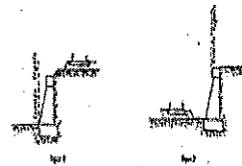
d) Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



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 talus 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)



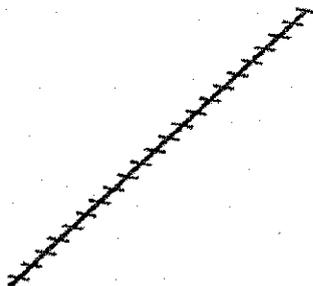
Pour les passages à niveaux :

Les emprises routières



Conclusion et pratique pour les générateurs T1 :

Ces niveaux de détail ne peuvent être saisis ou reporté en pratique dans les plans de servitudes. Il est donc conseillé de prendre le linéaire de Bd Topo comme générateur.



2.1.2 - Les assiettes.

Servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voie et qui concernent notamment :

Alignement :

Procédure par laquelle l'administration détermine les limites du domaine public ferroviaire. Cette obligation s'impose 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, ... On peut retenir dans ce cas les parcelles propriétés de la SNCF jouxtant le générateur de la voie de chemin de fer.

Écoulement des eaux :

Pas d'assiette générées.

Plantations :

- arbres à hautes tiges :

- sans autorisation : au delà de 6 m de la zone légale,
- avec autorisation préfectorale: de 2 à 6 m de la zone légale,
- interdiction stricte : en deçà de 2 m de la zone légale.

- haies vives :

- sans autorisation : au delà de 2 m de la zone légale,
- avec autorisation préfectorale: de 0,50 à 2 m de la zone légale,
- interdiction stricte : en deçà de 0,50 m de la zone légale.

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut-être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.

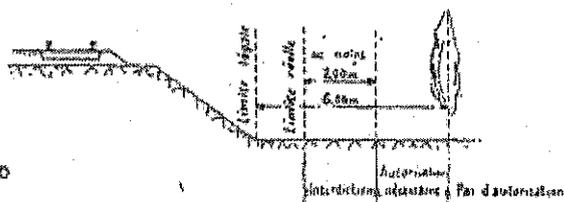


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines ; une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.

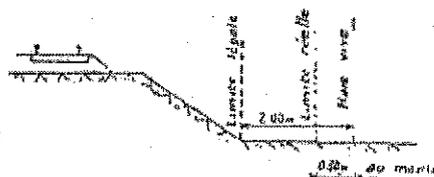


Figure 11

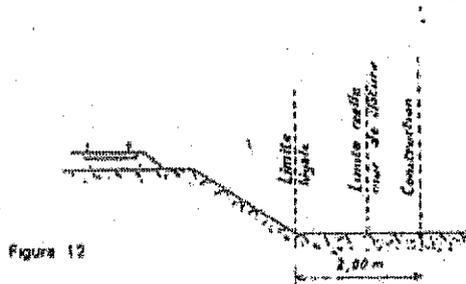
Servitudes spéciales pour les constructions et excavations :

Constructions :

Aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale.

4 - Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.



Il en 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 réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

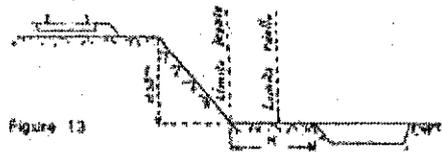
Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Excavations :

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 m au dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



Servitudes pour améliorer la visibilité aux abords des passages à niveaux :

Plan de dégagement soumis à enquête publique.

G - Servitudes de visibilité aux abords des passages à 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 clôtures 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, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement 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 représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)

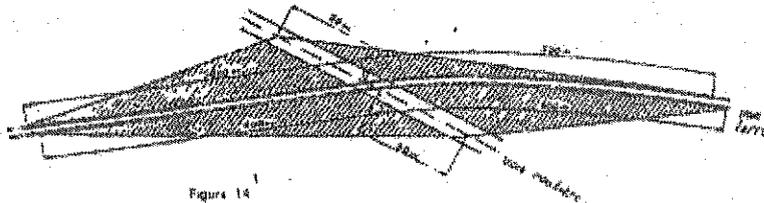
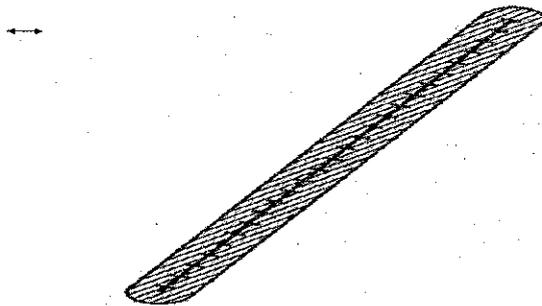


Figure 14

Conclusion et pratique pour les assiettes T1 :

Ces niveaux de détail ne peuvent être saisis ou reporté en pratique dans les plans de servitudes. Il est donc conseillé si l'on souhaite représenter les assiettes :

- de placer un tampon de 5 m autour du générateur (tronçon de voie) pour les Assiettes des servitudes relatives à l'interdiction de construire, aux excavations, aux dépôts de pierres ou objets non inflammables (**majorité des cas**),



- pour ne pas avoir à dessiner manuellement les assiettes, récupérer l'objet géométrique à partir de la Bd Topo puis créer une zone tampon de 5 m à partir de ce même objet,

- pour être plus précis, il est également possible de construire l'assiette à partir d'un assemblage des parcelles propriétés de la RFF-SNCF sur la base du plan cadastral informatisé vecteur.

2.2 - Référentiels géographiques et niveau de précision

Référentiels : La construction graphique du générateur et de l'assiette peut s'établir préférentiellement à partir du référentiel à grande échelle (BD topo, BD ortho, PCI vecteur, BD parcellaire).

Précision : Échelle de saisie maximale, le cadastre
Échelle de saisie minimale, le 1/5000.
Métrique.

3 - Numérisation et intégration

3.1 - Numérisation dans MapInfo

3.1.1 - Préalable

Télécharger à partir du site du PND Urbanisme (http://ads.info.application.i2/rubrique.php3?id_rubrique=178) les documents suivants :

- la documentation sur la structure des fichiers MapInfo,
- les modèles de fichiers MapInfo (actes, générateurs, assiettes, liens sup / communes)

3.1.2 - Saisie de l'acte

Ouvrir le fichier modèle XX_ACT.tab puis l'enregistrer sous le nom T1_ACT.tab.

Saisir les données alphanumériques liées aux actes conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 2** du document *Structure des modèles mapInfo.odt*.

3.1.3 - Numérisation du générateur

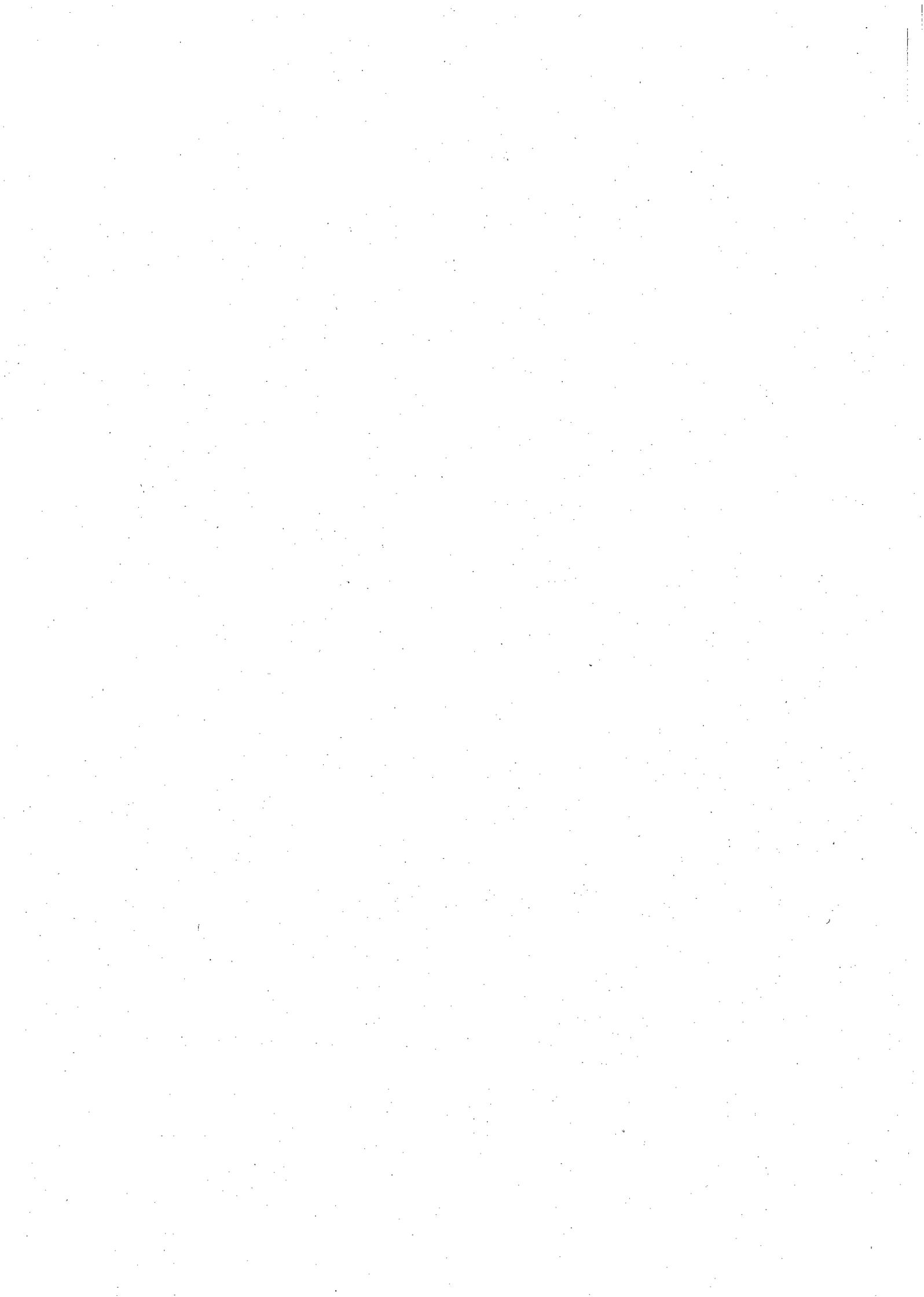
■ Recommandations :

Privilégier :

- la numérisation au niveau départementale et non à la commune (une voie ferrée traverse généralement plusieurs communes d'un point a vers un point b),
- la numérisation à partir de la Bd Topo (couche voies ferrées).

■ Précisions liées à GéoSUP :

2 types de générateur sont possibles pour une sup T1 :



- une polyligne : correspondant au tracé d'une voie ferrée de type linéaire (ex. : une ligne de voie ferrée),
- un polygone : correspondant au tracé d'une voie ferrée de type surfacique (ex. : une gare).

Remarque : plusieurs générateurs et types de générateurs sont possibles pour une même servitude T1 (ex. : une gare et ses voies ferrées).

▪ Numérisation :

Ouvrir le fichier XX_SUP_GEN.tab puis l'enregistrer sous le nom T1_SUP_GEN.tab.

Si le générateur est de type linéaire :

- dessiner la voie ferrée à l'aide de l'outil polyligne  (trait continu, couleur noir, épaisseur 1 pixel) ou récupérer l'objet géométrique à partir de la Bd Topo (couche voies ferrées).

Si le générateur est de type surfacique :

- dessiner l'emprise à l'aide de l'outil polygone  (trame transparente, ligne continu, épaisseur 1 pixel).

Si plusieurs générateurs sont associés à une même servitude :

- dessiner les différents générateurs à l'aide des outils précédemment cités puis assembler les en utilisant l'option Objets / Assembler. Penser ensuite à compacter la table MapInfo.

Remarque : ne pas assembler des générateurs de types différents (ex. : un point avec une surface). Les générateurs assemblés doivent être similaires pour pouvoir être Importés dans GéoSup.

▪ Saisie des données alphanumériques associées :

Saisir les données alphanumériques liées à la création du générateur conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 3** du document *Structure des modèles mapinfo.odt*.

Si plusieurs générateurs sont associés à une même servitude le champ NOM_SUP devra être saisi de façon similaire pour tous les objets créés. En revanche le champ NOM_GEN devra être saisi de façon distinct.

Pour différencier le type de représentation graphique du générateur dans GéoSup (privé ou public), le champ CODE_CAT doit être alimenté par 2 sous codes :

- T1_PRIVÉ pour les voies ferrées privées,
- T1_PUBLIC pour les voies ferrées publiques.

3.1.4 - Création de l'assiette

▪ Précisions liées à GéoSUP :

1 seuls type d'assiette est possible pour une sup T1 :

- une surface : correspondant à l'emprise de la zone de protection de la voie ferrée ou de ses infrastructures.

▪ Numérisation :

L'assiette d'une servitude T1 est une zone de protection de 5 mètres tracée tout autour du générateur :

- une fois la numérisation des générateurs entièrement achevée, faire une copie du fichier T1_SUP_GEN.tab et l'enregistrer sous le nom **T1_ASS.tab**,
- ouvrir le fichier T1_ASS.tab puis créer un tampon de 5 mètres en utilisant l'option Objet / Tampon de MapInfo.

Remarque :

Pour être plus précis une autre solution consisterait à construire l'assiette à partir d'un assemblage des parcelles propriétés de la SNCF-RFF par des requêtes SQL sur la base du plan cadastral informatisé vecteur.

Modifier ensuite la structure du fichier T1_ASS.tab conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 4** du document **Structure des modèles mapinfo.odt** tout en gardant les champs NOM_SUP, CODE_CAT, NOM_GEN.

▪ **Saisie des données alphanumériques associées :**

Saisir les données alphanumériques liées aux générateurs conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 4** du document **Structure des modèles mapinfo.odt**.

Important :

Pour différencier les attributs du générateur dans GéoSup (privé ou publique), le champ CODE_CAT doit être alimenté par 2 sous codes :

- **T1_PRIVÉ** pour les voies ferrées privées,
- **T1_PUBLIC** pour les voies ferrées publiques.

Le type d'assiette dans GéoSup est quand à lui identique qu'il s'agisse d'une zone de protection de 5 mètres ou d'un périmètre de protection modifié. Le champ **TYPE_ASS** doit être égal à **Zone de protection** (respecter la casse) pour les catégories **T1_PRIVÉ** (voies ferrées privées) et **T1_PUBLIC** (voies ferrées publiques).

3.1.5 - Lien entre la servitude et la commune

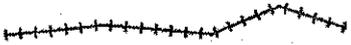
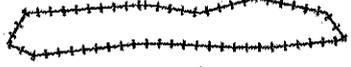
Ouvrir le fichier XX_LIENS_SUP_COM.tab puis l'enregistrer sous le nom **T1_SUP_COM.tab**.

Saisir toutes les communes impactées par l'emprise (assiette) de la servitude, conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 5** du document **Structure des modèles mapinfo.odt**.

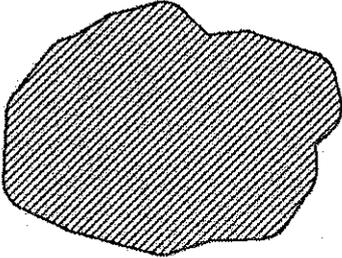
3.2 - Données attributaires

Consulter le document de présentation au paragraphe "règles de nommage des objets" (page 6/11) ainsi que le modèle conceptuel SUP du CNIG et/ou le standard COVADIS SUP.

3.3 - Sémiologie

| Type de générateur | Représentation cartographique | Précision géométrique | Couleur |
|--|---|---|-----------------------------------|
| Linéaire (ex. : une voie ferrée) |  | Polyligne de couleur noire composée de traits perpendiculaires et d'épaisseur égale à 3 pixels | Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0 |
| Surfacique (ex. : une emprise routière pour passage à niveau) |  | Polygone composée d'aucune trame Trait de contour continu de couleur noire composé de traits | Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | perpendiculaires et d'épaisseur égale à 3 pixels | |
|--|--|--|--|

| Type d'assiette | Représentation cartographique | Précision géométrique | Couleur |
|---|---|--|-----------------------------------|
| Zone tampon (ex. : une emprise de voie ferrée) |  | Zone tampon composée d'une trame hachurée à 45° de couleur noire et transparente Trait de contour continu de couleur noire et d'épaisseur égal à 2 pixels | Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0 |

3.4 - Intégration dans GéoSup

Importer les fichiers MapInfo dans l'ordre suivant :

- les actes,
- les sup et les générateurs,
- les assiettes,
- les liens sup / communes,

conformément aux consignes figurant *aux chapitres 4, 5, 6, et 7* du document *Import_GeoSup.odt*.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement
Direction générale de l'Aménagement,
du Logement et de la Nature
Arche Sud
92055 La Défense Cedex

www.developpement-durable.gouv.fr

EL7

Servitudes d'alignement des voies publiques

I - REFERENCE AUX TEXTES OFFICIELS

Code de la Voirie Routière : articles L.112-1 à L.112-7, R.112-1 à R.112-3 et R.141-1

Circulaire n° 79-99 du 16 octobre 1979 relative à l'occupation du domaine public routier national (réglementation) modifiée et complétée par la circulaire du 19 juin 1980

Circulaire n° 80-7 du 8 janvier 1980 du Ministre de l'Intérieur

II – ALIGNEMENT ET PLAN LOCAL D'URBANISME

Un plan d'alignement et un document d'urbanisme, schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme ou carte communale, sont des documents totalement différents, dans leur nature comme dans leurs effets

- le document d'urbanisme ne peut en aucun cas modifier, par ses dispositions, le plan d'alignement qui ne peut être modifié que par la procédure qui lui est propre

- les alignements fixés par le document d'urbanisme n'ont aucun des effets du plan d'alignement, notamment en ce qui concerne l'attribution au domaine public du sol des propriétés concernées (voir le paragraphe " Effets de la servitude").

En revanche, dès lors qu'il existe un PLU opposable aux tiers, les dispositions du plan d'alignement, comme pour toute servitude, ne sont elles-mêmes opposables aux tiers que si elles ont été reportées au PLU dans l'annexe "Servitudes".

Dans le cas contraire, le plan d'alignement est inopposable (et non pas caduc), et peut être modifié par la commune selon la procédure qui lui est propre.

C'est le sens de l'article R. 123-32-1 du code de l'urbanisme, aux termes duquel "nonobstant les dispositions réglementaires relatives à l'alignement, les alignements nouveaux des voies et places résultant d'un plan local d'urbanisme rendu public ou approuvé, se substituent aux alignements résultant des plans généraux d'alignement applicables sur le même territoire".

Les alignements nouveaux résultant des plans locaux d'urbanisme peuvent être :

- soit ceux existant dans le plan d'alignement mais qui ne sont pas reportés tels quels au PLU. parce qu'on souhaite leur donner une plus grande portée, ce qu'interdit le champ d'application limité du plan d'alignement;

- soit ceux qui résultent uniquement des PLU sans avoir préalablement été portés au plan d'alignement, comme les tracés des voies nouvelles, dont les caractéristiques et la localisation sont déterminées avec une précision suffisante ; ils sont alors inscrits en emplacements réservés. Il en est de même pour les élargissements des voies existantes (art. L. 123-1 du code de l'urbanisme).

III - EFFETS DE LA SERVITUDE

A - Prérogatives de la puissance publique

1° Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour l'autorité chargée de la construction de la voie, lorsqu'une construction nouvelle est édifiée en bordure du domaine public routier, de visiter à tout moment le chantier, de procéder aux vérifications qu'elle juge utiles, et de se faire communiquer les documents techniques se rapportant à la réalisation des bâtiments pour s'assurer que l'alignement a été respecté. Ce droit de visite et de communication peut être exercé durant deux ans après achèvement des travaux (art. L. 112-7 du code de la voirie routière et L. 460-1 du code de l'urbanisme).

Possibilité pour l'administration, dans le cas de travaux confortatifs non autorisés, de poursuivre l'infraction en vue d'obtenir du tribunal administratif, suivant les circonstances de l'affaire, l'arrêt immédiat des travaux ou l'enlèvement des ouvrages réalisés.

2° Obligation de faire imposée au propriétaire

Néant.

B - Limitation au droit d'utiliser le sol

1° Obligations passives

Interdiction pour le propriétaire d'un terrain bâti de procéder sur la partie frappée d'alignement, à l'édification de toute construction nouvelle, qu'il s'agisse de bâtiments neufs remplaçant des constructions existantes, de bâtiments complémentaires, de surélévation (servitude "non aedificandi").

Interdiction pour le propriétaire d'un terrain bâti de procéder sur le bâtiment frappé d'alignement, à des travaux confortatifs tels que renforcement de murs, établissement de dispositifs de soutien, substitution d'aménagements neufs à des dispositions vétustes, etc... (servitude "non confortandi").

Application d'enduits destinés à maintenir les murs en parfait état.

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'une voie publique dont la propriété est frappée d'alignement, de procéder à des travaux d'entretien courant, mais obligation, avant d'effectuer tous travaux, de demander l'autorisation à l'administration. Cette autorisation est valable un an et, pour les travaux énumérés, est délivrée sous forme d'arrêté préfectoral pour les routes nationales, sous forme d'arrêté du Président du Conseil Général pour les routes départementales et sous forme d'arrêté du Maire pour les voies communales. Le silence de l'administration ne saurait valoir accord tacite.

IV - SERVICES GESTIONNAIRE DE LA SERVITUDE

Selon la voie concernée : Commune, Conseil Départemental de l'Yonne ou DIRCE



**Recommandations d'APRR pour la prise en compte des contraintes
autoroutières dans les aménagements et l'élaboration ou la modification des
documents d'urbanisme**

Document informatif

Année 2016

Préambule

La société APRR est une société exploitant des infrastructures et des ouvrages concédés par l'Etat imposant des contraintes particulières aux aménagements et documents d'urbanisme du fait d'une part, des décisions prises par DUP et d'autre part, de l'activité de service public qu'elle gère.

La société, très engagée dans une démarche de développement durable, porte une attention particulière à l'intégration des infrastructures autoroutières dans leur environnement au sens large.

Les abords immédiats de l'autoroute font souvent l'objet d'aménagement par divers maîtres d'ouvrages dont les collectivités locales, ce qui tend à multiplier les sources de contentieux entre le concessionnaire de l'autoroute et ses riverains.

C'est pourquoi la société APRR souhaite que les présentes recommandations autoroutières soient prises en compte dans les politiques d'aménagement et les documents d'urbanisme, par la mise en place d'une concertation préalable avec les maîtres d'ouvrages dont les collectivités riveraines.

Ce document d'information permettra de rappeler les aspects règlementaires liés à l'activité autoroutière et de préciser les contraintes à intégrer dans le cadre des documents d'urbanisme, opérations d'urbanisme, et aménagements implantés aux abords de l'infrastructure.

Avant tout projet, il est utile de prendre connaissance du tracé de l'emprise du domaine public autoroutier. Cela permet au maître d'ouvrage de localiser les principales zones à enjeux et leurs limites, surtout aux abords des aires de services, de repos, des barrières de péages, des diffuseurs et échangeurs.

Dans le présent livret de recommandation le maître d'ouvrage s'entend, sauf stipulation contraire, comme tout porteur d'un projet de document de planification, porteur d'un projet d'urbanisme ou de construction.

1- Recommandations

En traversant un territoire, une infrastructure autoroutière génère des effets d'emprise, de coupure et de bruit dont les conséquences pour le paysage, l'environnement et le cadre de vie des riverains peuvent être limitées par une bonne intégration de l'autoroute dans le site. Des prescriptions réglementaires dans les documents d'urbanisme, les études en application de l'article L111.1.4, et les aménagements réalisés aux abords des infrastructures autoroutières permettent d'optimiser l'intégration de l'infrastructure.

Le bruit

L'infrastructure autoroutière est génératrice de nuisances sonores pour les riverains. La société autoroutière a des obligations de résorption des points noirs de bruit sur les secteurs urbanisés antérieurement à l'infrastructure. Par contre, lors de la construction de nouveaux bâtiments d'habitation à proximité d'une infrastructure existante, c'est au maître d'ouvrage du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives vis-à-vis du bruit lié à l'infrastructure (respect des distances vis-à-vis de l'infrastructure, isolement des constructions).

Conformément aux arrêtés de classement des infrastructures de transport terrestre, les autoroutes imposent pour toutes constructions d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, d'hébergement à caractère touristique, la mise en place de prescriptions d'isolement acoustique. Ces prescriptions s'imposent dans une bande de bruit de 300 mètres maximum de part et d'autre de leur axe (pour les infrastructures classées en catégorie 1 et 250 mètres pour les infrastructures de catégorie 2).

Objectif : ne pas renforcer l'exposition au bruit des populations.

Recommandations :

Dans le SCOT :

- Afficher dans le DOG (Document d'Orientation Générale) une orientation permettant d'éviter le rapprochement des zones d'habitat de l'infrastructure.

Dans la carte communale :

- Eloigner les zones constructibles de l'infrastructure,

Dans le PLU ou les PLUi :

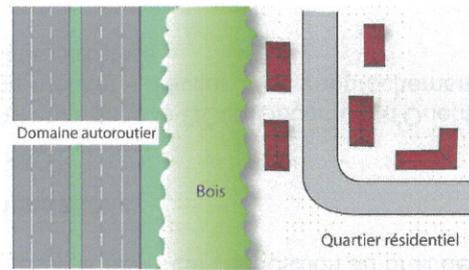
- afficher clairement sur le document graphique annexe la zone affectée par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure, et qui impose des conditions d'isolement spécifiques (à la charge du maître d'ouvrage),
- annexer au PLU l'arrêté de classement sonore de l'infrastructure,
- informer des nuisances phoniques dans le rapport de présentation et le règlement (cadre général).

Avant les opérations ou aménagements sis aux abords de l'autoroute, prévoir dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU des mesures permettant de préserver du bruit les espaces résidentiels plus vulnérables que d'autres types d'occupations. Ces mesures sont également à prendre en compte dans les études loi Barnier (article L.111-8 du code de l'urbanisme) pour les cas où il y aurait une demande de constructibilité dans la bande de recul inconstructible de 100m hors agglomération.

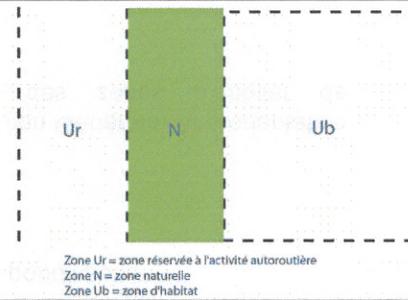
Pour cela il est possible de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- conserver des retraits suffisants entre l'autoroute et l'urbanisation, par des « bandes tampon ». Une bande de part et d'autre de l'infrastructure serait souhaitable et à préserver de toute construction.
- traiter ces retraits par des aménagements paysagers et acoustiques de transition : buttes densément plantées, merlons paysagers...
- il est souhaitable que les espaces naturels sis au sein du domaine public autoroutier ne soient pas classés « Espaces Boisés Classés » car l'activité autoroutière peut nécessiter certains défrichements qui ne sont pas interdits en zone N.

Situation réelle



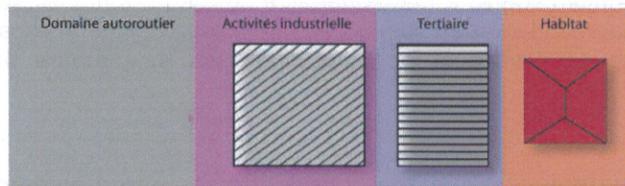
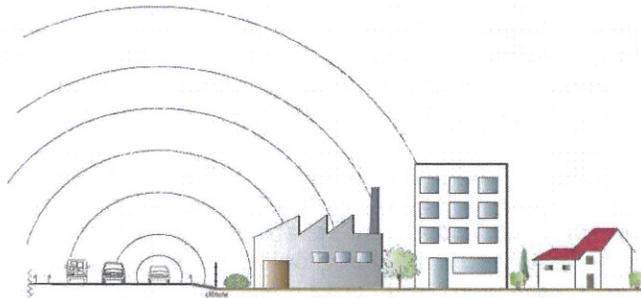
Traduction possible dans le PLU



Il est également rappelé que la réglementation ne devra pas nuire à la réalisation et à l'entretien des écrans anti-bruit. Les dispositions réglementaires devront contenir des mesures dérogatoires propres à leur mise en place.

- réserver l'urbanisation nouvelle la plus proche de l'autoroute à des implantations moins sensibles au bruit que l'habitat : boisements, équipements, activités économiques. Ces occupations peuvent facilement être traduites dans la partie réglementaire du PLU (zonage, etc.),

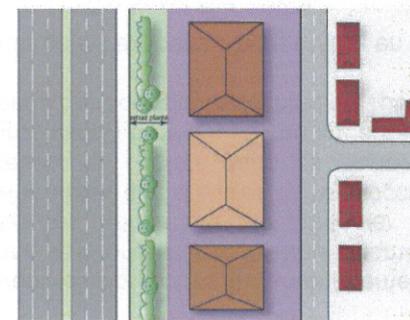
- travailler sur l'épannelage des constructions : des constructions d'activités, ou tertiaires plus hautes en premier front bâti peuvent servir d'écran acoustique.



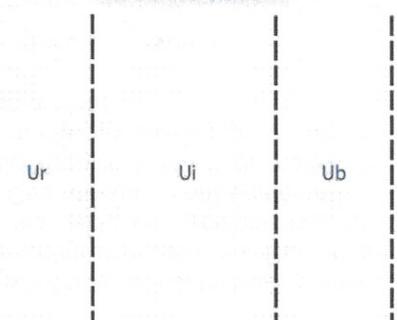
Traduction possible dans le PLU



Domaine autoroutier Zone d'activités Quartier résidentiel

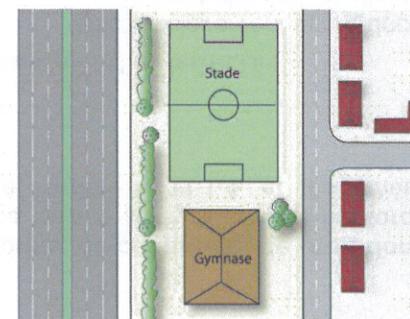


Traduction possible dans le PLU

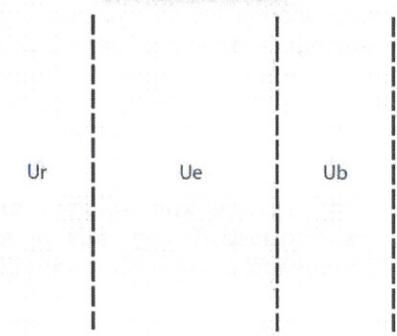


Zone Ur = zone réservée à l'activité autoroutière
Zone Ui = zone d'activités
Zone Ub = zone d'habitat

Domaine autoroutier Plaine des sports Quartier résidentiel



Traduction possible dans le PLU



Zone Ur = zone réservée à l'activité autoroutière
Zone Ue = zone réservée aux équipements
Zone Ub = zone d'habitat

Le paysage

Une urbanisation trop proche de l'infrastructure génère bien souvent une banalisation paysagère des territoires traversés et une mauvaise image. Cette banalisation est plus flagrante aux entrées de villes et à proximité des diffuseurs où l'autoroute représente un facteur d'attractivité pour les activités économiques.

Objectif : préserver et valoriser les paysages traversés.

Recommandations :

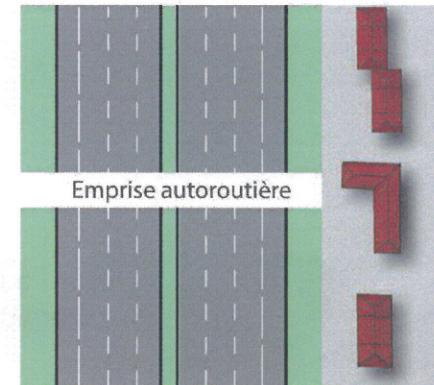
Une marge de recul suffisante entre l'infrastructure et les urbanisations devrait toujours être conservée quel que soit le type d'occupation aux abords de l'infrastructure.

- Préserver des bandes inconstructibles suffisamment larges entre l'infrastructure et les zones constructibles et déterminer leur traitement paysager et ainsi favoriser la biodiversité.
- « Travailler » le paysage traversé par l'autoroute par des séquences composées : séquences construites, séquences végétales...
- Encourager une concertation avec les élus en amont lors de l'établissement des prescriptions et en aval avec l'aménageur (dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation), pour favoriser des aménagements en cohérence et en prolongement de ceux de l'autoroute et de la Collectivité.
- Favoriser le renouvellement urbain au lieu de l'extension linéaire le long des axes autoroutiers.

Ces mesures peuvent être mises en œuvre :

- dans les SCOT, les PLU et les PLUi, notamment dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation, et dans le zonage,
- dans les études en application de l'article L111.8 du Code de l'urbanisme,
- dans les aménagements.

Implantation aux abords des autoroutes



Implantation trop proche de l'autoroute à proscrire y compris dans le cadre de l'article L 111 - 1 - 4



Le territoire naturel

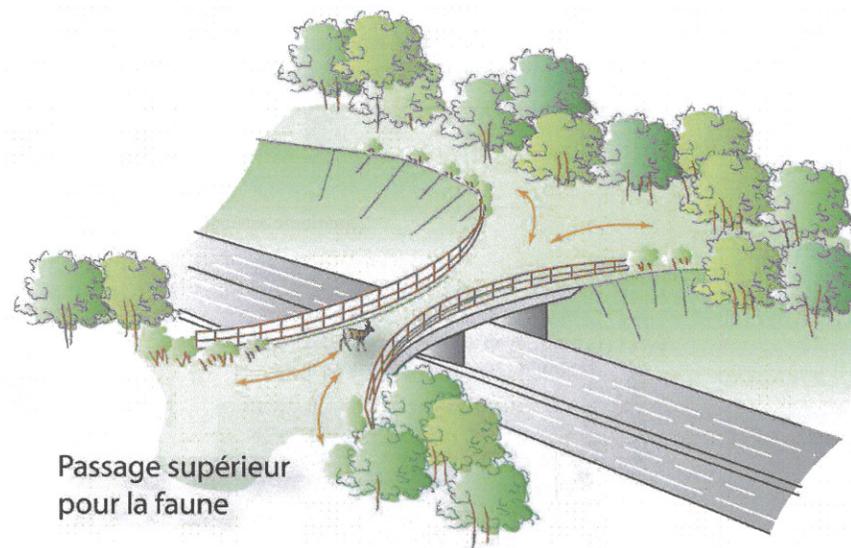
L'infrastructure autoroutière génère souvent un effet de coupure dans le fonctionnement naturel du territoire (rupture dans les corridors biologiques). Pour compenser ces effets négatifs sur la biodiversité et sur le fonctionnement des populations animales, la société autoroutière a maîtrisé des espaces naturels complémentaires et a mis en place des passages à faune. Ces espaces doivent être reliés en continuité et en cohérence avec ceux existants sur le territoire de proximité. Or on constate parfois des défrichements de ces trames vertes rendant inopérants ces ouvrages.

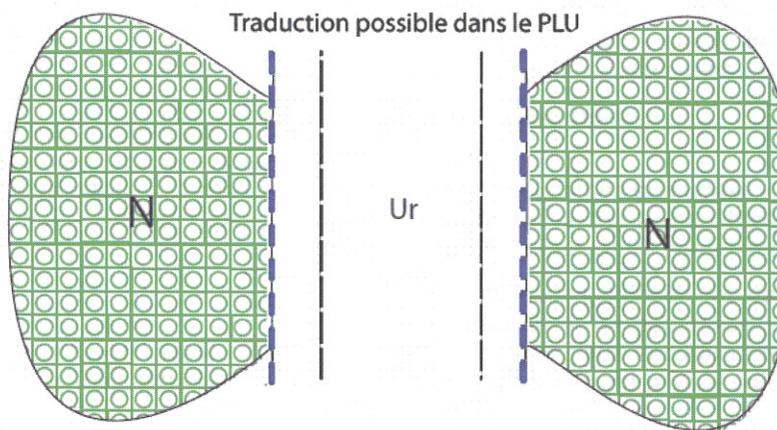
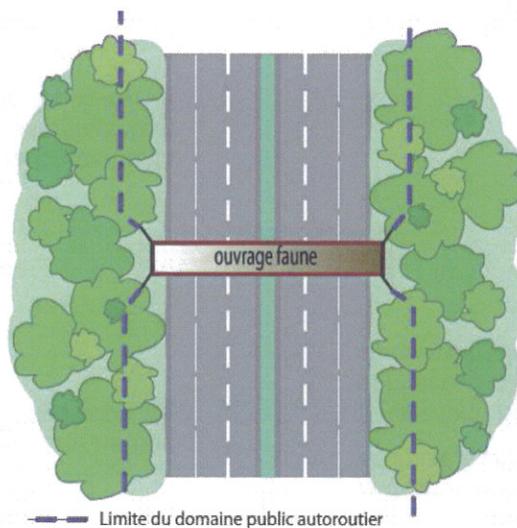
Objectifs : préserver les corridors biologiques

Recommandations

Dans les SCOT, les PLUi et les PLU :

- En dehors de l'emprise du domaine public autoroutier, inscrire à l'appui des espaces naturels complémentaires et des ouvrages à faunes (tête de passage) une vocation boisée par la mise en place d'espaces boisés classés modérés d'environ 0.5 ha (que les boisements existent ou non).
- Créer une fiche paysage (Article L.151-23 du code de l'urbanisme) sur les trames vertes en lien avec les ouvrages naturels complémentaires.
- préserver des espaces inconstructibles et classés en zone N (naturelle) aux abords des ouvrages naturels complémentaires et des ouvrages à faunes.
- Réserver et aménager des corridors sur l'ensemble de la commune
- Mettre en place une concertation pour ne pas instituer d'EBC sur des emprises destinées à être aménagées (augmentation de voies, parkings, bassin de rétention, merlons...).
- Lorsque les défrichements sont interdits, veiller à exempter les aménagements, constructions, équipements et installations liés aux activités autoroutières.





- Ur = zone réservée à l'activité autoroutière
- N = zone naturelle protégée
-  = Espace Boisé Classé (interdiction de défricher)
-  = Limite du domaine public autoroutier

Protection de la ressource en eau

Préoccupée par la protection de la ressource en eau, la société met en place des ouvrages de récupération et de traitement des eaux pluviales, notamment dans le cadre de la protection des zones sensibles (zone de captage).

Ces installations sont validées par l'Administration et sont réservées à l'activité autoroutière, elles sont dimensionnées pour protéger le milieu naturel de la pollution générée par les infrastructures autoroutières.

Recommandations

Rappeler dans les dispositions générales du règlement qu'il convient, dans les aménagements aux abords de l'infrastructure, de ne pas utiliser ces ouvrages pour des occupations non liées à l'activité autoroutière (sauf accord exprès du concessionnaire). Ainsi, les nouveaux aménagements (urbanisation, voirie) implantés à proximité de l'infrastructure doivent voir leur propre réseau d'évacuation suffisamment dimensionné.

Le droit de préemption urbain (DPU)

Il est rappelé que la Commune est en mesure d'instituer un droit de préemption urbain sur les zones urbaines ou à urbaniser de son territoire.

L'emprise du domaine public autoroutier étant inaliénable, il convient de ne pas l'inscrire dans le DPU autant que possible, en fonction de la configuration de zonage.

L'assainissement

Recommandations

Le PLU doit autoriser, au sein du règlement, les deux types de raccordements (collectif, individuel) pour ne pas restreindre les possibilités d'aménagement d'APRR, en particulier lorsqu'il existe des aires de service ou de repos sur la Commune.

Les clôtures :

Pour information, il est précisé que les clôtures autoroutières ne délimitent pas l'emprise du domaine public autoroutier, ces dernières étant implantées en retrait pour faciliter leur entretien.

L'édification de clôture n'est normalement pas soumise à déclaration préalable, sauf dans certains secteurs comme les AVAP (aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine), les périmètres de monuments historiques, et dans les zones instituées par les Communes par délibération.

Ce ne sont pas les PLU ou les cartes communales qui soumettent l'édification des clôtures à déclaration préalable, mais les PLU doivent comprendre les secteurs concernés en annexe.

Recommandations

- Le maître d'ouvrage, à l'occasion de l'élaboration de son document d'urbanisme, devra vérifier que les emprises traversées par les infrastructures autoroutières ne soient pas soumises à DP car cela alourdit les procédures de gestion d'APRR et n'est pas compatible avec le caractère d'urgence qu'il peut y avoir à remplacer ou créer un tronçon de clôture pour la sécurité des usagers.
- Si les emprises autoroutières sont concernées, il convient de modifier la délimitation des secteurs dans lesquels l'édification des clôtures est soumise à DP par la procédure adéquate.
- Il convient également de veiller à exempter les clôtures liées au domaine public autoroutier des règles de hauteur des documents d'urbanisme (article 11).

La sécurité autoroutière

Plusieurs types d'aménagements ou d'urbanisations aux abords de l'infrastructure peuvent représenter des sources potentielles d'insécurité routière : voiries, merlons, activités nuisantes, fumées...

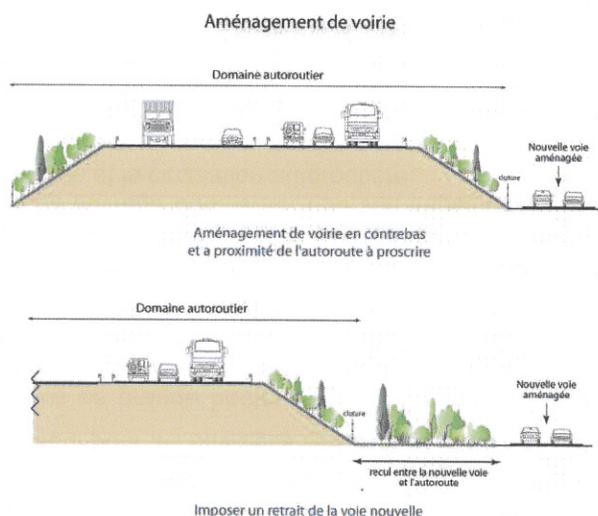
Objectif : conforter la sécurité routière.

Recommandations

- aménagements de voiries

La création de voiries trop proches de l'infrastructure, ou le changement de destination de voies traversantes existantes, peuvent engendrer des incompatibilités avec la sécurité routière des usagers de l'autoroute et nécessitent ainsi des réflexions particulières comme le retrait suffisant entre les nouvelles voies et l'infrastructure autoroutière, les équipements de sécurité.... Cette exposition est plus importante quand ces voiries nouvelles sont en contrebas ou au niveau de l'infrastructure autoroutière.

Il convient d'imposer dans les aménagements, des SCOT, PLUI, PLU et les études loi Barnier une prise en compte de ces contraintes en concertation avec APRR. Il s'agit d'éviter des accidents entre véhicules de l'autoroute et des voiries qui peuvent être très circulées.



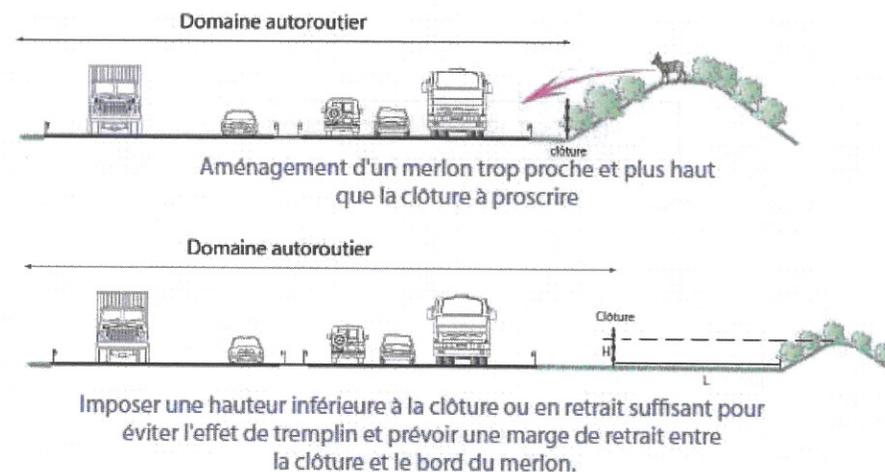
Il convient également de ne pas nuire au développement de voies ou chemins nécessaires à la gestion et à l'entretien de l'autoroute (chemins liés à la phase chantier ou à la phase de fonctionnement par exemple).

- aménagements de merlons, remblais etc.

Il arrive que des merlons soient aménagés aux abords de l'autoroute lors d'une opération d'urbanisation ou de travaux. Si ces merlons sont situés de façon trop rapprochée de l'autoroute et de sa clôture, ou plus hauts que la clôture autoroutière, ils facilitent l'intrusion des animaux sur le domaine autoroutier. En cas d'aménagement de ce type il conviendra de prévoir un retrait suffisant entre le merlon (ou remblai) et la clôture et/ou de limiter notamment la hauteur de l'ouvrage à celle des clôtures délimitant le domaine public autoroutier.

En cas de limitation ou d'interdiction des affouillements ou exhaussements de sols dans le règlement, veillez à bien exempter ceux liés à l'activité autoroutière.

Aménagement de merlons



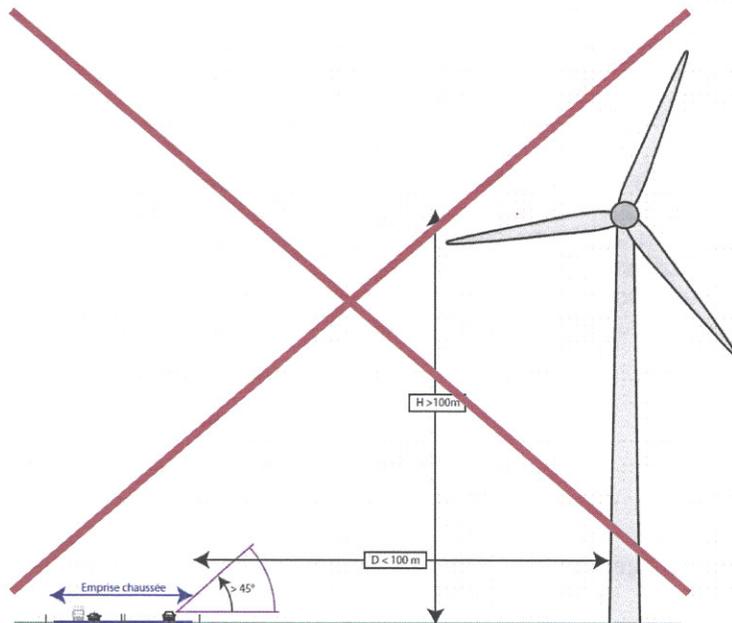
- Pylônes, mâts, éoliennes :

Pour les pylônes et mâts, prévoir un retrait minimal équivalent à la hauteur de l'ouvrage ($D=H$) sauf pour les ouvrages liés à l'activité autoroutière.

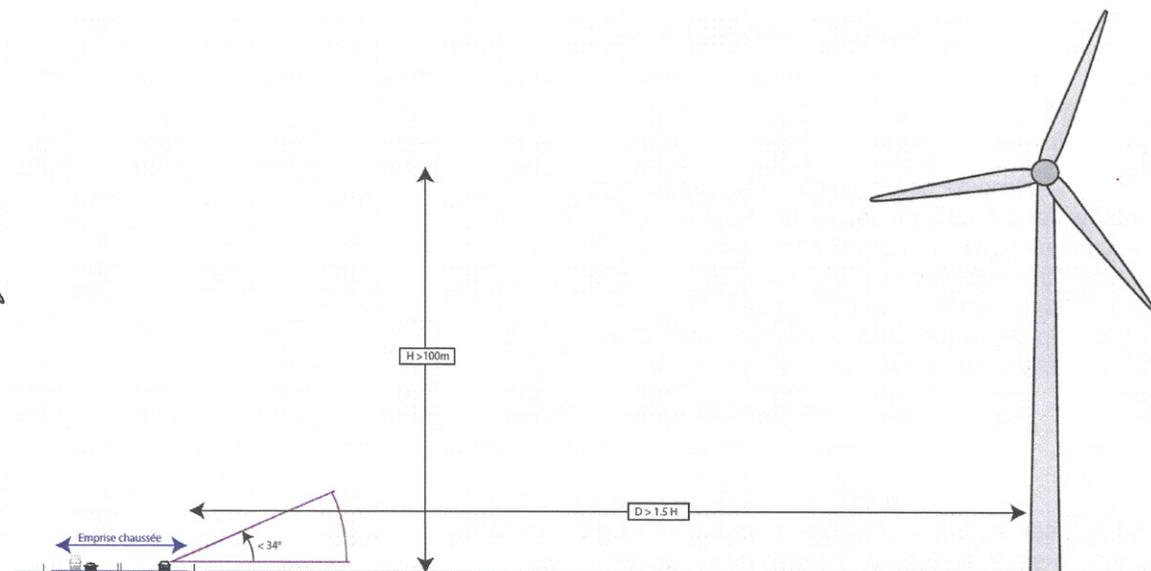
Pour les éoliennes de grande hauteur, le retrait minimal sera à déterminer en fonction du risque de chute ou de sécurité pour les usagers de l'autoroute (ne pas attirer de façon excessive l'attention de l'automobiliste). Une bande de vigilance de 300 m de part et d'autre de l'autoroute doit être mise en œuvre pour ce type d'ouvrage.

Dans la négative, APRR se réserve le droit de demander à l'Administration de faire déplacer ledit ouvrage pour éviter que son implantation ne compromette la sécurité des usagers et la circulation autoroutière.

Implantation non adaptée à l'infrastructure

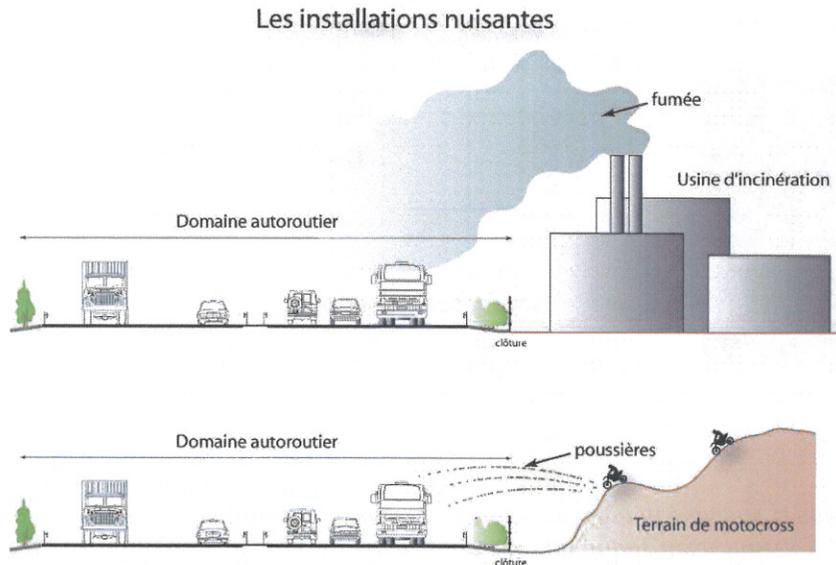


Implantation minimale à respecter $D > 1,5H$



- les installations nuisantes :

Certaines activités sont génératrices de poussières ou de fumées (moto cross, usines d'incinération, carrières etc.). Leur implantation à proximité du domaine autoroutier peut représenter un gêne pour les usagers de l'autoroute et peut être une source d'accidents. Ce type d'implantations à proximité de l'infrastructure devra faire l'objet d'aménagement particulier en concertation avec la Société d'autoroute afin de garantir la sécurité des usagers. Il est rappelé qu'en cas d'implantation d'une ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) ou d'une installation soumise à la réglementation SEVESO, une distance de précaution vis-à-vis de l'infrastructure autoroutière doit être respectée.



- la publicité, les enseignes et préenseignes

La publicité et les enseignes sont les facteurs de banalisation et de médiocrité du paysage les plus importants, elles sont aussi sources d'insécurité routière (enseignes trop nombreuses, ou lumineuses qui représentent des gênes pour la conduite).

Outre les dispositions réglementaires du code de la route (articles R418-1 à R418-9) et du code de la voirie routière (articles L122-2 et R122-4), en dehors de

l'agglomération, les publicités et les enseignes publicitaires sont interdites lorsqu'elles sont visibles de l'autoroute.

En agglomération, une attention particulière doit être apportée aux abords des autoroutes. Il conviendrait notamment dans les aménagements des zones d'activités ou commerciales ou en secteurs urbains :

- de limiter en nombre et en taille les enseignes et publicités par un regroupement des enseignes sur un totem par exemple dont la hauteur doit être limitée,
- d'éviter les enseignes qui débordent des toitures, préconiser une enseigne intégrée à la façade du bâtiment,
- d'éloigner ces éléments de l'infrastructure autoroutière,
- Privilégier les enseignes en lettres découpées sans panneaux de fond ou sur panneaux transparents qui s'intègrent mieux à la façade qui les accueille,
- Associer APRR lors de l'élaboration des règlements locaux de publicité pour des motifs de considérations fonctionnelles en matière d'aires de services ou de repos.

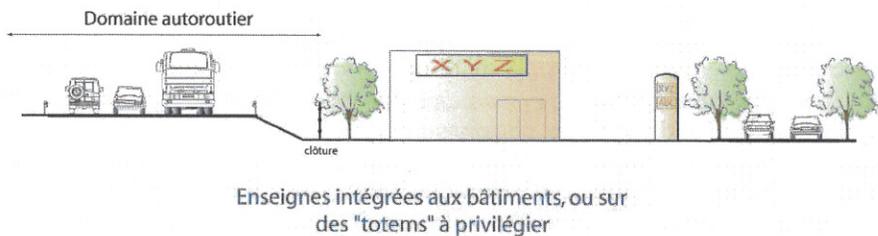
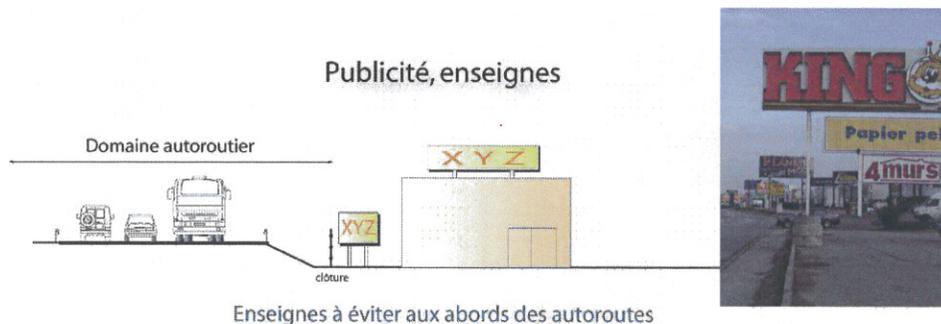
La même attention doit être apportée lors de l'élaboration des règlements locaux de publicité.

Il convient également de rappeler dans le rapport de présentation des documents d'urbanisme, la réglementation actuelle en matière de publicité et notamment l'article R.418-7 du code de la route :

« En agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites, de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 40 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police peut les autoriser dans les limites et aux conditions qu'elle prescrit.

Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 200 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'installation de panneaux ayant pour objet de signaler, dans les conditions déterminées par les règlements sur la signalisation routière, la présence d'établissements répondant aux besoins des usagers ».



2- Dispositions spécifiques à intégrer dans les documents d'urbanisme

Certains besoins d'exploitation de service public d'APRR comme les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les bassins, les aires ... peuvent se trouver en incompatibilité avec les règlements des zones A (agricoles) et N (naturelles) des PLU. Il apparaît donc souhaitable de réserver au domaine autoroutier un zonage et un règlement particuliers, adaptés à la nature des projets ou problématiques majeures.

- le zonage

Un zonage spécifique au fonctionnement autoroutier, (zone Ur par exemple) pourra être mis en place sur les secteurs susceptibles de recevoir des constructions, installations, aménagements et / ou ouvrages liés à l'activité autoroutière : aires (de services et de repos si projet de développement particulier), péages, districts etc.

Ce zonage spécifique devra englober les terrains nécessaires pour les aménagements évoqués ci-dessus et ne devra pas comporter ou être grevé de dispositions incompatibles avec leurs destinations.

Les secteurs uniquement routiers (portions de voiries) pourront s'intégrer dans les zonages avoisinants à condition que le règlement autorise clairement les occupations liées à l'infrastructure (cf. proposition de rédaction ci-après).

Il est également rappelé que le droit commun impose une marge d'inconstructibilité pour certaines constructions (article L.111-6 du code de l'urbanisme), hors espaces urbanisés, de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute. Sont toutefois admis au sein de cette marge les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public.

En cas de dérogation de l'article L111.6 suite à l'amendement Dupont, dans les secteurs urbanisés ou destinés à l'être (entrée de ville), une marge de recul suffisante doit être fixée en fonction des problématiques et possibilités d'évolutions de l'infrastructure autoroutière compte tenu du contexte local.

Dans les secteurs non urbanisés pour les constructions non soumises à la marge de recul, et en cas de réduction par une étude d'entrée de ville, il serait nécessaire de préserver une bande inconstructible d'environ 50 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, comptée à partir de l'axe, sauf pour les aménagements, constructions, ouvrages et installations liés à l'activité autoroutière qui doivent pouvoir s'implanter librement aux abords de l'autoroute à laquelle ils sont liés.

- Les orientations d'aménagement et de programmation

Dans toutes les zones sises à proximité des infrastructures autoroutières et sur lesquelles sont instituées des Orientations d'Aménagement et de Programmation, une concertation préalable avec le concessionnaire autoroutier doit être imposée afin qu'APRR puisse rendre un avis sur le projet porté au regard des problématiques suivantes :

- La gestion des eaux pluviales : étant entendu que les projets ne doivent pas rejeter leurs eaux pluviales dans les ouvrages autoroutiers, sauf accord exprès du concessionnaire, ces derniers n'étant pas dimensionnés pour accueillir une charge pluviales supplémentaire.
- La publicité et les enseignes afin que le concessionnaire autoroutier puisse rappeler les préconisations adaptées au regard du projet et notamment prévoir des préconisations adaptées de nature à réduire tout risques de sécurités vis-à-vis des usagers (détournement d'attention, éblouissements...),
- La réduction des nuisances éventuelles principalement au regard des opérations et constructions projetées (bruit, nuisance visuelle, création de poussières...)
- Les aménagements liés aux constructions (voirie, merlon...) susceptibles de porter atteinte au domaine public autoroutier.

- **Le règlement**

Dans les zones non réservées spécifiquement au fonctionnement autoroutier et notamment dans les zones A (agricoles) et N (naturelles) ; des dispositions dérogatoires devront être autorisées pour les constructions, aménagements, exhaussements et affouillements, ouvrages et installations liés à l'activité autoroutière (y compris installations autoroutières), en dérogation aux dispositions réglementaires des articles du PLU.

Dans les zones réservées au fonctionnement autoroutier, la proposition de règlement suivant pourra être mise en œuvre, et éventuellement adaptée au contexte local.

Dans les zones constructibles incluses dans les secteurs affectés par le bruit, rappeler cette contrainte dans le chapeau introductif de la zone ou l'article 2 du règlement.

En outre, d'une manière générale, il convient dans le règlement des zones concernées par des infrastructures autoroutières :

- De mentionner la présence de l'autoroute dans le chapeau réglementaire
- D'exempter les aménagements liés à l'activité autoroutière de l'obligation de pourcentage d'espace vert, de plantation, ou de maintien des plantations existantes (article 13)

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE Ur

CARACTERISTIQUES DE LA ZONE

Il s'agit d'une zone réservée au fonctionnement de l'activité autoroutière.

SECTION I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

Article Ur 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Toutes les constructions et utilisations du sol non liées à l'activité autoroutière sont interdites sauf celles autorisées à l'article 2.

Article Ur 2 - Occupations et utilisations du sol admises

Les constructions, installations et occupations du sol sont admises sous condition d'être liées à l'activité autoroutière et notamment :

- Les activités économiques
- Les affouillements, exhaussements de sols,
- Les aménagements, installations et ouvrages, chemins latéraux, voies d'accès...
- L'hébergement du personnel lié au fonctionnement de l'infrastructure autoroutière.

Toutefois, les équipements publics sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec l'activité autoroutière.

SECTION II - Conditions de l'occupation du sol

Article Ur 3 - Accès et voirie

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 4 - Desserte par les réseaux

1 - Eau :

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

2 - Assainissement :

Eaux usées :

Un dispositif d'assainissement (individuel ou collectif) conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.

Eaux pluviales :

Les constructions, installations, aménagements non liés à l'activité autoroutière ne peuvent rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau et les ouvrages de gestion liés à l'autoroute sauf accord exprès du concessionnaire.

Article Ur 5 - Caractéristiques des terrains

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent s'implanter avec un retrait minimum de 3 m de l'alignement de la voie. Une implantation dans une bande de 0 à 3 m est toutefois admise pour des contraintes techniques ou de sécurité.

Dans le cas où la zone Ur ne correspond pas au seul domaine public autoroutier, et pour les constructions admises non liées à l'activité autoroutière, une marge de recul supérieure pourra être imposée pour des motifs de sécurité (création d'une gêne, risque de chute ou risque d'attirer l'attention des automobilistes de manière excessive...).

Article Ur 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent s'implanter avec un retrait minimum de 3m de la limite de la zone Ur. Une implantation dans une bande de 0 à 3 m est toutefois admise pour des contraintes techniques.

Article Ur 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 9 - Emprise au sol

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 10 - Hauteur maximum des constructions

La hauteur des constructions, mesurée à partir du sol naturel avant travaux à l'égout de toiture ou à l'acrotère est limitée à 10 m (hors installations techniques), voire 25 m dans les secteurs où un aménagement hôtelier de 5 à 6 étages peut être autorisé).

Ces limites peuvent ne pas être appliquées à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques (passerelles par exemple). Les ouvrages techniques liés ou nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif pourront être exemptés des règles de hauteur.

En outre, dans le cas où la zone Ur ne correspond pas au seul domaine public autoroutier, le règlement doit prévoir des dispositions différentes pour des raisons de sécurité.

Article Ur 11 - Aspect extérieur – Aménagement des abords

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 12 - Stationnement

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Article Ur 13 - Espaces libres – Aires de jeux et de loisirs - Plantations

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Section III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article Ur 14 - Coefficient d'Occupation du Sol

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Section IV : OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTIONS, TRAVAUX, INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS

Article Ur 15 – Obligations imposées en matière de performance énergétiques et environnementales

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

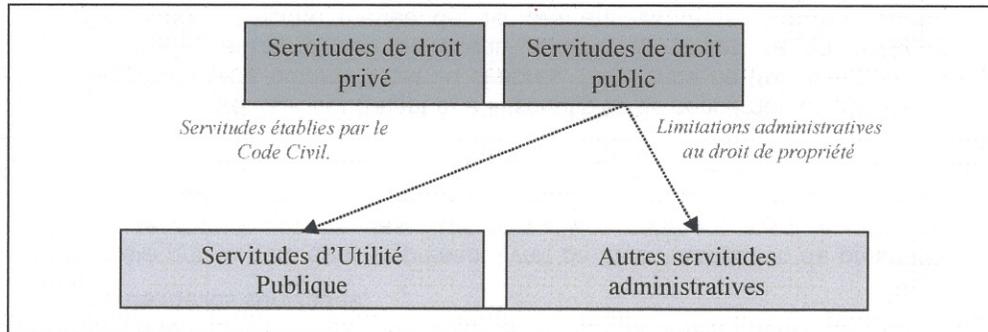
Article Ur 16 – Obligations imposées en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques.

Il n'est pas fixé de prescription particulière.

Les servitudes liées à l'autoroute

Il existe de très nombreuses servitudes émanant de différents textes de loi.

Cette note de présentation, non exhaustive, a vocation à présenter les principales servitudes en lien avec les infrastructures autoroutières à prendre en compte dans vos projets.



Avant toute chose, il est important de rappeler que les servitudes administratives légales (prévues par un texte ou par la jurisprudence) et liées à l'autoroute existent dans le but de protéger, aménager, conserver le Domaine Public Autoroutier (DPAC), ainsi que d'assurer la sécurité de la circulation routière.

Ainsi, les aisances de voirie accordées traditionnellement aux riverains des voies publiques ne s'appliquent pas aux autoroutes (*article L.122-2 du Code de la Voirie Routière et article L.111-13 du Code de l'Urbanisme*).

Les aisances de voiries auxquelles n'ont pas le droit les riverains des autoroutes sont au nombre de 4 :

- pas de droit d'accès (possibilité d'entrer et de sortir librement),
- pas de droit de vue (ouverture ou maintien de fenêtre sur la voie publique),
- pas de droit d'arrêt momentané (possibilité d'immobiliser le véhicule pour charger ou décharger des personnes ou marchandises),
- pas de droit d'écoulement des eaux pluviales et ménagères.

Par ailleurs, les collectivités locales n'ont pas le pouvoir d'accorder, dans le PLU, des accès aux autoroutes, ce qui constituerait une violation du Code de la Voirie Routière.

1. Les servitudes de droit privé :

D'une manière générale, lorsque les dépendances du domaine public autoroutier se trouvent dans la même situation que les propriétés privées, elles jouissent des mêmes servitudes légales.

Exemple : Les eaux

Les riverains situés en contrebas des voies publiques (fonds servants) sont obligés de recevoir les eaux qui en découlent naturellement (*article 640 du Code Civil*).

Recommandations : Faire un rappel dans les dispositions générales du règlement.

2. Les servitudes de droit public :

2.1. Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) :

Les SUP sont des servitudes administratives d'ordre public qui doivent résulter d'un acte administratif conformément à la loi qui les institue dans leur principe.

Contrairement aux autres servitudes administratives ou de droit privé, ces dernières ne font pas (en principe) l'objet d'une indemnisation.

Leur non-respect est en principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge civil (tribunal de grande instance).

Les SUP sont généralement instituées au profit de l'intérêt général par une déclaration d'utilité publique. Elles supposent un fond dominant. Ce sont des charges d'origine légale pesant sur des fonds privés et caractérisées par leur but d'intérêt général, comportant des interdictions ou des limitations à l'exercice du droit d'occuper ou d'utiliser le sol.

Lorsque les communes sont dotées d'un document d'urbanisme, les servitudes doivent être obligatoirement reportées sur la liste des servitudes d'utilité publique annexée pour être opposables aux tiers.

La liste des SUP qui doivent être annexées est instituée par le code de l'urbanisme (article R.151-51). Il s'agit majoritairement de servitudes liées à l'environnement comme les périmètres des Monuments Historiques, les PPRI, ainsi que celles liées à des ouvrages de transport d'électricité ou de gaz...

Une partie de la doctrine administrative s'étonne que le code de l'urbanisme qualifie de servitudes d'utilité publique les servitudes de visibilité (EL5), d'alignement (EL7) et d'interdiction d'accès (EL11) car il s'agirait plutôt de servitudes administratives instituées au profit du domaine public autoroutier que de réelles servitudes.

Il a été pris le parti dans le présent livret de recommandation de présenter ces servitudes comme des SUP afin d'être cohérent avec le code de l'urbanisme, dans un souci de praticité.

A priori, quatre SUP pourraient être susceptibles de concerner les abords de l'autoroute mais comme il est vu ci-après, l'existence de trois d'entre-elles se révèle rarissime sur le réseau APRR, en raison de la politique d'acquisition foncière menée depuis des années. Ainsi, les terrains qui pouvaient éventuellement faire l'objet de servitude EL5, EL6, EL7 ont été acquis par APRR ou sont en cours d'acquisition, ce qui rend inutile et inexistant ce type de SUP aux abords du domaine public autoroutier concédé à APRR.

En revanche, selon la doctrine ministérielle, la servitude EL11 d'interdiction d'accès sur les autoroutes trouve à s'appliquer de manière générale aux abords du domaine public autoroutier concédé à APRR.

EL11 : Les servitudes d'interdiction d'accès :

Les propriétés riveraines à une autoroute n'ont pas le droit d'avoir d'accès direct sur celle-ci ainsi que sur les points aménagés à cet effet.

Article L122-2 : « Les propriétés riveraines des autoroutes n'ont pas d'accès direct à celles-ci. Les propriétaires riverains n'exercent les autres droits reconnus aux riverains des voies publiques que sous réserve des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. »

Des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Cette servitude devra donc être reportée dans les plans des SUP annexés aux documents d'urbanisme, d'une manière générale.

Pour mémoire :

EL5 : Les servitudes de visibilité :

Dans certains cas, les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques, situées à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique, peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité.

Ces servitudes peuvent comporter l'interdiction de bâtir ou l'obligation de supprimer les murs de clôture, les plantations gênantes.

A la lecture des articles L.114-1 et suivants du code de la voirie routière, si une telle servitude existe, elle doit être prévue dans un plan de dégagement, approuvé suite à une enquête publique, qui identifie les parcelles concernées et définit la servitude.

Concrètement, la servitude de visibilité ne devrait pas concerner les autoroutes, non constituées (par principe) de croisements ou virages.

EL6 : Les servitudes de réservation des terrains pour futures autoroutes :

Le décret n°58-1316 du 23 décembre 1958 prévoit que les terrains nécessaires à la création, la rectification, l'élargissement des autoroutes ou à la construction de sections nouvelles, ou la création de champs de visibilité, peuvent être « réservés » pour cause d'utilité publique par décret, dans une zone de 20 mètres au maximum de part et d'autre des limites de la route existante ou projetée.

Sur les terrains réservés et définis dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique, le permis de construire ne peut être accordé pour aucune construction nouvelle ou modification de construction existante, sauf dérogation accordée par le préfet (article 3 dudit décret).

Les propriétés soumises à cette servitude ne peuvent pas faire l'objet d'une servitude d'alignement (article 7 dudit décret).

Cette servitude ne trouve pas application aux abords des autoroutes dans le sens où APRR acquière l'ensemble des emprises nécessaires à la création ou à l'aménagement des autoroutes.

EL7 : Les servitudes d'alignement :

La servitude d'alignement permet de définir la limitation exacte entre le domaine public et le domaine privé. Pour être opposables aux tiers, les servitudes d'alignement doivent être reportées dans les documents d'urbanisme.

Lorsque la servitude est instituée, la propriété des parcelles privées non closes de murs et non bâties sises aux abords des voies est directement incorporée dans le domaine public du concessionnaire. Lorsque les parcelles sont bâties ou closes de murs, la servitude restreint les travaux confortatifs, la propriété du bien ne pourra être acquise directement que lorsque les constructions ou murs de clôtures auront été détruits.

Toutefois la présence de telles servitudes aux abords de l'autoroute semble rarissime considérant que la création ou la modification des autoroutes concernent majoritairement des parcelles agricoles ou naturelles non closes et non bâties, directement incorporées dans le domaine public autoroutier.

2.2. Les autres servitudes administratives :

Pour connaître les servitudes administratives concernant une autoroute en particulier, ainsi que le plan de dégagement, il est possible de consulter la Déclaration d'Utilité Publique et de vérifier si un décret en conseil d'Etat en fixe la liste, voire des arrêtés préfectoraux. Si tel est le cas, cette liste devra alors être annexée au PLU.

2.2.1. Les servitudes d'urbanisme :

Les servitudes d'urbanisme sont des charges réelles résultant de la réglementation d'urbanisme textuellement rédigées dans un but d'aménagement de l'espace urbain et non liées à un fond dominant. Elles sont issues du code de l'urbanisme (règlement national d'urbanisme) ou d'une réglementation locale (PLU, ZAC, plan de sauvegarde...) et se traduisent par des limitations à l'exercice du droit de propriété.

Qu'elles soient d'origine légale (instituées par application du Code de l'Urbanisme) ou particulières (servitudes définies dans un document d'urbanisme), les servitudes d'urbanisme régissent de par leur objet les divers modes d'occupation ou d'utilisation des sols.

Comme les SUP, ce sont des servitudes administratives d'ordre public qui doivent résulter d'un acte administratif conformément à la loi qui les institue dans leur principe. Leur non-respect est en principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge civil (tribunal de grande instance).

Exemple 1 : Les marges de recul :

Pour les communes non couvertes d'un document d'urbanisme :

Le Règlement National d'Urbanisme fixe pour principe que le territoire est inconstructible en dehors des secteurs urbanisés (principe de constructibilité limitée – article L.111-3 du Code de l'urbanisme).

En secteurs urbanisés, l'article R.111-16 du code de l'urbanisme prévoit qu'une marge de recul est imposée pour les bâtiments édifiés en bordure d'une voie publique en fonction d'un rapport entre la distance d'implantation (*comptée horizontalement de tout point de l'immeuble au point le plus proche de l'alignement opposé*) et la hauteur des constructions projetées ($d=H$).

Pour l'ensemble des communes :

En dehors des secteurs urbanisés, l'article L.111-6, du code de l'urbanisme fixe une servitude de recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute. Cette marge de recul s'applique à certaines constructions sises en bordure de ces axes ou en bordure des bretelles d'autoroute constituant une liaison entre deux sections d'autoroute ou une liaison entre une autoroute et une route classée à grande circulation.

Sauf dispositions contraires dans un PLU, cette marge de recul ne s'applique ni :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

En outre, une distance minimale à observer entre les ruches d'abeilles et les autoroutes peut être instituée par arrêtés préfectoraux (*articles L.211-6 et L.211-7 du code rural*). A défaut de décision par le Préfet, les Maires déterminent à quelle distance des voies publiques les ruchers découverts doivent être établis.

Préconisations dans les documents d'urbanisme (PLU et CCO):

- Faire figurer l'emprise de la marge de recul de manière graphique dans le rapport de présentation du document,

- Pour les constructions exemptées ou en cas de réduction de la marge de recul par une étude d'entrée de ville, il serait nécessaire de préserver une bande inconstructible d'environ 50 mètres minimum de part et d'autre de l'infrastructure pour des raisons de sécurité, avec un recul équivalent à la hauteur des constructions.
- En cas d'institution d'une marge de recul, exempter clairement les constructions, ouvrages, installations, aménagements, exhaussements et affouillements liés à l'activité autoroutière dans les règlements des zones traversées par l'autoroute, que ce soit des zones urbaines, naturelles ou agricoles.
- Le rapport de présentation du document d'urbanisme pourra utilement mentionner l'existence d'une zone de recul des ruches aux abords des autoroutes si elles existent.

Exemple 2 : Pose de canalisation :

A l'exception des installations nécessaires à l'exploitation de l'autoroute, et des installations souterraines autorisées pour le réseau public de transport d'électricité et de télécommunications, aucune autorisation ne peut être accordée pour la pose, à l'intérieur des emprises des autoroutes, de canalisations aériennes ou souterraines longitudinales de quelque nature que ce soit (*article R.122-5 du Code de la Voirie Routière*).

2.2.2. Les servitudes classiques :

Les servitudes administratives classiques sont des charges que doivent supporter des propriétés riveraines du domaine public autoroutier afin de permettre une meilleure utilisation de ce dernier, et ce, dans le respect de son affectation.

Etablies dans l'intérêt général, elles résultent d'un acte unilatéral (une loi), mais un décret peut les instituer.

Leur non-respect est un principe assorti de sanctions pénales et les litiges relatifs à leur mise en œuvre sont portés devant le juge judiciaire.

Concernant le domaine public routier, les servitudes administratives portent sur la réservation des terrains, les plantations et les fouilles, et ce dans un souci principal de **sécurisation** des voies publiques.

Exemple : Prévention et lutte contre l'incendie et obligation de débroussaillage :

Les riverains des autoroutes peuvent être contraints de respecter des règles de gestion forestière dans le but de prévenir les incendies en garantissant notamment une rupture de continuité du couvert végétal (*article L.131-8 du Code forestier nouveau*).

Ainsi, le débroussaillage ou l'essartage peuvent être imposés par arrêté préfectoral aux propriétaires de forêts riveraines de l'autoroute sur des bandes latérales n'excédant pas 100 m de largeur.

De plus, dans les zones situées à moins de 200 mètres de bois et forêts, APRR peut procéder à ses frais au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé des bois et forêts sans que les propriétaires puissent s'y opposer.

Cette servitude est instituée sur décision de l'autorité administrative compétente de l'Etat dans une bande n'excédant pas 20 m de largeur de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (*article L.134.10 du Code forestier nouveau*).

Lorsque les autoroutes sont inscrites au plan départemental ou interdépartemental de protection des forêts contre les incendies, ou répertoriées comme des voies assurant la prévention des incendies, le débroussaillage pourra être réalisé d'office par les collectivités ou leur groupement dans une bande portée à 100 m de largeur maximum de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (*article L.134.10 du Code forestier nouveau*).

Préconisations :

- Annexer les arrêtés préfectoraux s'ils existent,
- Mentionner alors les servitudes dans le rapport de présentation et le règlement des zones concernées,
- Faire figurer graphiquement dans le rapport de présentation les emprises soumises à des règles de gestion particulière, ou à débroussaillage.

Exemple : Distance des plantations et constructions

L'implantation des arbres est soumise à autorisation en bordure de l'autoroute et ce pour ne pas nuire à la sécurité publique et à la circulation autoroutière.

L'article R.116-2-5° du code de la voirie routière prévoit que leur implantation est soumise à autorisation à moins de 2 mètres du domaine public autoroutier.

Préconisation :

- Il convient de rappeler cette servitude dans le rapport de présentation

Exemple : Ecoulement des eaux

Les propriétés riveraines des autoroutes ne jouissent ni du droit de déverser les eaux d'égout des toitures sur les autoroutes ni du droit d'y déverser les eaux ménagères (*article 681 du Code Civil*), sauf lorsque des permissions de voirie prescrivant le cas échéant le paiement d'une redevance, sont accordées considérant que les déversements ne sont pas incompatibles avec les conditions d'établissement et d'exploitation de l'autoroute (*R.122-3 de Code de la Voirie Routière*).

Préconisation :

- Faire un rappel dans les dispositions générales du règlement. Préciser notamment que le déversement des eaux pluviales propres peut être admis avec l'accord du concessionnaire et l'obtention d'une permission de voirie.

Exemple : Les restrictions de publicité :

Des servitudes sont imposées aux propriétés riveraines, limitrophes, ou voisines des axes autoroutiers pour éviter les abus de publicité et favoriser la sécurité routière ainsi que la protection des automobilistes.

Une distance d'éloignement de 40 mètres, mesurés à partir des bords extérieurs de la chaussée, et de 200 mètres en dehors des agglomérations est imposée pour les publicités et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles depuis l'autoroute (*l'article 9 du décret n° 76-148 du 11 février 1976 codifié à l'article R.418-7 du code de la Route*).

La procédure de constatation de ces infractions est détaillée dans les articles L.116.2 à L.116.8 de Code de la Voirie Routière. La violation de ces interdictions est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième catégorie (*article R.418-9 du code de la Route*).

Le Préfet ou ses représentants, dûment assermentés, sont habilités à constater sur l'ensemble du département les infractions aux différents codes et le Maire exerce les mêmes pouvoirs de police sur sa commune.

Les constatations sont portées devant le juge judiciaire.

2.2.3. Les servitudes de reculement en matière d'alignement :

Ces servitudes sont issues d'un plan d'alignement et ne concernent que les propriétés bâties ou closes de mur car les autres sont transférées en pleine propriété à la personne publique dès approbation du plan.

S'il en existe, elles sont figurées telles des servitudes d'utilité publique d'alignement (EL7).

Elles font l'objet d'une indemnisation comme en expropriation et de recours devant le tribunal administratif pour toute contestation de la procédure ou devant le juge de l'expropriation pour toute contestation de l'indemnité.

3- Prévoir l'avenir

La société autoroutière doit anticiper les besoins futurs et particulièrement en matière foncière.

Les aménagements et les urbanisations trop proches de l'infrastructure rendent impossible la mise en œuvre des aménagements nécessaires aux évolutions de l'infrastructure autoroutière et engendrent parfois des problématiques et nuisances pour le bon fonctionnement du réseau et la sécurité des usagers.

La prise en compte de ces évolutions nécessite une réflexion en amont des projets d'aménagement et d'urbanisation. Comme il a été vu précédemment il apparaît nécessaire d'imposer une concertation préalable entre la société autoroutière et la collectivité locale et/ou le porteur de projet pour tous projets situés à proximité de l'autoroute, et ce de façon à adapter les prescriptions d'urbanisme. Cette concertation peut utilement être imposée dans le cadre des Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones concernées.

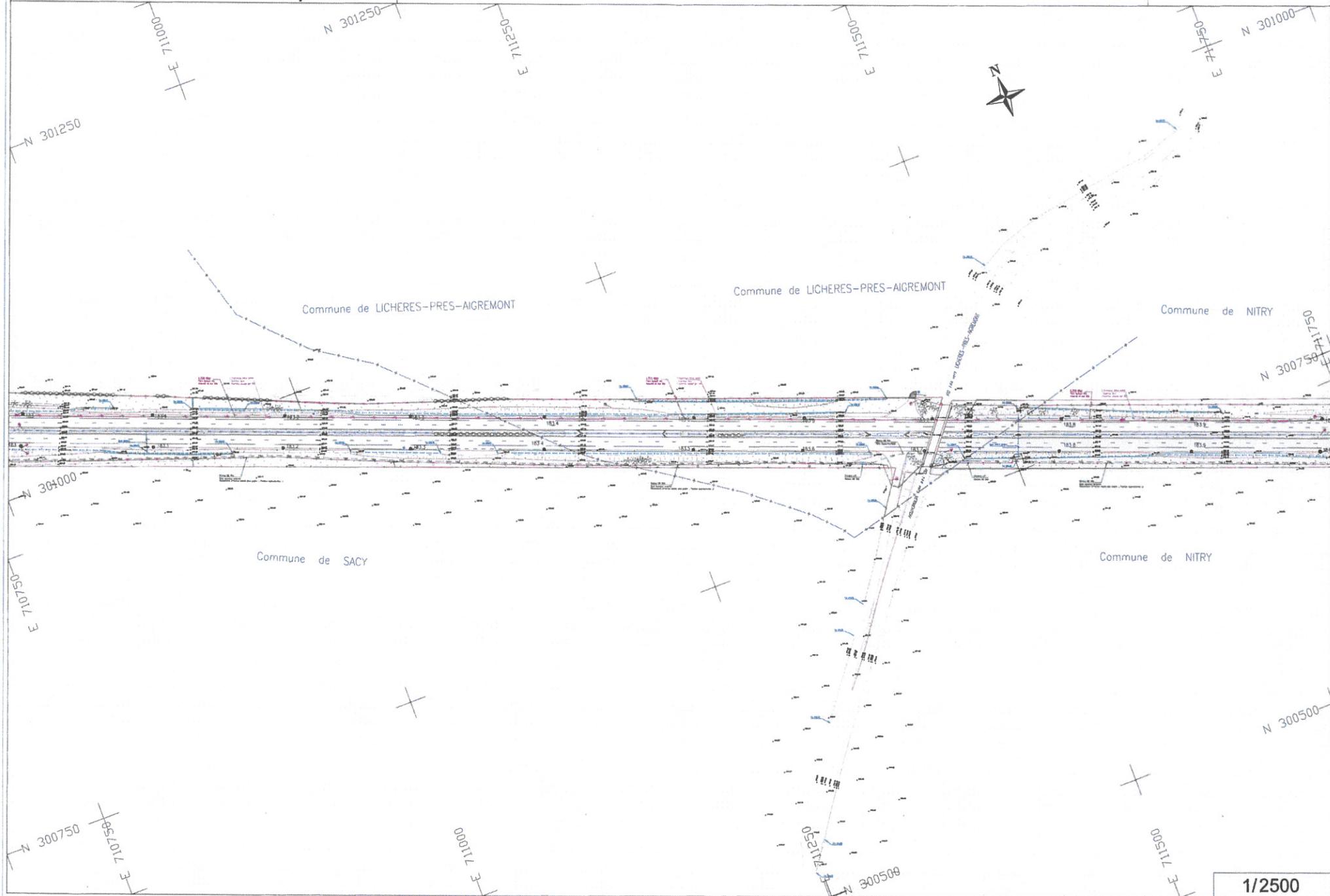
Pour les zones non soumises à orientation et outre la concertation préalable, il apparaît également indispensable que la société autoroutière puisse **formuler un avis** sur les autorisations d'urbanisme sollicitées à proximité et aux abords immédiats des infrastructures autoroutières. **Une démarche associative doit donc être systématiquement engagée par les services instructeurs en vue de recueillir les préconisations qui s'imposent, le cas échéant, et faire le point sur les éventuels risques sécuritaires encourus.**

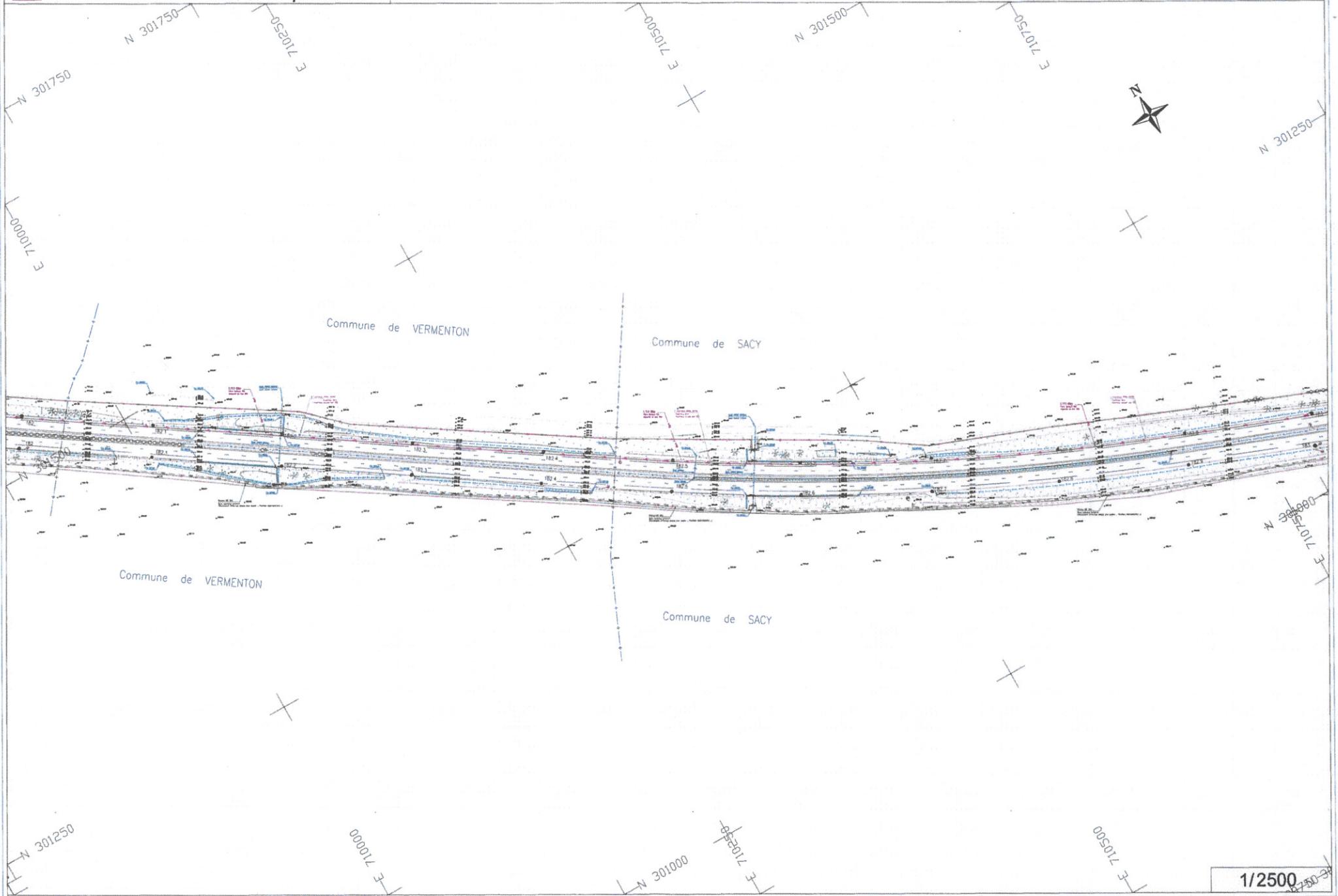
4- Rappel des références réglementaires

Décret n° 2007-815 du 11 mai 2007 approuvant le douzième avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des Autoroutes PARIS-RHIN-RHONE (SAPRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 19 août 1986

| Thème | Loi | Décret ou circulaire d'application |
|--|---|--|
| Réforme de l'urbanisme | Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 Loi n° 2009-967 du 03 août 2009 Loi n° 2010-788 du 10 juillet 2010 Loi n° 2003-590 du 02 juillet 2003 | Décret n° 2001-260 du 27 mars 2001 Décret n° 2012-290 du 29 février 2012 Décret n° 2011-604 du 30 mai 2011 |
| Urbanisme et environnement aux abords des autoroutes en service Constructibilité hors agglomération | Loi n° 95-101 du 2 février 1995, Article 52 L 111-1-4 du C.U. | Circ n° 96-32 du 13 Mai 1996 Circ n°97-110 du 12 décembre 1997 |
| Prise en compte de l'environnement et des paysages dans les projets routiers | Idem Loi d'orientation n° 95-115 du 4 Février 1995 Loi n° 95-101 du 02 février 1995 | Circ n° 96-21 du 11 Mars 1996 et instructions annexées |
| Prise en compte des servitudes d'utilité publique et des projets d'intérêt national dans les P.O.S. | Idem, Article 88 (Article L 126-1 du Code de l'Urbanisme) | Circ n° 95-56 du 20Juillet 1995 |
| Publicité, enseignes et pré-enseignes | Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 | Décret n° 2012-118 du 30 janvier 2012 |
| Publicité et sécurité routière | Code de l'environnement, de la voirie routière et du code de la route | Décret n0 2001-251 du 22 mars 2001 |

| Thème | Loi | Décret ou circulaire d'application |
|--|--|--|
| Enseigne : obligation de déclaration préalable | Article 53 loi du 2 Fév 95 Article R.581-6 du Code de l'environnement | |
| Protection et mise en valeur des paysages | Convention européenne du paysage du 20 octobre 2000 Loi n° 2005-1272 du 13 octobre 2005 | Décret N) 2006-1643 du 20 décembre 2006 Décret n° 94-283 du 11 avril 1994 Décret n° 95-23 du 13 mars 1995 Circ n° 94-88 du 21 novembre 1994 |
| Lutte contre le bruit : Classement des infrastructures terrestres en matière de lutte contre le bruit Limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres Dispositions d'isolation à proximité des infrastructures bruyantes | Loi du 29 juin 2010 Articles L.571-10 et L.571-9 du code de l'environnement | Ordonnance n0 2004-1199 du 12 novembre 2004 Circ du 03 octobre 2005 Arrêté du 30 mai 1996 Arrêté du 23 juillet 2013 |
| Prévention des risques industriels : éloignement des installations dangereuses | Intégration des directives "SEVESO 1" (n° 82/501 /C.E.) et "SEVESO 2" (96/82/C.E.) et SEVESO 3 (2012/18/UE) dans : | |
| | Loi n0 76-663 du 19 juillet 1976 sur les ICPE Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 | Décret du 21 septembre 1977 Circ du 03 octobre 2005 Décret n° 2006-55 du 17 janvier 2006 Arrêté du 10 mai 2006 |





PREFECTURE DE L'YONNE
DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DU DEVELOPEMENT

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU CADRE DE VIE

ARRETE n° PREF-DCLD-2001-0035
du 10 JANVIER 2001
portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
Autoroute A 6

Le Préfet de l'Yonne,

VU le code de la construction et de l'habitation et notamment son article R 1111.14.1 ;

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 1111.11.1 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 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 acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

VU l'avis des communes mentionnées à l'article 5 du présent arrêté ;

ARRETE

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'YONNE aux abords du tracé de l'**autoroute A 6**.

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons de l'**autoroute A 6** le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain.

Article 3

Les bâtiments 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 décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 4

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5

Les quarante-quatre (44) communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Appoigny, Athie, Auxerre, Béon, Branches, Chitry, Cisy, Courgis, Cravant, Cudot, Fleury-la-Vallée, Guerchy, Guillon, Gurgy, Joux-la-Ville, Laduz, Lichères-près-Aigremont, Magny, Monéteau, Nitry, Piffonds, Précy-sur-Vrin, Provency, Quenne, Sacy, Saint-André-en-Terre-Plaine, Saint-Cyr-les-Colons, Sainte-Colombe, Saint-Loup-d'Ordon, Saint-Martin-d'Ordon, Saint-Romain-le-Preux, Sauvigny-le-Beuréal, Sauvigny-le-Bois, Savigny-en-Terre-Plaine, Savigny-sur-Clairis, Sceaux, Senan, Sépeaux, Thory, Trévilly, Venoy, Vermenton, Villiers-sur-Tholon, Volgré.

Article 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 5 pendant un mois minimum.

Article 7

Le présent arrêté doit être annexé par les maires des communes visées à l'article 5 au plan d'occupation des sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par les maires des communes visées à l'article 5 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

Article 8

Ampliation du présent arrêté sera adressée au(x) :

- sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon
- maires des communes visées à l'article 5
- directeur départemental de l'équipement

Article 9

Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets des arrondissements de Sens et d'Avallon, les maires des communes visées à l'article 5 et le directeur départemental de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

signé

Philippe PORTAL

| Désignation de la voie | Définition du tronçon | | Commune | Catégorie de la voie | Largeur secteur affecté par bruit | Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert) |
|------------------------|------------------------|----------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------------|--|
| | origine (PR) | extrémité (PR) | | | | |
| Autoroute A 6 | 106,200 | 126,100 | Savigny-sur-Clairis | 1 | 300 m | Ouvert |
| | 110,000 | 126,100 | Piffonds | " | " | " |
| | 110,000 | 126,100 | Saint-Martin-d'Ordon | " | " | " |
| | 110,000 | 126,100 | Saint-Loup-d'Ordon | " | " | " |
| | 110,000 | 126,100 | Cudot | " | " | " |
| | 110,000 | 126,100 | Précy-sur-Vrin | " | " | " |
| | 110,000 | 134,100 | Sepeaux | " | " | " |
| | 127,000 | 134,100 | Saint-Romain-le-Preux | " | " | " |
| | 127,000 | 134,100 | Beon | " | " | " |
| | 127,000 | 134,100 | Volgré | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Senan | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Villiers-sur-Tholon | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Laduz | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Guerchy | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Fleury-la-Vallée | " | " | " |
| | 134,800 | 151,170 | Branches | " | " | " |
| | 134,800 | 155,800 | Appoigny | " | " | " |
| | 151,700 | 155,800 | Monéteau | " | " | " |
| | 151,700 | 155,800 | Gurgy | " | " | " |
| | 155,800 | 156,800 | Monéteau | " | " | " |
| | 155,800 | 156,800 | Gurgy | " | " | " |
| | 155,800 | 156,800 | Monéteau | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Auxerre | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Venoy | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Quenne | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Chitry | " | " | " |
| | bande des 300 m | | | | | |
| | 156,800 | 219,200 | Saint-Cyrles-Colons | " | à définir | " |
| | 156,800 | 219,200 | Cravant | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Vermenton | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Sacy | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Lichères-près-Aigremont | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Nitry | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Joux-la-Ville | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Thory | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Sainte-Colombe | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Provency | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Athie | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Savigny-le-Bois | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Magny | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Sceaux | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Saint-André-en-Terre-Plaine | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Trévilly | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Cisery | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Savigny-en-Terre-Plaine | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Guillon | " | " | " |
| | 156,800 | 219,200 | Savigny-le-Beuréal | " | " | " |

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau, comptée de part et d'autre de la voie, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.