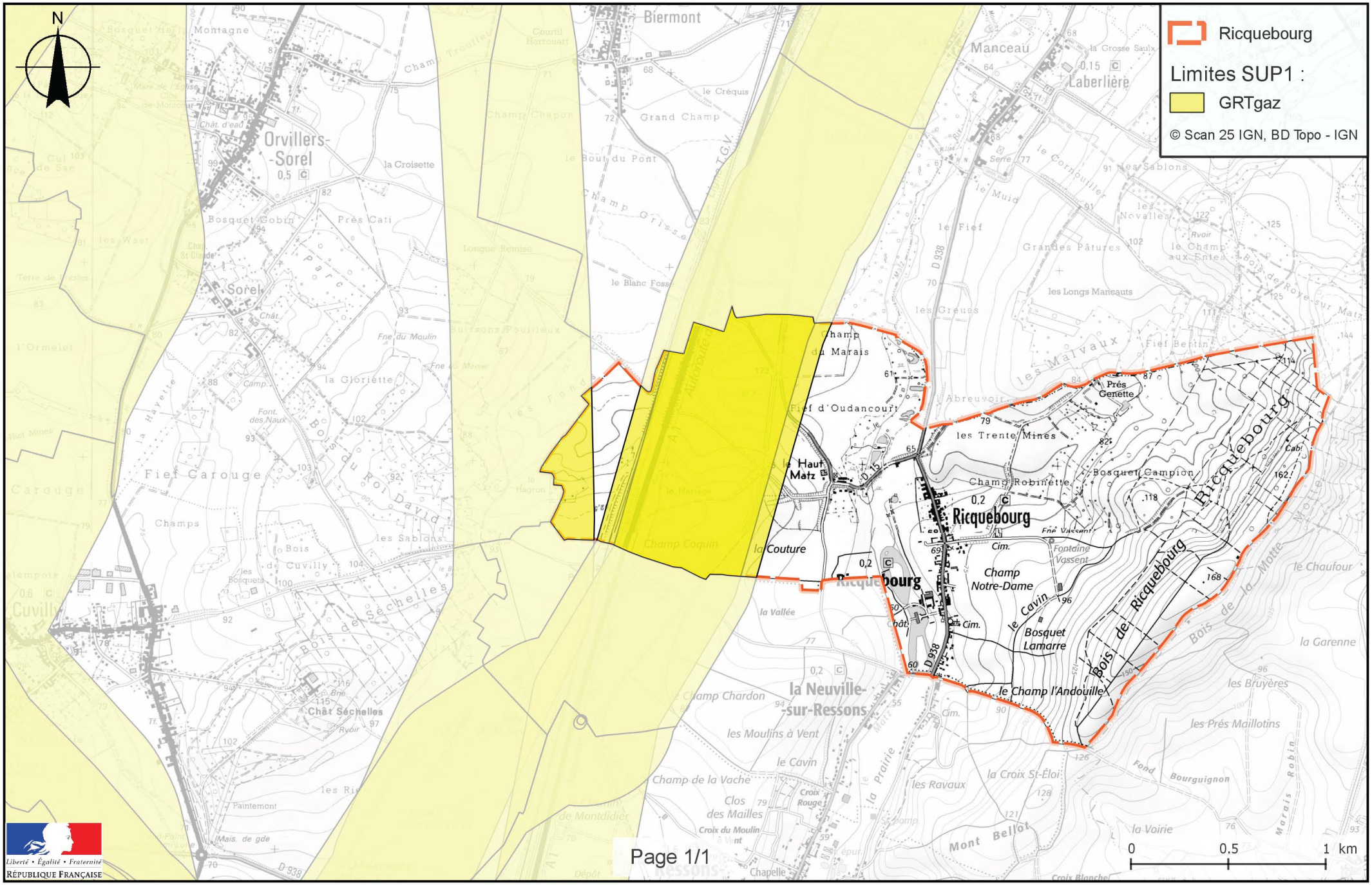
Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'OISE

Arrêté instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel GRTgaz du département de l'Oise

LE PRÉFET DE L'OISE
Chevalier de la légion d'Honneur

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.555-16, R.555-10-1, R.555-30 et R.555-31 ;

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

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

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

Vu l'arrêté préfectoral du 27 avril 2015 instituant les servitudes d'utilité publique autour de la canalisation dénommée « ARC DE DIERREY» sur les communes du département de l'Oise concernées ;

Vu l'arrêté préfectoral du 12 décembre 2013 instituant des servitudes d'utilité publique dans le voisinage de l'installation d'interconnexion sise sur le territoire de la commune de Cuvilly à proximité de la station de compression et d'interconnexion existante de Cuvilly de la société GRTgaz ;

Vu le rapport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Hauts-de-France, en date du 21 novembre 2017 ;

Vu l'avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques de l'Oise du 21 décembre 2017 ;

Considérant que les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, en service à la date de l'entrée en vigueur des articles R.555-1 et suivants du code de l'environnement, doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent ;

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

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de l'Oise,

ARRÊTE

Article 1er :

Des servitudes d'utilité publique sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport exploitées par la société GRTgaz conformément aux distances figurant dans les tableaux et reproduites sur les cartes annexées(1) au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans les cartes annexées au présent arrêté.
Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 3 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP 2 ou 3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP 1.

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

Article 2 :

La liste des communes concernées par le présent arrêté figure en annexe 1.

Article 3 :

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

Servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-10-1 du code de l'environnement :
La délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur et son ouverture est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R.555-31 du code de l'environnement.
L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé.

Servitude SUP2, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-10-1 du code de l'environnement :
L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur à l'intérieur de cette zone est interdite.

Servitude SUP3, correspondant à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-10-1 du code de l'environnement :
L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur à l'intérieur de cette zone est interdite.

Article 4 :

Conformément à l'article R.555-30-1 du code de l'environnement, le maire informe le transporteur de toute demande de permis de construire, certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans l'une des zones définies à l'article 3.

Article 5 :

Les servitudes instituées par le présent arrêté sont annexées sans délai aux documents d'urbanisme des communes concernées conformément aux articles L.151-43, L.153-60, L.161-1 et L163-10 du code de l'urbanisme.

Article 6:

Les dispositions des arrêtés préfectoraux du 27 avril 2015 et du 12 décembre 2013 étant reprises, et le cas échéant mises à jour dans le présent arrêté, lesdits arrêtés sont abrogés.

Article 7 :

Le présent arrêté est notifié à la société GRTgaz, publié sur le site internet des services de l'État dans l'Oise (www.oise.fr), notamment au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Oise et adressé à chacun des maires des communes concernées dont la liste est annexée au présent arrêté..

Article 8 :

La présente décision peut être déférée au tribunal administratif d'Amiens :

a) Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5, dans un délai de quatre mois à compter de la publication de ces décisions ;

b) Par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.

Article 9 :

Le secrétaire général de la préfecture de l'Oise, les sous-préfets de Clermont, de Compiègne et de Senlis, les maires de des communes concernées, le directeur départemental des Territoires de l'Oise et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de- France sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais le 12 FEV. 2018

Pour le Préfet
et par délégation
le Secrétaire Général

Dominique LEPIDI

(1) La carte annexée au présent arrêté peut être consultée dans les services de :

- la direction départementale des Territoires de l'Oise - Service de l'eau, environnement et forêt - bureau de l'environnement,
- la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Hauts de France,
- des mairies de communes concernées

Destinataires

Société GRTgaz
Madame et Messieurs les Sous-Préfets de Clermont, de Compiègne et de Senlis
Mesdames et Messieurs les Maires des communes concernées
Monsieur le Directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Haut-de-France
Monsieur le Directeur départemental des services d'incendie et de secours

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DE L'OISE

SERVICE DEPARTEMENTAL
D'INCENDIE ET DE SECOURS
Groupement Prévision
Chemin Sans Terre – BP 20870
60008 BEAUVAIS Cedex
Tel. : 03 44 06 21 00 – Poste 2393
Fax : 03 44 06 21 02
E-mail : service.prevision@sdis60.fr

ARRIVÉE
12 JAN. 2010
D.D.E.A S.A.U.E

Beauvais, le 6 janvier 2010

Affaire suivie par : M. le Major DELAFOLIE
Réf. : SL.2010.8

LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DES SERVICES
D'INCENDIE ET DE SECOURS DE L'OISE

à

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement et de l'Agriculture de l'Oise
40 Rue Jean Racine
60021 BEAUVAIS CEDEX

OBJET : Plan Local d'Urbanisme de la commune de : Ricquebourg
Collecte des informations en vue du Porter à Connaissance

P.J. : 1 fiche technique.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Ricquebourg, vous me demandez de vous fournir les informations utiles relevant de ma compétence.

La défense extérieure contre l'incendie (DECI) est assurée par 6 points d'eau :

- 5 PI de 100 mm normalisés
- 1 réserve naturelle aménagée

En conséquence, je vous transmets ces informations sous la forme d'une fiche technique. Celle-ci va concerner essentiellement le réseau hydraulique et le réseau voirie selon le type de zone.

D'autre part, je souhaite que mes services soient associés à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme.

Pour tous renseignements complémentaires que vous jugeriez utiles, je vous demande de prendre contact avec le Service Prévision du Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Oise.

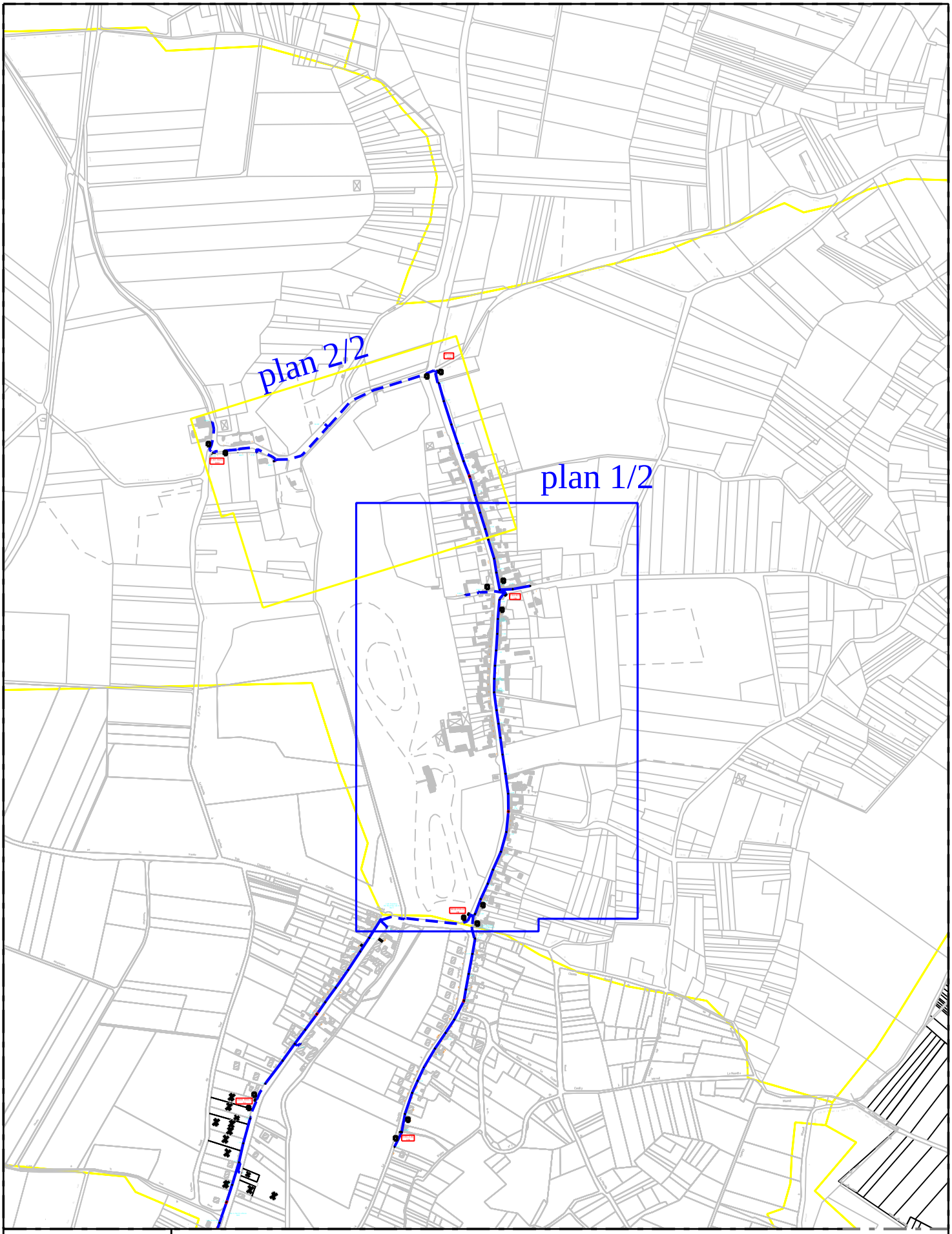
Le Directeur Départemental des Services
d'Incendie et de Secours,

Colonel Gilles **GRÉGOIRE**

Liste des points d'eau

28/12/2009

Implantation	N°com	Nom Commune	N°	Type	Etat	Anno	Accès	Vis	Adresse	Pression Statique	Pression Dynamique	Débit Maxi	Débit à 1 bar	Débit à 0,6 bar	Diam. alim.	Diam. sortie	Volume réserve m3	Ré alim.	Réa / rés.	Débit réalim. m3/h	Vol. chat. eau	Alt. chat. eau	Res. incendie
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00001	P100	✓	✓	✓	✓	75 rue du Général Leclerc	6,10	4,00	104,00	97,00	100,00	150	100/2x070		☐	☐		400		
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00002	P100	✓	✓	✓	✓	53 rue du Général Leclerc	6,00		107,00	95,00	100,00	150	100/2x070		☐	☐		400		
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00003	P100	✓	✓	✓	✓	35 rue du Général Leclerc	5,30		106,00	90,00	95,00	150	100/2x070		☐	☐		400		
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00004	P100	✓	✓	✓	✓	13 bis rue du Général Leclerc	6,10		113,00	93,00	106,00	150	100/2x070		☐	☐		400		
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00005	P100	✓	✓	✓	✓	4 LD le haut Matz	6,50		75,00	65,00	70,00	100	100/2x070		☐	☐		400		
Voie publique	60538	RICQUEBOURG	00006	RES	✓	✗	✓	✓	chemin des Poiriers ferme de Bellevue								120	☐	☐				



SICAE oise

Commune : RICQUEBOURG

Plan d'ensemble

Martine CLEMENT
France Telecom
Unité de Pilotage Réseaux Nord Est
73, rue de la cimaise
59650 VILLENEUVE D'ASQ
Tel : 03 20 19 20 20
Portable : 06 85 10 00 28
Fax : 03 20 19 20 68
martine.clement@orange-ftgroup.com

DDE de l'OISE
SAUE.BPOT
Sandrine DRETZ
40, rue Jean RACINE
BP 317
60021 BEAUVAIS CEDEX

Villeneuve d'Ascq, le 14/01/2010
Plan Local d'Urbanisme

Madame,

En réponse à votre courrier du 14/12/2009, je vous prie de bien vouloir trouver en annexe les renseignements demandés pour la commune de : **Ricquebourg (60).**

Vous trouverez également ci-dessous quelques dispositions légales concernant les prérogatives de France Télécom que l'élaboration de votre document pourrait éventuellement restreindre :

- l'article L47 du code des P et T mentionne « L'autorité (...) doit prendre toutes dispositions utiles pour permettre l'accomplissement de l'obligation d'assurer le service universel. Elle ne peut faire obstacle au droit de passage des opérateurs autorisés qu'en vue d'assurer dans les limites de ses compétences, le respect des exigences essentielles, la protection de l'environnement et le respect des règles d'urbanisme».
Dès lors, le PLU (ou la carte communale) ne peut imposer d'une manière générale et absolue à France Télécom une implantation en souterrain des réseaux car en procédant ainsi il ferait obstacle à la fourniture du service universel en faisant obstacle au droit de passage consacré par la Loi de Réglementation des Télécommunications.

- les articles L48 (servitude légale), L54 à L56.1 (servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles), L57 à L62.1 du code des P et T (servitudes de protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques) instituent les servitudes attachées au réseau de télécommunications. France Télécom s'engage à vous les fournir à votre demande.

Envers votre souci légitime de préservation des paysages, je vous rappelle enfin qu'en matière d'établissement en souterrain des nouveaux réseaux de communications électroniques, vous avez deux possibilités légales qui vous permettent d'atteindre la finalité recherchée.
Il s'agit en premier lieu de la participation pour voies et réseaux (PVR). Elle autorise le financement de la création des infrastructures en génie civil dédiées aux réseaux de communication sur les voies nouvelles ou existantes par les bénéficiaires de l'opération.

France Télécom – SA au capital de 10 457 395 644 € - 6 place d'Alleray, 75015 Paris - 380 129 866 RCS Paris

En second lieu, il convient de signaler l'application possible des dispositions de l'article L 332-15 du code de l'urbanisme. Celles-ci définissent les participations financières par les constructeurs ou lotisseurs à la réalisation, y compris en souterrain, des infrastructures en génie civil des branchements privatifs au droit du terrain appartenant aux dits constructeurs ou lotisseurs.

Je vous invite à me transmettre dès qu'il sera prêt, le projet révisé du PLU en cours afin que je puisse émettre un avis ou une recommandation.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

La Chargée des réponses aux Plans Locaux d'Urbanisme
et Cartes communales

Martine CLEMENT

Annexe 1

Villeneuve d'Ascq, le 14/01/2010
Plan Local d'Urbanisme

Veuillez prendre note des servitudes éventuelles concernant la commune de **Ricquebourg (60)**.

Servitude PT1 : NEANT

Servitude PT2 : NEANT

Servitude PT2LH : NEANT

Servitude PT3 : NEANT

AÉROPORTS DE PARIS

ARRIVÉE
- 7 JAN. 2010
D.D.E.A S.A.U.E

Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
Délégation de l'Aménagement
et des Programmes

Tél : 01.49.75.12.19
Fax : 01.49.75.39.48
pascale.strysovsky@adp.fr

Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture de l'OISE
Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Energie
Bureau de la Planification et de l'Organisation Territoriale
40 rue Jean Racine
BP317
60021 Beauvais cedex

A l'attention de Mme France Poulain

V/Réf : Lettre du 14.12.2009

N/Réf. : DMOP /SPC/10/007

Orly, le 05 JAN 2010

Objet : Elaboration du PLU de la commune de RICQUEBOURG
Consultation préalable à l'élaboration du Porter à Connaissance

Par délibération en date du 2 Septembre 2009, la commune de Ricquebourg a décidé de prescrire l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Conformément aux dispositions des articles L.121-2 et R.121-1 du Code de l'Urbanisme, vous avez demandé à Aéroports de Paris de vous communiquer les informations utiles à l'élaboration du "Porter à la Connaissance".

Je vous informe que la commune est située à l'écart des servitudes aéronautiques de dégagement, des servitudes radioélectriques ainsi que des zones de bruit associées aux aérodromes gérés par notre société.

Jean Tissier
Responsable du pôle urbanisme

Copie à : Monsieur Guy Robert - DSAC Nord

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ARMEE DE TERRE

Commandement de la région Terre Nord-Est, commandement des forces françaises et de l'élément civil stationnés en Allemagne.

Metz, le 15 AVR. 2010

N° 001546 /DEF/ EM RT N-E/DIVSOUT/BSI/URB

Le général de division Jacques CAQUELARD,
commandant la région Terre Nord-Est,
commandant les forces françaises
et l'élément civil stationnés en Allemagne,
par suppléance,

à

Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Oise.

OBJET : Département 60 – PLU et carte communale.

RÉFÉRENCES : 5 lettres du 21 décembre 2009. (reçues le 12 avril 2010)

Par correspondances visées en références, vous m'avez demandé de vous indiquer, afin de les porter à la connaissance des maires de :

- Moliens,
- Fresnes l'Eguillon,
- Vineuil-Saint-Firmin,
- Ricquebourg,
- Saint-Pierre-es-Champs,

les éléments visés à l'article R 121.1 du code de l'urbanisme et autres informations relevant de ma compétence, utiles à l'élaboration de documents d'urbanisme.

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucun immeuble militaire n'est implanté sur ces bans communaux et que ces derniers ne sont grevés par aucune servitude d'utilité publique relevant de l'État-défense.

C'est pourquoi, je ne souhaite pas participer aux réunions des groupes de travail en charge de l'élaboration de ces documents d'urbanisme, ni recevoir les projets arrêtés des PLU, pour avis.

Par ordre, le colonel Jean-Claude RÉQUILLARD,
chef de la division soutien.

Jean-Claude Réquillard

COPIES :
DRSID Metz
EID Lille

1, boulevard Clémenceau – BP 30001 – 57044 METZ Cedex 1 – Tél. : 03.87.15.32.36 - Fax : 03.87.15.32.06
celine.le-foulgoc@rt-ne.terre.defense.gouv.fr

Quelques ressources utiles

Les ouvrages de référence produits par les services techniques de l'Etat sont :

- sécurité des routes et des rues
- ville plus sûre, quartiers sans accidents
- modération de la vitesse en agglomération
- zone 30
- section 70 en agglomération
- recommandations pour les aménagements cyclables
- guide des carrefours urbains
- aménagements des carrefours interurbains

Concernant certains dispositifs pouvant améliorer la sécurité, voici quelques données utiles :

- ralentisseurs : guide relatif aux ralentisseurs de type dos d'ânes et trapézoïdal édité par le CERTU et le guide des coussins et plateaux édités également par le CERTU.
- zones 30 : décret du 29/11/90 sur les limitations de vitesse et la circulaire d'application, le guide modération de la vitesse en agglomération, le guide zone 30, édité par le CETUR.
- limites d'agglomérations : les recommandations sur les limites d'agglomérations devront être prises en compte (type de panneau, implantation…). rappel: le préfet a demandé aux maires d'abandonner toutes les limitations de vitesses différentes de 30, 50 et 70 km/h en urbain. La signalisation en place doit être pertinente et cohérente.
- équipements de la route : tous les équipements de la route tel que le marquage et ses produits, les balises, les portiques les potences, les haut mats ,les panneaux de signalisation de tous type, les glissières et barrière de sécurité mise en place sur ou le long des routes quelque soit le gestionnaire doivent être homologués et certifiés (voir les répertoires de ces produits dans Association pour la qualification des Équipements de la Route ASQUER qui est mandaté par AFNOR pour le droit d'usage de la marque NF) Toute la signalisation routière doit être posée conformément aux 8 parties de l'Instruction interministérielle sur la signalisation.
- le guide "améliorons la qualité de la signalisation verticale" sera utile pour toute la signalisation directionnelle et de police (édité par le SETRA et le CERTU). Sur Internet, toute la signalisation routière peut être trouvée sur le site www.securite-routiere.equipement.gouv.fr

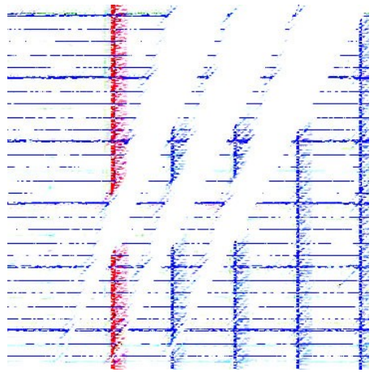
Tous ces guides sont consultables à la cellule ingénierie du transport, risque et sécurité (IRT) de la DDE de l'Oise.

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
Dépôt légal et ISSN en cours
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation et contact :
Service Transports, Risques et Sécurité
Jean-François BILLAUX
Chef de la Cellule de la sécurité routière
Hélène REGNOUARD (03 44 06 50 44)
ml :Helene.Regnouard@equipement.gouv.fr

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise



Les Cahiers de l'Oise

Huit pages pour une connaissance prospective des territoires

n°11 – avril 2007

Quelques recommandations de sécurité routière en urbanisme

La Sécurité Routière est l'une des priorités gouvernementales depuis de nombreuses années. Si des améliorations significatives ont déjà été constatées, les drames de la route restent encore trop importants.

Dans les communes, les piétons, cyclistes paient un lourd tribut de leur proximité avec les automobiles et les poids lourds. De nombreuses actions sont donc menées afin de diminuer leur vulnérabilité.

De même, les espaces bâtis sont un point de rencontre incontournable de l'ensemble des usagers de la route. Il est donc essentiel que les communes soient impliquées dans la sécurité routière.

L'aménagement des traversées d'agglomérations est un levier possible. Il faut donc repenser la ville comme un espace à vivre où chaque usager de la route doit circuler en toute sécurité. Les documents d'urbanisme sont l'occasion pour chaque communes d'une réflexion où aménagement rime avec sécurité.



Objectifs du Plan Local d'Urbanisme en sécurité routière

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement intégrant la sécurité routière nécessite d'établir à partir des données communales des objectifs qui déclineront :

- **la prise en compte des conclusions de l'approche accidents**

- **la prise en compte des usagers vulnérables**

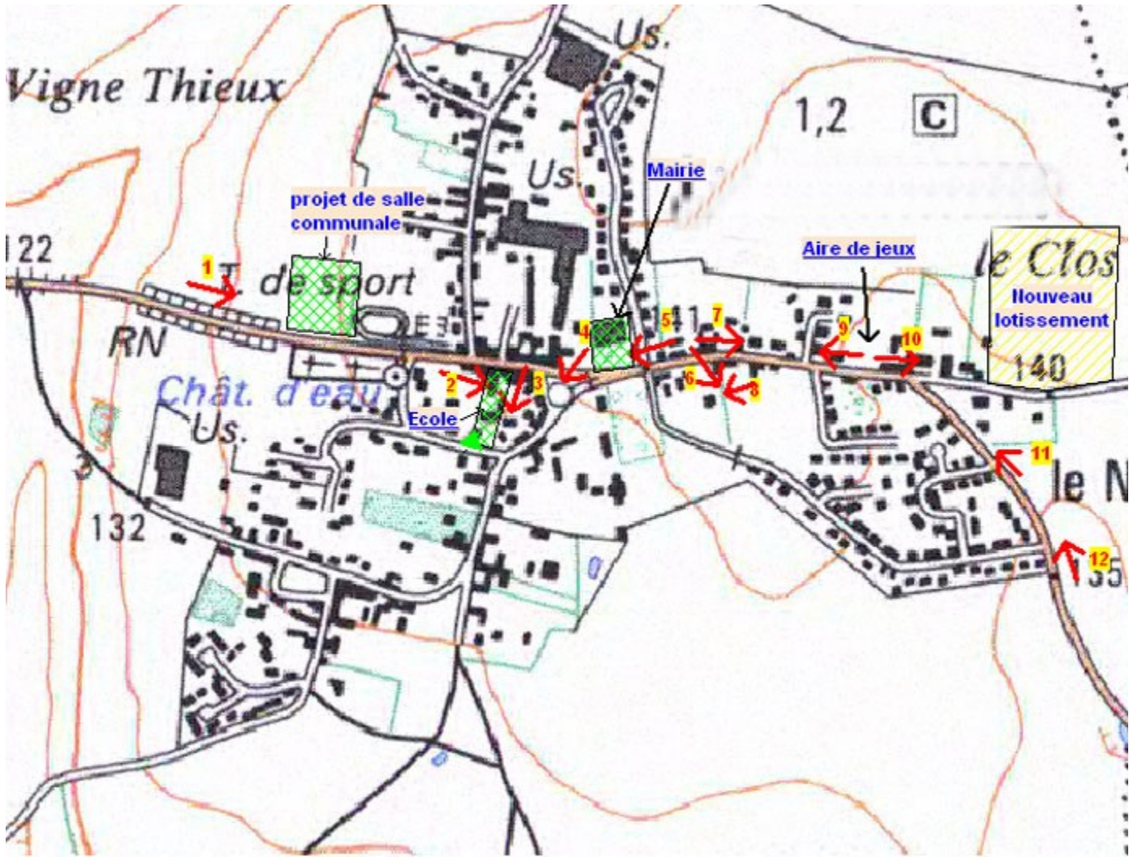
Dans le cadre du PLU, la commune aura une réflexion à mener permettant de :

1 - rendre sûrs et favoriser les déplacements actuels et à venir pour les piétons et les deux roues, en particulier les cheminements des jeunes vers les équipements qui leur sont destinés: écoles... et les cheminements des parcs de stationnement vers les équipements publics ou privés

2 - développer le réseau de cheminement pour ces usagers et éventuellement en affecter une partie exclusivement à leur usage

Le PLU devra intégrer les conclusions de cette réflexion dans toutes les composantes du dossier.

- l'affectation des voies peut également faire l'objet d'une attention particulière. Il ne s'agit pas là de concevoir un plan de modération de la vitesse mais d'en jeter les bases, à savoir analyser le réseau viaire existant et à venir, analyser les limites légales de l'agglomération (panneau d'entrée et de sortie) par rapport aux limites (actuelles et futures) perceptibles par les usagers et analyser les éventuels écarts au regard du présent et de leur devenir pour décider de l'affectation des voies



La localisation des sites sensibles peut être fait par le biais d'un reportage photographique

Des aménagements possibles : les miroirs

Le miroir peut être utilisé sous certaines conditions :

- mise en place d'un régime de priorité avec obligation d'arrêt « stop » sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'utilité du miroir,
- distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieur à 15 m,
- trafic essentiellement local sur la route où est implanté le « stop » précité,
- limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 50 km/h,
- implantation à plus de 2,30 mètres de hauteur.

Les miroirs doivent être inclus sur un fond :

- carré s'il s'agit d'un miroir rond (le côté du carré a une longueur égale à une fois et demie le diamètre du miroir),
- rectangulaire ou carré s'il s'agit d'un miroir rectangulaire ou carré (les côtés du fond ont une longueur égale à une fois et demie celle du miroir).

Le fond ainsi doit être rayé noir et blanc, chaque raie mesurant 5cm de largeur. Il ne faut pas utiliser de miroir plan.

Il est possible de se référer à l'article 14 de la 1ère partie du livre 1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.





Un miroir bien placé peut sécuriser un trajet difficile

Un élément à intégrer : les obstacles latéraux

D'une manière générale, chaque commune doit veiller à apporter un soin particulier au traitement des obstacles latéraux.



Rappelons que nombre d'accidents de la route se produisent contre un obstacle latéral et particulièrement :

- sur une route départementale classée à grande circulation ou à fort trafic
- dans une zone d'accumulation d'accidents
- dans une section de route en courbe
- ou quand l'obstacle est situé trop près du bord de chaussée.

Ces obstacles sont susceptibles d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'un accident.





Voici quelques exemples à envisager :

- éloignement au maximum les poteaux EDF et Télécom du bord de la chaussée et dans la mesure du possible prévoir une mise sur poteaux communs des lignes,
- chanfreinage des têtes de buse,
- suppression et remplacement des bornes point de repère ou GDF en matériaux durs par des bornes en plastique, des panneaux de signalisation en matériaux durs par des panneaux aux normes,
- suppression des entrepôts sauvages, du stockage provisoire des arbres sur l'accotement,
- traitement des ponceaux soit en mettant en place un dispositif de retenue, soit en supprimant le ponceau et en implantant éventuellement un garde-corps.



Objectifs du Plan Local d'Urbanisme en sécurité routière

- **le gabarit à préserver**
  la sauvegarde des itinéraires de transports exceptionnels est une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la circulation ou le transport de véhicules spéciaux (travaux publics, grues, engins agricoles).
  Il conviendra donc de maintenir au mieux toutes les possibilités routières existantes. Chaque gestionnaire du réseau devra réagir en conséquence à tous projets d'aménagement touchant au gabarit et aux obstacles, aux rayons des carrefours giratoires, aux poids et à la répartition des charges.

- **le traitement des accès**
  Il s'agit là d'analyser les modalités de desserte des propriétés riveraines.

- *Pour les routes nationales ou les routes départementales classées à grande circulation*, on appliquera le principe suivant: tout automobiliste qui sort d'un accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser son insertion sur la route avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne. Ce temps est estimé à 8 secondes et ne doit dans tous les cas jamais être inférieur à 6 secondes qui est le minimum impératif.
  On veillera à éviter le développement linéaire de l'agglomération le long des routes principales.

- Hors agglomération, on n'admettra pas la création d'accès nouveaux en dehors des aménagements d'ensemble faisant l'objet d'équipements adaptés organisant le raccordement des voiries secondaires au réseau des routes principales dans de bonnes conditions de sécurité.

- Pour les routes secondaires (les autres routes et les voies communales), on essayera de respecter le principe énoncé ci-dessus.

Diagnostic préalable

Une analyse du fonctionnement urbain devra être faite au préalable; elle portera entre autres sur:

- l'analyse des accidents
- la circulation
- les projets d'aménagement urbain et de voirie
- les points singuliers (sorties d'écoles)

A noter que les accidents recensés par les services de l'Etat sont uniquement les accidents corporels de la circulation car ce sont les seuls qui sont relevés sur place par les forces de l'ordre et qui donnent lieu à procès verbal.

Les accidents matériels sont recensés par les assurances des propriétaires des véhicules et ne donnent pas lieu à un recensement.

Les accidents corporels de la circulation sont liés à l'importance du trafic (il faut toujours comparer les quantités d'accidents survenus au regard de l'importance de la circulation).

La gravité des blessures est codifiée de la façon suivante:

- BNH ou blessé non hospitalisé: la victime a passé moins de 24 heures suivant l'accident à l'hôpital (anciennement blessé léger)
- BH ou blessé hospitalisé: la victime a passé au moins 24 heures suivant l'accident à l'hôpital)
- T ou tué: la victime est décédée dans les 30 jours suivant l'accident

Les limites d'agglomération fixent le périmètre d'étude

Selon l'article R411-2 du Code de la Route, les limites d'agglomérations sont fixées par arrêté du maire.

L'article 1 du Code de la Route donne comme définition de l'**agglomération**, l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui la traverse ou qui la borde.

L'espace bâti est un espacement entre bâtiments de moins de 50 mètres

- contient des bâtiments proches de la route
- a une longueur d'au moins 400 m
- possède une fréquence significative d'accès riverains

Les limites d'agglomération ont des effets:

- au titre du code de la route
- au titre de l'occupation du domaine public
- au titre de l'urbanisme
- au titre de la publicité
- au titre de la police



***

Les panneaux de limitation de l'agglomération sont obligatoirement de type EB10 (entrée) et EB20 (sortie) et ce sont les seuls réglementaires. Ils doivent être posés à moins de 100 mètres du bâti et sur l'accotement droit. Sur les routes importantes ou en cas de mauvaise visibilité, un doublement est possible sur la gauche de la chaussée.

Les panneaux EB10 et EB20 ne peuvent être complétés que par les seuls signaux AB6 ou AB7 (itinéraire à caractère prioritaire), B14 (vitesse prescrite), E31 ou E32 (qui indiquent le nom d'un lieu-dit ou d'une rivière), à l'exclusion de tout autre signal ou indication. Ceci fait suite à l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes.



Attention:

Il est inutile de positionner à l'entrée d'agglomération un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h car c'est le régime général de la limitation de vitesse en agglomération.

Dès lors qu'à l'une des entrées d'agglomération, une prescription a été mise en place, elle doit être reprise à chaque entrée d'agglomération.

Les critères de qualité de la signalisation

La signalisation doit être:

- **visible**



- **lisible** : on doit réduire et simplifier les indications au maximum et, le cas échéant, répartir les signaux sur plusieurs supports échelonnés.
-



- **Uniforme** : l'uniformité implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires.
- **homogène** : l'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.
- **Simple** : la simplicité s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'usager, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.



- **continue**: (ne s'applique qu'à la signalisation de direction) : la continuité des directions signalées, assurée sur les routes importantes par la coordination effectuée à l'échelon de l'Administration Centrale, doit être recherchée sur toutes les autres routes en réalisant localement entre services les liaisons nécessaires.
- **cohérente** avec l'usage, avec les règles de circulation.
- **concentrée**: lorsqu'il est indispensable que plusieurs signaux soient vus en même temps, on doit les implanter de façon que l'usager puisse les apercevoir d'un seul coup d'œil, de jour comme de nuit.



Le risque incendie dans l'Oise : constat et outils de prévention

Autorité de police générale, le maire doit s'assurer de l'existence et de la suffisance des moyens de lutte contre l'incendie. Cette mission implique en particulier de veiller à la disponibilité de points d'eau tels que réservoirs et bornes à incendie. C'est pour avoir manqué à cette obligation que plusieurs communes, dont des communes de l'Oise, ont été condamnées à indemniser des sinistrés en raison de l'insuffisance des moyens en eau pour lutter contre l'incendie.

S'agissant des outils de prévention du risque incendie prévus par le code de l'urbanisme, l'article R 111- 2 permet de refuser un permis de construire dès lors que la construction par sa situation ou ses dimensions est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Suivant la jurisprudence administrative, le risque incendie est de ceux qui portent atteinte à la sécurité publique. C'est pourquoi, en cas d'insuffisance des moyens en eau pour lutter contre l'incendie le permis de construire doit être refusé.

Les constructions neuves suivantes sont concernées par ce principe de prévention : habitats individuels ou collectifs, bâtiments à usage industriel, artisanal ou agricole, immeubles de bureaux, établissements recevant du public (commerces, lycées, collèges, etc...). Les extensions d'habitation qui ont pour effet de créer des logements supplémentaires sont de ce point de vue considérées comme des constructions nouvelles pouvant être refusées si la défense incendie n'est pas assurée.

Concrètement, la direction départementale de l'Equipement assure l'instruction des demandes de permis de construire dans 678 des 693 communes du département. Systématiquement, dès lors que la demande d'autorisation porte sur un projet pouvant justifier un refus en cas d'insuffisance de la défense incendie externe, la DDE adresse un exemplaire de la demande au Service Départemental d'Incendie et de Secours en lui demandant de lui préciser en retour et sous un délai d'un mois l'état de la défense incendie du terrain.

Un relevé sur place est alors effectué.

A titre indicatif, pour assurer la lutte contre l'incendie d'une habitation, il est nécessaire de disposer :

- soit d'un poteau incendie situé à moins de 200 m et débitant 60m³ sous 1 bar de pression pendant deux heures,
- soit d'une réserve en eau, naturelle ou artificielle, distante de moins de 400 m et d'une capacité minimale de 120 m³.

En cas d'avis défavorable des pompiers, le constructeur peut s'engager à réaliser sur son terrain les réserves en eau nécessaires. Il lui revient alors de présenter un projet modifié intégrant ces équipements, le permis de construire lui étant alors délivré avec la prescription de réaliser la ou les réserves prévues sur le plan.

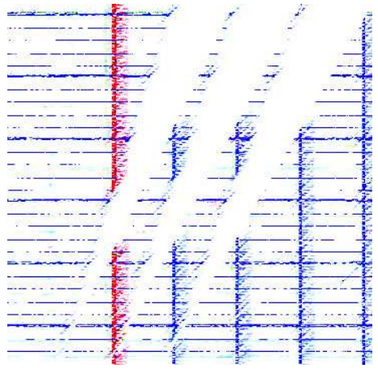
Dernier point, lors de l'élaboration d'un document local d'urbanisme, la direction départementale de l'Equipement veille à ce qu'un relevé de la défense incendie soit effectué et joint au rapport de présentation afin que la commune puisse intégrer à ces prévisions les actions de développement ou de renforcement des réseaux et points d'eau.

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Comité de rédaction : Alain de Meyère – Philippe Raluy – France Poulain
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation et contact :
service de l'Aménagement,de l'Urbanisme et de l'Environnement
France POULAIN
cellule Planification Territoriale
Jérôme LASSERON (03 44 06 59 73)
ml : Jerome.Lasseron@equipement.gouv.fr

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise



Les Cahiers de l'Oise

Huit pages pour une connaissance prospective des territoires

n°19 – mars 2006

La maîtrise de l'urbanisation dans les zones à risques

les outils du code de l'urbanisme

Seveso, Amoco Cadiz, Grand-Bornand, Vaison-la-Romaine, Blaye, Toulouse : autant de noms qui scandent la prise de conscience par la société française de sa vulnérabilité face aux risques naturels ou technologiques.

En réaction, les pouvoirs publics ont développé des politiques visant à assurer la protection des populations et des biens. Les autorités compétentes dans le domaine de l'urbanisme ont fort logiquement pris leur part dans ce mouvement. Une préoccupation majeure, inscrite dans la loi, règle leur action : le principe de prévention.

Au plan local, trois exigences en découlent pour les services de l'Etat :

- concilier les exigences du développement et de l'aménagement des territoires avec l'absolue nécessité d'assurer la sécurité des personnes et la protection des biens,
- réduire les conséquences humaines, sociales et économiques des catastrophes technologiques et naturelles,
- assurer une complète information des citoyens.

Sur ce dernier point, une circulaire interministérielle du 27 juillet 2005 relative au rôle des services de l'Equipement dans les domaines de la prévention des risques technologiques et naturels invite les directions départementales de l'Equipement (DDE) à développer des outils d'information et de communication notamment en direction des élus, du public et des professionnels.

C'est l'objet du présent cahier.

Structuré autour d'un constat général posant les données du problème (définition des concepts, présentation du contexte départemental) et d'une présentation des outils de la prévention propres au code de l'urbanisme, ce cahier aborde successivement la question des risques naturels et des risques technologiques. Une carte de synthèse présentant l'état d'avancement des plans de prévention des risques le complète, ainsi qu'un rappel des principes qui s'appliquent en matière de défense incendie.

Les risques naturels dans l'Oise : constat général et localisation

Huit risques naturels principaux sont prévisibles sur le territoire national : les inondations, les séismes, les éruptions volcaniques, les mouvements de terrain, les avalanches, les feux de forêt, les cyclones et les tempêtes. Dans le département de l'Oise, l'attention des pouvoirs publics est plus particulièrement retenue par les inondations et les mouvements de terrains, qui constituent deux risques naturels majeurs.

Le risque majeur est la possibilité d'un événement naturel ou créé par l'action de l'homme, dont les effets peuvent mettre en jeu la vie d'un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de notre société.

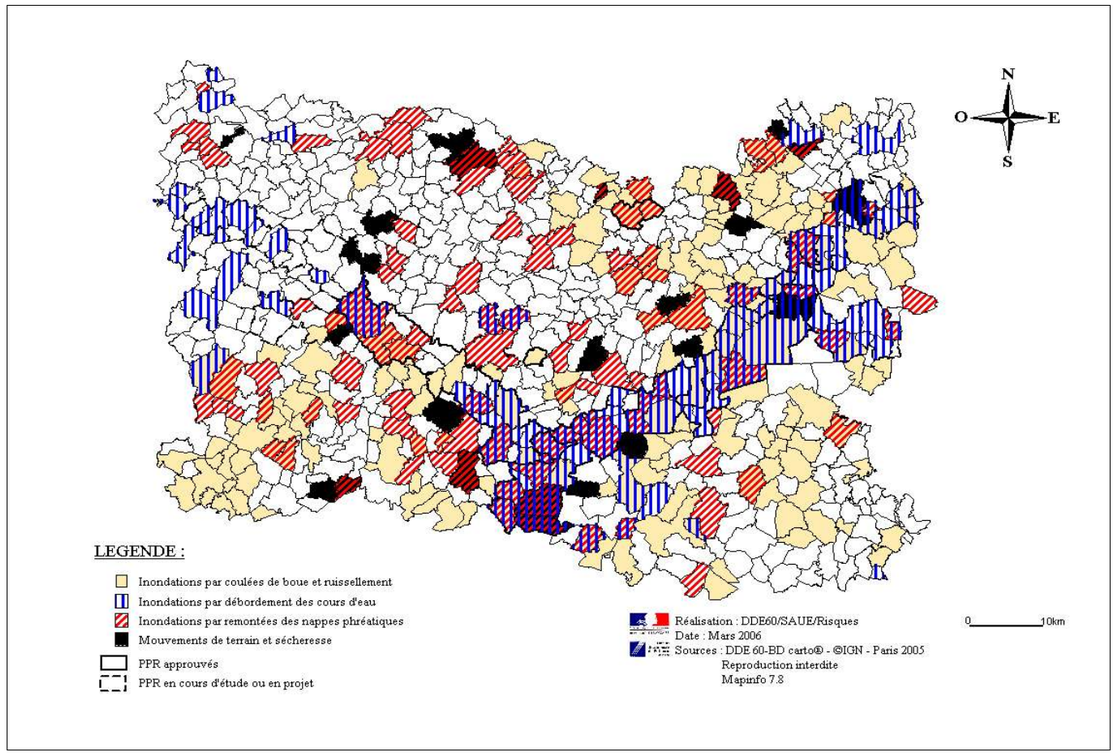
Un risque majeur est caractérisé par sa faible fréquence et par son énorme gravité. Son existence est liée à deux facteurs :

- d'une part à la présence d'un événement, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique ;
- d'autre part à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens (ayant une valeur monétaire ou non) pouvant être affectés par ce phénomène.

Les actions directes sur les phénomènes à l'origine des catastrophes naturelles, bien qu'efficaces, restent limitées. Une action plus globale s'impose donc. Au plan national, la politique de prévention des risques consiste tout à la fois à améliorer la connaissance sur les risques potentiels, à organiser leur surveillance, à informer la population, à faire édicter les réglementations nécessaires et notamment les plans de prévention des risques, à promouvoir et à aider les mesures de réduction de la vulnérabilité, et enfin à généraliser le retour d'expérience sur les crises.

Au plan local, les autorités compétentes dans le domaine de l'urbanisme ont vocation à inscrire leur action dans ce cadre global. Ainsi l'élaboration d'un document local d'urbanisme doit être l'occasion :

1. d'améliorer la connaissance du risque en compléments des études réalisées par l'Etat.,
2. d'informer la population
3. de fixer, à travers le zonage et le règlement du plan local d'urbanisme, des règles de construction interdisant l'augmentation des enjeux dans les zones à risque,
4. programmer la réalisation d'équipements ou d'aménagements ayant pour objet de diminuer la vulnérabilité des zones déjà exposées.



La prévention des risques technologiques : les outils du code de l'urbanisme

Les outils de la prévention diffèrent selon que la commune est dotée ou non d'un document d'urbanisme.

En tout état de cause, il revient à la direction départementale de l'Equipement de prendre l'initiative d'informer les collectivités locales des éléments d'appréciation sur les risques industriels dont elle a connaissance, de façon à ce que ces dernières puissent prendre ces éléments en compte dans leur décision affectant l'usage des sols. Cette information est donnée par écrit et précise explicitement la nature des dangers et l'étendue des périmètres d'isolement proposés.

Si la commune est dotée d'un document local d'urbanisme, la DDE évalue l'impact du risque industriel sur le document à travers trois critères :

- le découpage en zones,
- le règlement,
- le projet urbain.

Au vu de cet analyse, la DDE détermine, s'il y a lieu, les mesures minimales relatives à l'occupation des sols qu'il conviendrait d'intégrer dans le document d'urbanisme. Au cas où le maire n'agit pas, le préfet de département peut engager une procédure dite de «projet d'intérêt général». En pratique, le préfet prend un arrêté qui institue une zone de protection autour de l'établissement en cause et précise les incidences de cette zone sur le document d'urbanisme. A ce titre, l'arrêté peut être assorti d'un dispositif réglementant l'urbanisation dans la zone considérée. A défaut pour la commune de modifier ou réviser son document d'urbanisme pour en tenir compte, le préfet peut se substituer au maire défaillant et mettre en oeuvre la procédure dans les conditions définies à l'article L123-14 du code de l'urbanisme.

Dans les communes non dotées d'un document local d'urbanisme, le préfet peut, s'agissant d'installation s'implantant sur un site nouveau, instituer dans l'arrêté autorisant la création de l'établissement, des servitudes d'utilité publique concernant l'utilisation du sol ainsi que l'exécution de travaux soumis au permis de construire. De plus, s'agissant d'installations déjà existantes faisant l'objet d'une redéfinition de leur zone de danger, le code de l'urbanisme permet au préfet de délimiter un périmètre à l'intérieur duquel l'exécution de travaux soumis à permis de construire fait l'objet de règles particulières.

Ces outils de prévention, caractéristiques d'une démarche globale d'anticipation, trouvent un prolongement au cas par cas dans l'instruction des autorisations d'urbanisme.

L'article R 111-2 du code de l'urbanisme, article d'ordre public applicable dans toutes les communes, permet en effet de refuser un arrêté de lotir ou un permis de construire si les constructions, par leur situation ou leurs dimensions, sont en elles-mêmes de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Il en est de même si les constructions projetées, par leur implantation à proximité d'autres installations, sont de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.

Dans la pratique, l'article R111-2 du code de l'urbanisme est donc fréquemment appliqué dans les périmètres de danger Z1 et Z2 situés autour installations classées.

Son application nécessite d'apprécier au cas par cas si les atteintes que le projet porte à la sécurité sont de nature à justifier un refus de permis de construire.

Les principes suivants guident l'appréciation à laquelle se livrent les services de la direction départementale de l'Equipement.

Dans le périmètre Z1, la construction de locaux nouveaux habités ou occupés par des tiers doit être proscrite. Sont uniquement autorisés :

- les constructions ou extension des constructions à usage industriel de l'activité qui engendre les périmètres à risques ;
- les travaux sur constructions existantes occupées ou habitées par des tiers qui n'ont pas pour effet d'accroître le nombre de personnes présentes.

Dans le périmètre Z2, la construction ou l'installation de nouveaux établissements recevant du public, d'immeubles de grande hauteur, d'aires de sport avec structure d'accueil du public, de terrain de camping et de caravaning doivent être proscrite. Peuvent être autorisés :

- les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel ainsi que les constructions à usage de services nécessaires à l'exercice de l'activité (logement de gardien, salle de réunion de l'entreprise,….) ;
- les aires de sport à condition qu'elles ne comportent pas de structure destinée à l'accueil du public ;
- l'extension des constructions existantes.

Les constructions nouvelles et en particulier celles liées à l'habitation peuvent également être admises. Toutefois, elles doivent faire l'objet d'un examen approfondi.

Les risques technologiques dans l'Oise : constat général et localisation

Les risques technologiques sont au nombre de quatre : nucléaire, industriel, transport de matières dangereuses et rupture de barrage. Dans le contexte propre au département de l'Oise, le risque industriel retient particulièrement l'attention des autorités administratives.

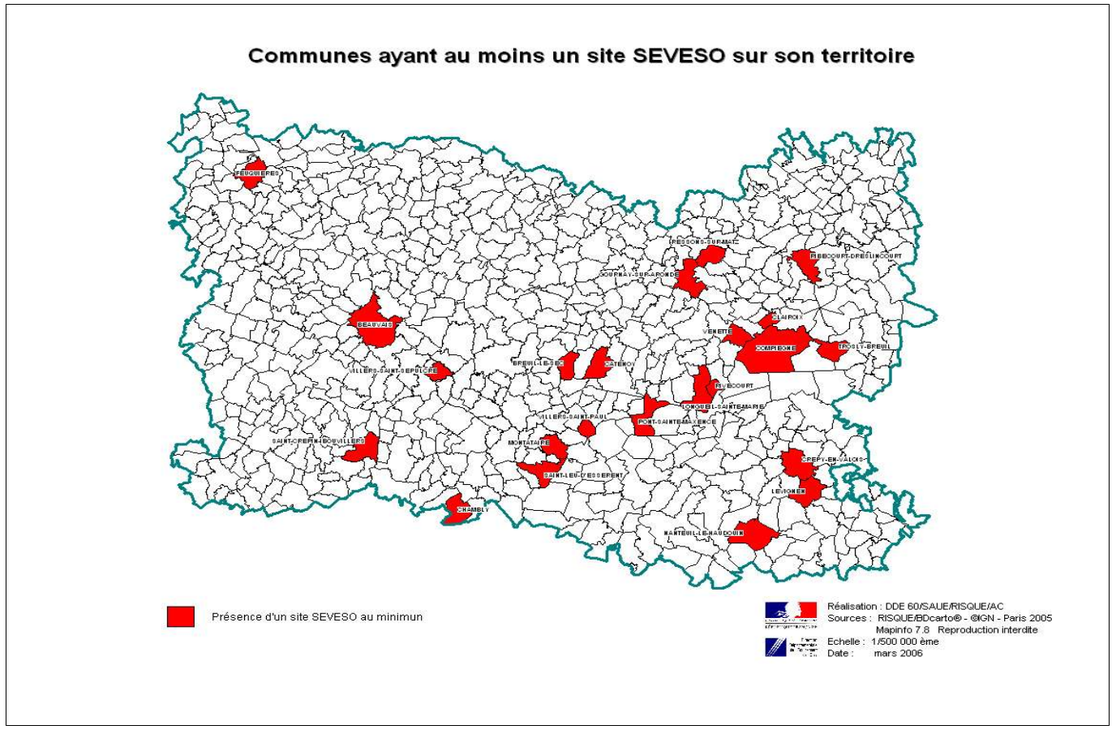
Une clarification doit être d'emblée apportée. Le risque industriel n'est pas lié au fonctionnement normal des installations. Il se manifeste en situation d'accident tel qu'une explosion, un incendie, une fuite de produits toxiques. Si ces catastrophes ont pu être regardées dans les premiers temps de l'industrialisation de la France comme un tribut à payer au progrès, elles sont aujourd'hui devenues inacceptables. Afin de réduire les dommages dont elles sont la cause, il est nécessaire de maîtriser l'aménagement et l'urbanisation du territoire, en évitant d'augmenter les personnes et les biens présents dans les zones à risque.

Toutes les installations dangereuses sont soumises à une autorisation préfectorale préalable à leur exploitation. La maîtrise de l'urbanisation autour de ces établissements est basée sur une étude de dangers fournie, dans le cadre de l'instruction de cette autorisation, par l'industriel concerné. Cette étude a pour objet d'identifier les zones de danger dans l'hypothèse où un accident surviendrait. S'agissant des établissements les plus dangereux, désignés en pratique sous le terme « Seveso », cette étude de danger doit être actualisée tous les cinq ans.

La première zone de danger, dite Z1, est celle dans laquelle un accident aurait des conséquences mortelles pour au moins 1% des personnes présentes. La seconde, dite Z2, est la zone d'apparition d'effets irréversibles pour la santé, ou de blessures sérieuses.

De manière générale, il convient en zone Z1 de n'admettre que des installations industrielles employant peu de personnel et non susceptibles d'aggraver le risque déjà existant. En zone Z2, quelques constructions peuvent être autorisées mais sans densification de l'occupation.

Ces principes n'ont toutefois valeur que de recommandations et peuvent faire l'objet d'adaptations. En effet, il est impératif de privilégier une approche reposant sur la concertation, avec trois objectifs à concilier :la sécurité des populations, le développement des communes et le fonctionnement de l'installation industrielle.



La prévention des risques naturels : les outils du code de l'urbanisme

L'information est la base des actions de prévention. A ce titre, le code de l'urbanisme prévoit une procédure spécifique dite « Porter à connaissance ». Dès qu'une collectivité locale s'engage dans l'élaboration d'un document d'urbanisme, il appartient au préfet de porter à sa connaissance les éléments détenus par les services de l'Etat et utiles à la procédure. Très clairement, la loi impose la communication des études techniques en matière de risques. Ces études sont obligatoirement tenues à la disposition du public et peuvent être jointes au dossier d'enquête publique.

Sur cette question des études, une précision s'impose. La réalisation de telles études est à la charge des seuls pouvoirs publics. Aucune disposition législative ou réglementaire ne permet aux auteurs d'un document local d'urbanisme de mettre à la charge des propriétaires de terrains exposés à un risque l'obligation de réaliser à leurs frais de telles études. En pratique, il peut toutefois se produire que des particuliers prennent l'initiative de les faire réaliser par des bureaux d'études spécialisés, dans le souci de démontrer la pertinence du projet pour lequel ils sollicitent une autorisation. Ces études privées sont prises en compte quand elles émanent d'experts reconnus.

Au vu de la carte de synthèse figurant en page centrale de ce cahier, il ressort nettement que le département de l'Oise fait l'objet d'un assez fort taux de couverture en matière de plans de prévention des risques naturels (PPRn). Approuvés par le préfet, les PPRn sont considérés comme des documents d'urbanisme sectoriels par opposition aux documents globaux que sont les plans locaux d'urbanisme. Ces derniers sont par ailleurs de la compétence des seules communes ou de leurs groupements.

Entre ces deux types de document, l'articulation se fait selon quatre principes :

1. les auteurs du PLU n'ont pas l'obligation de reprendre à l'identique le PPR dans le zonage et le règlement;
2. le PPRn doit être annexé au PLU ;
3. la règle la plus contraignante s'applique en cas de contradiction entre les deux documents ;
4. une contradiction de nature à rendre impossible l'exécution du plan local d'urbanisme révélerait une erreur manifeste d'appréciation pouvant justifier l'annulation du PLU.

Au-delà de cette approche globale, c'est aussi au coup par coup, dans le cadre de l'instruction des autorisations individuelles de construire que la prévention des risques est assurée.

Concrètement, cette prise en compte se fait soit à partir des plans de prévention des risques, soit en l'absence de PPRn, à partir de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme. Ce texte permet de refuser une autorisation de lotir ou un permis de construire si les constructions sont en elles-même de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Il en est de même si les constructions projetées, par leur implantation à proximité d'autres installations, leurs caractéristiques ou leur situation, sont de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.

Dans le premier cas, la direction départementale de l'équipement applique le règlement du PPRn. Dans le second cas, il s'agit d'apprécier si les atteintes que le projet porte à la sécurité des personnes et des biens sont de nature à justifier un refus. Pour ce faire, les principes suivants guident les services de la DDE.

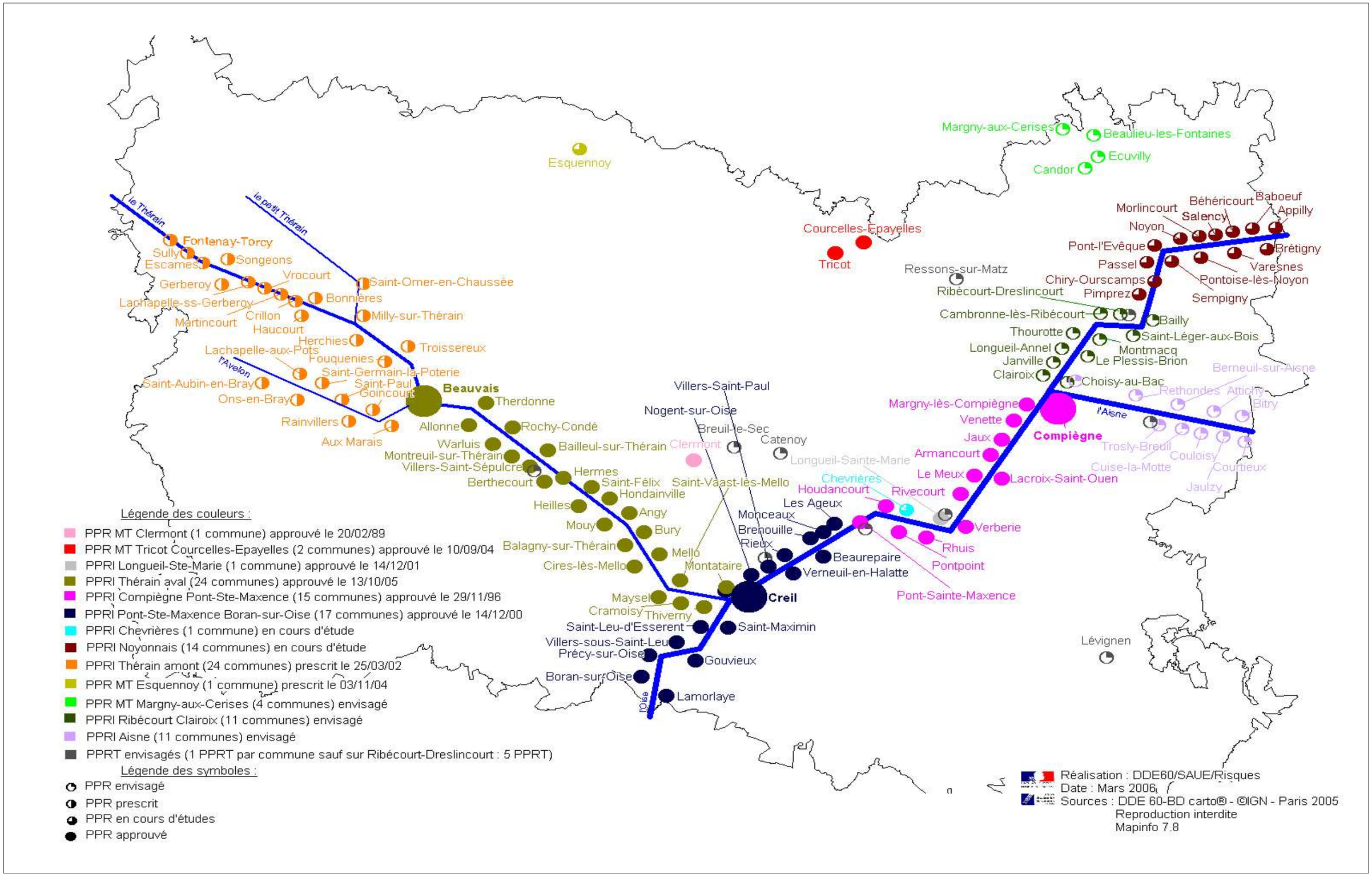
S'agissant du risque inondation, aucune construction nouvelle ne doit être autorisée dans les secteurs où la hauteur d'eau lors des plus fortes inondations connues excède 1 mètre. Dans les autres secteurs inondables, les constructions nouvelles sont autorisées mais sous condition. En particulier, le permis n'est délivré que si le plancher est situé au-dessus de la hauteur d'eau maximale, l'établissement des planchers au-dessus de la cote de référence s'appréciant par rapport à la sous-face de la dalle.

Enfin, concernant les constructions existantes, dès lors qu'elles sont situées dans un secteur où la hauteur d'eau lors des plus fortes inondations connues excède 1 mètre, les travaux portant changement de destination ou extension sont interdits. A l'inverse, si les constructions existantes sont situées dans un secteur où la hauteur d'eau lors des plus fortes inondations connues est inférieure à 1 mètre, les travaux portant changement de destination ou extension sont autorisées sous la condition que le plancher soit au-dessus de la hauteur d'eau maximale.

Pour le risque affaissement de terrain, dés lors que le risque est avéré, il ne doit être autorisé aucune construction nouvelle. Seuls des projets de faible importance qui ne conduisent pas à exposer des populations nouvelles au risque pourraient être autorisés. Il pourrait s'agir par exemple :

- de travaux n'entraînant pas de création de surface de plancher,
- de construction d'annexes à l'habitation dans laquelle la présence humaine est très ponctuelle (abri de jardin, abri à bois....),
- de travaux d'édification de clôture.

Les plans de prévention des risques naturels et technologiques dans le département de l'Oise



CHAMBRE D'AGRICULTURE
OISE

Beauvais, le 23 décembre 2009

Monsieur le Préfet
D.D.E.A - S.A.U.E.
Bureau de la Planification
40 rue Jean Racine - B.P. 317
60021 BEAUVAIS cedex

Suivi du dossier
Christian DIERICK - christian.dierick@agri60.fr

N/Réf. JLP/CD/CP/urba_09-12024

Objet
Elaboration du Plan Local d'Urbanisme de RICQUEBOURG
Collecte des informations

Monsieur le Préfet,

Nous avons bien reçu votre courrier relatif à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Ricquebourg.

La commune a besoin d'informations précises sur les activités agricoles exercées sur son territoire pour :

- réaliser le volet agricole du diagnostic prescrit par l'article L 123.1 du Code de l'Urbanisme, lequel doit identifier les besoins relatifs aux activités agricoles
- prendre en compte, le cas échéant, les marges de recul imposées par la loi à proximité de certains bâtiments agricoles,
- identifier les bâtiments dont la destination peut-être changée.

La Chambre d'Agriculture ne détient pas ces informations mais peut aider les communes sur commande à collecter les informations nécessaires.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Jean-Luc POULAIN

oise
LE DÉPARTEMENT

Le Président du conseil général

à

Monsieur le Directeur Départemental
des Territoires de l'Oise

DIRECTION GÉNÉRALE
DES SERVICES DU DÉPARTEMENT
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT
DES TERRITOIRES

Bureau de l'aménagement
et de l'urbanisme
Tél : 03.44.06.65.22
Fax : 03.44.06.60.02

Beauvais, le 18 FEV 2010

Objet : **Collecte des informations nécessaires à l'élaboration du PLU**
Commune de RICQUEBOURG

Suite à votre demande en date du 17 décembre 2009 concernant la collecte des informations nécessaires à l'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune de RICQUEBOURG, prescrit par délibération du 2 septembre 2009, j'ai l'honneur de vous adresser les informations suivantes :

1° Routes départementales :

Les routes départementales (RD) n°s15 et 938 traversent la commune :

- La RD n°15 est classée en 4ème catégorie. Les comptages de trafic, effectués en 2009, relèvent une moyenne journalière de 352 véhicules dont 4% de poids lourds.
- La RD n° 938 est classée en 1ère catégorie. Les comptages de trafic, effectués en 2009, relèvent une moyenne journalière de 1866 véhicules dont 6% de poids lourds.

  Le plan d'alignement sur la RD 938, approuvé en date du 16 décembre 1838, est toujours applicable et opposable aux tiers.

2° Circuits de randonnée inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR)

- Le circuit dénommé «Randonnée du Bois du village» emprunte le territoire communal concerné. Ce chemin est inscrit au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée adopté le 11 décembre 2006 et rendu exécutoire le 12 décembre 2006.
- Le circuit équestre du Noyonnais inscrit au Plan départemental de randonnée équestre approuvé le 8 novembre 1991 et rendu exécutoire le 12 novembre 1991, emprunte le territoire communal concerné.
- Le sentier de Grande randonnée n°123 « Boulogne Sur Mer – Reims » emprunte le territoire communal concerné. Ce chemin est inscrit au Plan départemental de tourisme pédestre qui a été approuvé par le Conseil général le 18 janvier 1990 et rendu exécutoire le 12 février 1990.

3° Protection de l'environnement – les Espaces Naturels Sensibles

- Les sites «Etangs, Massif de Thiescourt/Attiche, Bois de Ricquebourg » et le GENS « Massif de Thiescourt » d'intérêt départemental, sont répertoriés au schéma des Espaces Naturels Sensibles de l'Oise approuvé par le Conseil général le 18 décembre 2008.

Par ailleurs, je ne manquerai pas, en cours d'élaboration de ce document d'urbanisme, de vous faire parvenir tous les éléments nouveaux relevant de la compétence du département.

Pour le Président du conseil général,
et par délégation,
le Directeur du développement
des territoires,

Grégory BOGACKI

Circuit : Randonnée du Bois du Village

GURY :

Chemin vicinal n° 2 de Gury à Laberlière
Chemin rural dit de la Croix Rouge

Délibération du conseil municipal en date du 7 décembre 2005

RICQUEBOURG :

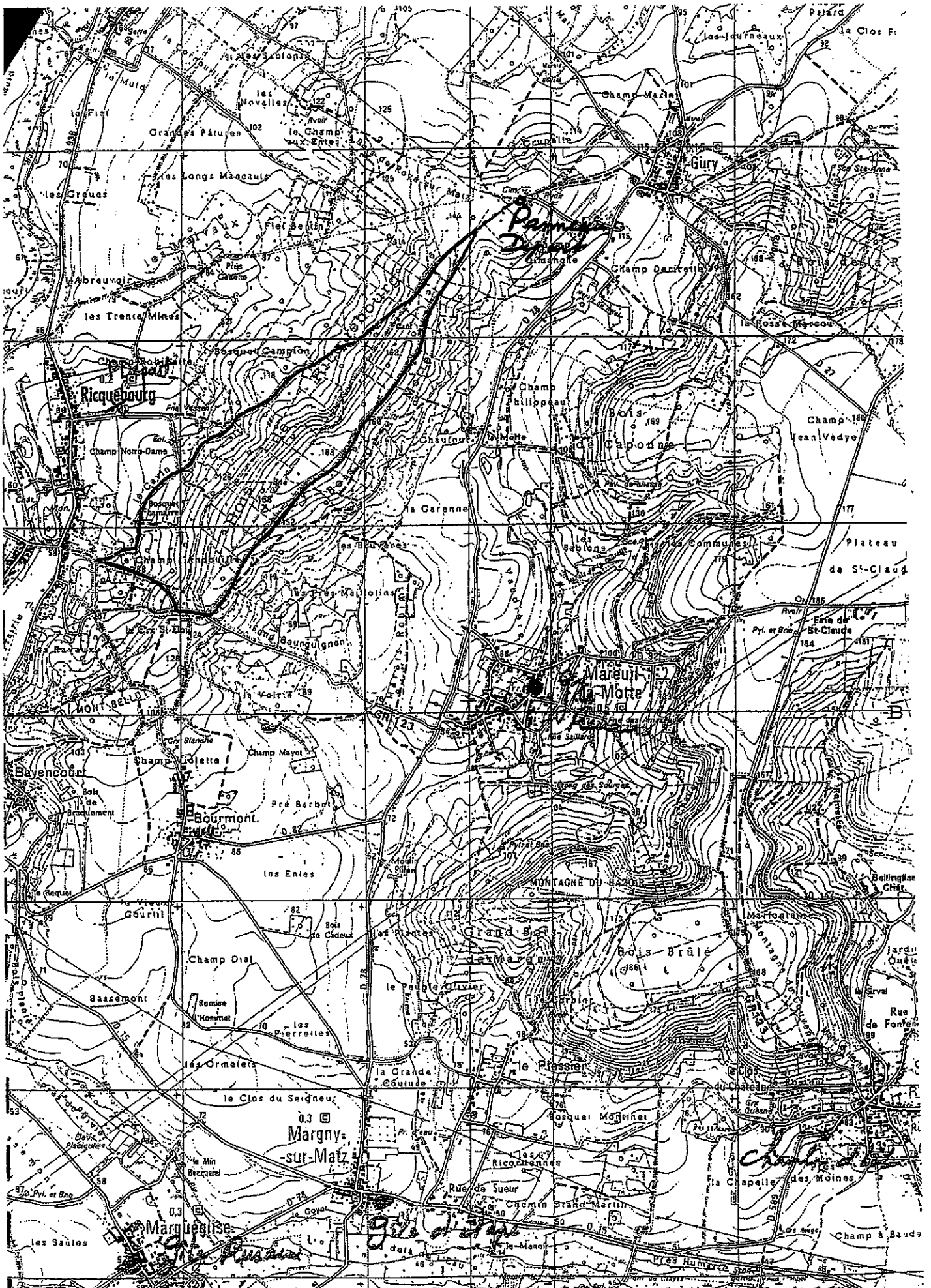
Chemin rural de Ricquebourg à Gury
Voie communale n° 103 du Poirier
Chemin rural dit du beau regard
Chemin rural de la Neuville/Ressons à Mareuil-la-Motte
Chemin rural de Ressons/Matz à Gury

Délibération du conseil municipal en date du 15 mars 2006

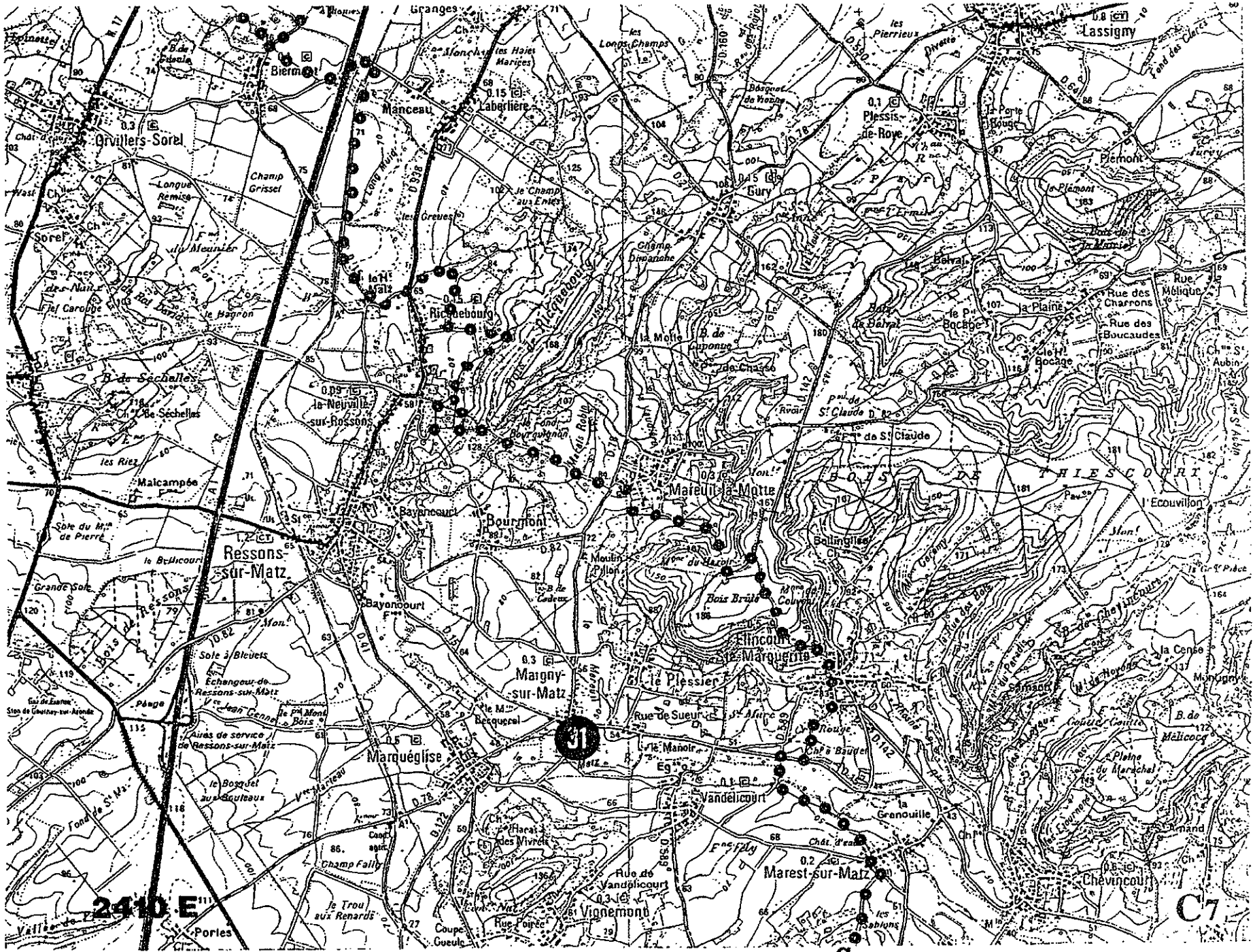
LA NEUVILLE/RESSONS :

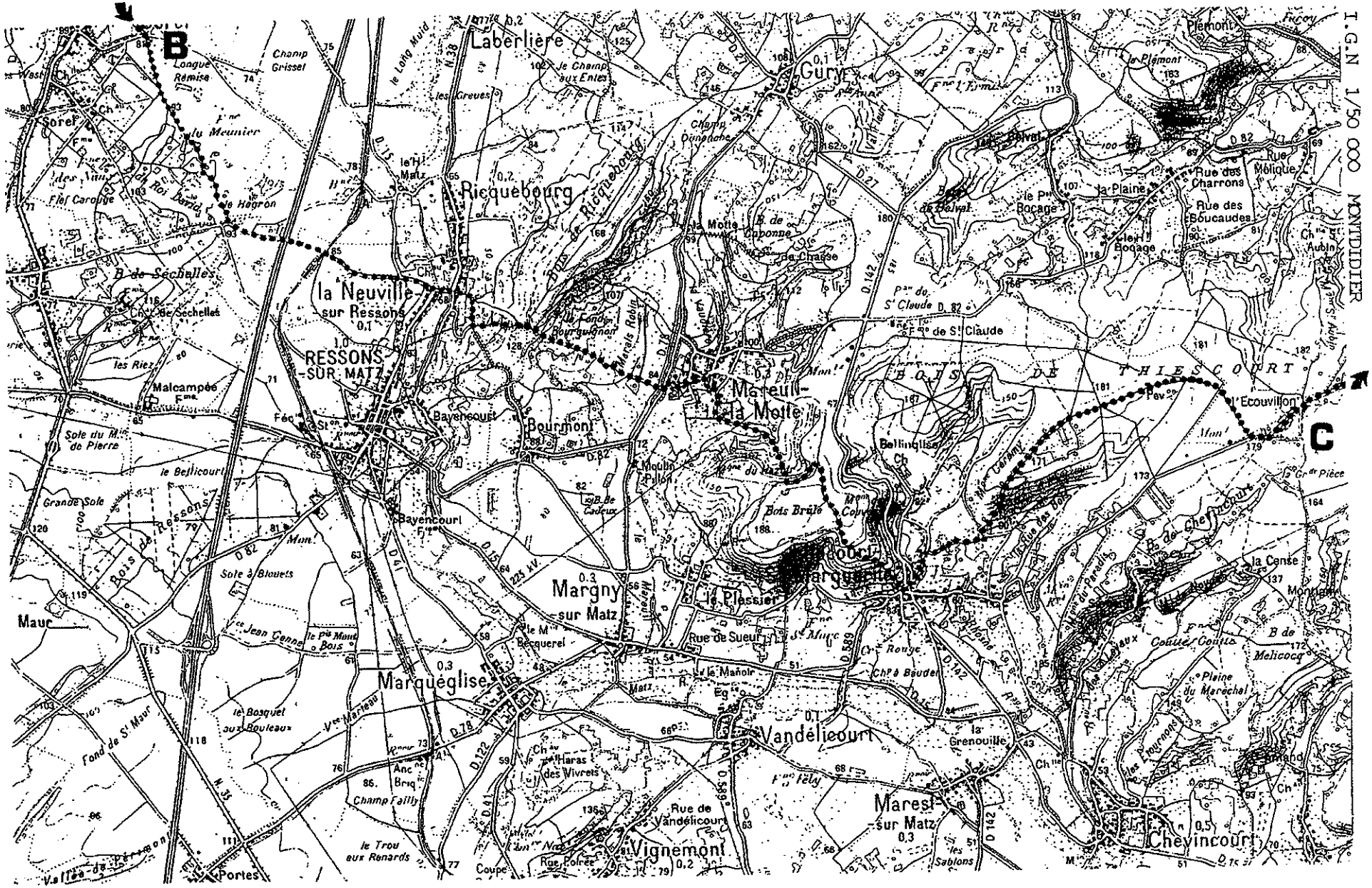
Chemin rural de la Neuville/Ressons à Mareuil

Délibération du conseil municipal en date du 9 novembre 2005



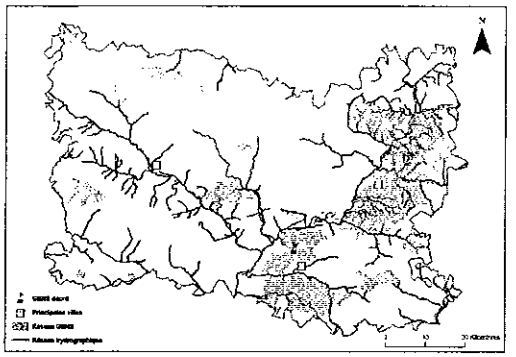
Trait IGN Serie Bleue 2410 E. Rettemo-sur-Matz.


Granges
Lassigny
Biermont
Manceau
Laberlière
Orvillers-Sorel
Plessis-de-Roye
Piémont
Sorel
Champ Grissel
Longue Remise
Bois du Meunier
le Hamel
Richebourg
Bois de Séchelles
la Neuville-sur-Ressons
Malicampée
les Riez
Bayencourt
Bourgfont
Mareuil-la-Motte
Ressons-sur-Matz
Bois de Ressons
Bois de Thiescourt
l'Ecouvillon
Ballingilles
Sole à Bleuets
Echangeur de Ressons-sur-Matz
Maigny-sur-Matz
Elincourt-Ste-Marguerite
le Plessier
Marquéglise
Vandélicourt
la Grenouille
Marest-sur-Matz
Chevincourt
Vignemont
Porles
Rue de Vandélicourt
Rue de Sueur
le Manoir
la Plaine
la Censé
Rue des Charrons
Rue des Boucaudes
Rue Mélique
le Bocage
le Val
Bois Brûlé
Bois de Coloncy
Bois de Cadeux
Champ Falby
le Trou aux Renards
Coupe Gueule
Rue Poirée
Les Sablons
31
2410 E
C7
9


B
C
Laberlière
Ricquebourg
la Neuville-sur-Ressons
RESSONS-SUR-MATZ
Bayencourt
Bourmont
Mareuil-la-Motte
Margny-sur-Matz
Marqueglise
Vandélicourt
Maresl-sur-Matz
Vignemont
Chevincourt
Gury
Plémont
Rue des Charrons
Rue des Boucaudes
la Plaine
le Bocage
la Motte
Bois de Ricquebourg
Bois de Thiescourt
l'Ecouvillon
Sorel
Malcampée
Mauc
Portes
Rue de Vandélicourt
Rue de Sueur
le Plessier
la Grenouille
la Cense
Montigny
Plaine du Maréchal
Haras des Vivrets
Champ Failly
le Trou aux Renards
Fond de St Maur
le Bosquet aux Bouleaux
Grande Sole
Sole du Mt de Pierre
Sole à Blouets
le Bellicourt
Bois de Ressons
les Riez
Champ Grisset
Longue Remise
le Meunier
le Hagron
Champ aux Enfers
Champ Dimanche
Bois Brûlé
Bois de Thiescourt
Fond Bourguignon
Marais Rabin
Moulin Pelé
Bellinglise
Rue Mélique
Rue des Boucaudes
Ch. Aubin
Rue de Cheincourt
Couture Coutte
Bois des Fournois
Rue Polrée
Coupe
Ch. Rouge
Ch. à Baudet
le Manoir
le Mt Becquerel
le Pt Mont Bois
Vve Jean Cenne
Vve Marteau
Anc Briq
Ch. au Haras
Fond Bourguignon
Fond de St Claude
Pt du St Claude
Fme de St Claude
Fme de Belval
Fme de Bellinglise
Fme de Cheincourt
Fme de Melicocq
Fme Felix
Fme l'Ermite
Fme du Mazet
Fme Coupe
Fme Couture Coutte
Fme Bocage
Fme Plaine
Fme Fournois
Fme Sablons
Fme Couture des Bois
Fme Couture Coutte
Fme Couture Coutte
Fme Couture Coutte

GENS09	Massif forestier d'Halatte		☐ ID

Surface : 8066
Altitude :
Entité paysagère :
VALLEE DE L'OISE, VALOIS MULTIEN.
Canton(s) concerné(s):
Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Senlis.
Commune(s) concernée(s) :
APREMONT, AUMONT-EN-HALATTE, BEAUREPAIRE, CHAMANT, CHANTILLY, COURTEUIL, CREIL, FLEURINES, GOUVIEUX, OGNON, PONTPOINT, PONT-SAINTE-MAXENCE, ROBERVAL, SAINT-MAXIMIN, SENLIS, VERNEUIL-EN-



Inscription à inventaire, statut de protection

Natura 2000 - ZPS, Natura 2000 - ZSC, Parc Naturel Régional, ZICO, ZNIEFF I, ZNIEFF II.

Valeur patrimoniale

- ○ Intérêt pour la Faune
- ○ Intérêt pour la Flore
- ○ Intérêt pour les Milieux naturels
- ○ Intérêt pour le Paysage

Vocation proposée

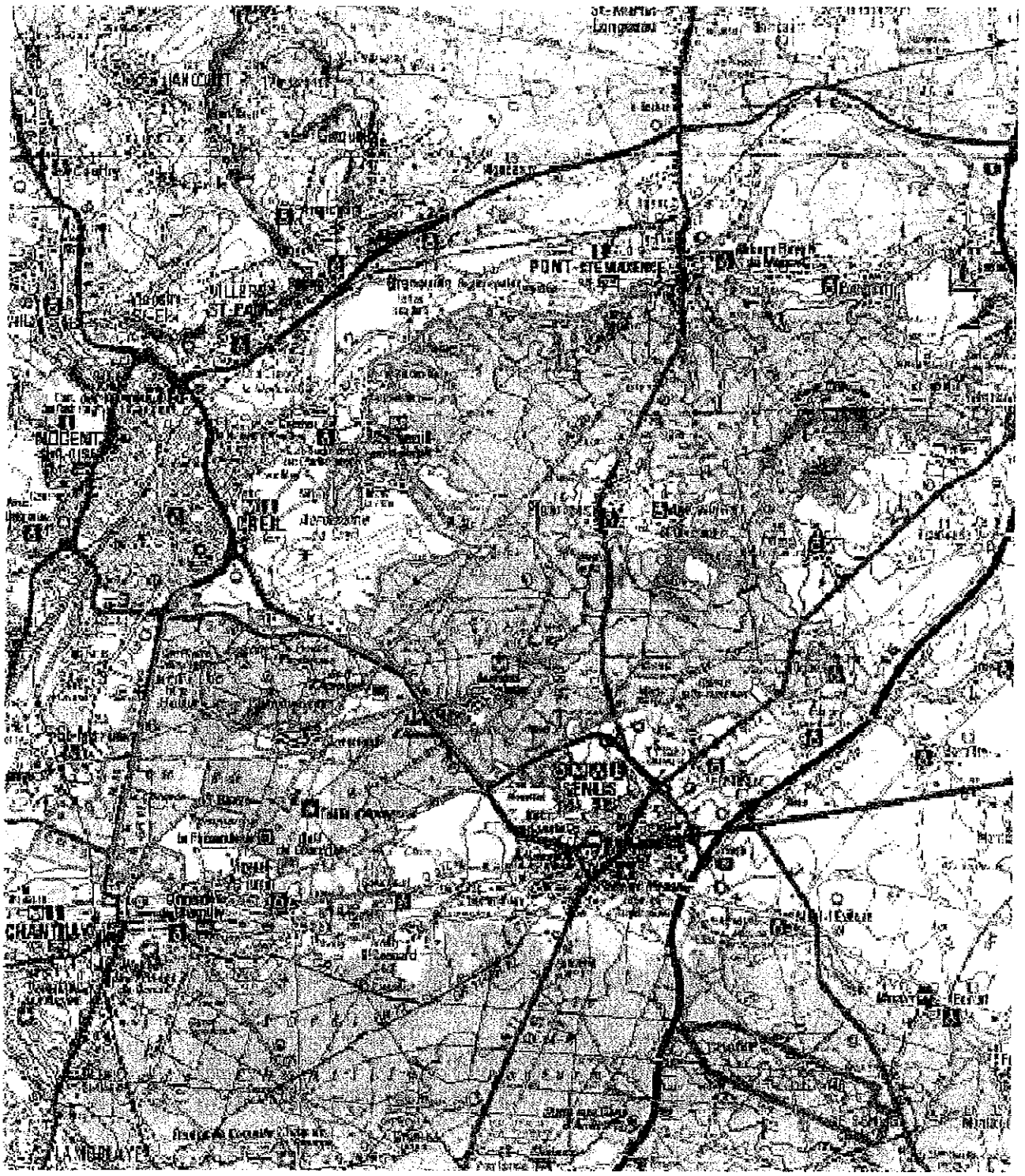


Présentation du Grand Ensemble Naturel Sensible (GENS)

Le massif forestier d'Halatte s'étend en rive gauche de l'Oise, sur la bordure septentrionale du plateau du Valois.
Ce dernier est sous-tendu par la plate-forme du calcaire lutétien, que surplombent plusieurs buttes résiduelles (Monts pagnotte, Alta, de Saint Christophe...). Ces buttes constituent autant d'îlots de diversité à la fois géomorphologique et biologique.

Réalisation Biotope © 2007

Délimitation de l'ENS	Massif forestier d'Halatte



Délimitation du GENS

0 1 860 3 720 m

Réalisation Biotope - 20(

GENS 60 - Massif forestier d'Halatte

Mise à jour le

Description et intérêt du Grand Ensemble Naturel Sensible

DESCRIPTION ECOLOGIQUE

Composition

Milieux naturels dominants

Les milieux naturels les plus intéressants sont les suivants : la chênaie-charmaie acidocline du Lonicero periclymeni-Fagetum petraeae (type subatlantique méridional) ; la chênaie-charmaie à Jacinthe du Hyacinthoido non-scriptae-Fagetum sylvaticae (type subatlantique méridional à Tilia cordata) ; la chênaie-hêtraie du Fago sylvaticae-Quercetum petraeae (type subatlantique méridional) ; la hêtraie calcicole de l'Hordelymo europaei-Fagetum sylvaticae (type subatlantique méridional) ; la frênaie à Laîche espacée du Carici remotae-Fraxinetum excelsioris ; les groupements herbacés humides nitrophiles de l'Aegopodion podagrariae et de l'Alliarion petiolatae ; les groupements sur sables (notamment le Crassulo tillaeae-Aphanetum inexpectatae) ; les pelouses calcicoles du Festuco lemanii-Anthyllidetum vulnerariae ; les lisières calcicoles du Geranion sanguinei...
Habitats inscrits à la Directive Habitats : Hêtraies du Asperulo-Fagetum ; Landes sèches européennes ; Hêtraies acidophiles atlantiques à sous-bois à Ilex et parfois à Taxus (Quercion robo petraeae ou Ilici-Fagenion) ; Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia)(*sites d'orchidées

Espèces végétales remarquables

La flore comprend, entre autres, les taxons rares et/ou menacés suivants :
l'exceptionnelle Osmonde royale (Osmunda regalis*) ; l'Ophioglosse vulgaire (Ophioglossum vulgatum*) ; le Limodore à feuilles avortées (Limodorum abortivum*) ; l'Orge des bois (Hordelymus europaeus), particulièrement rare ; le très rare Doronic à feuilles de plantain (Doronicum plantagineum) ; le Sceau de Salomon odorant (Polygonatum odoratum) et l'Iris fétide (Iris foetidissima), sur les bois clairs thermophiles ; la Belladone (Atropa bella-donna), dans les coupes sur calcaire ; la Véronique en épis (Veronica spicata) et la Filipendule à six pétales (Filipendula vulgaris), sur les sables calcaires ; l'Epiaire d'Allemagne (Stachys germanica) ; la très rare Mélique penchée (Melica nutans) ; la Scille à deux feuilles (Scilla bifolia) ; le Maïanthème à deux feuilles (Maïanthemum bifolium) ; la Laîche des sables (Carex arenaria) et la minuscule Mousse fleurie (Crassula tillea), sur les sables nus ; la Laîche maigre (Carex strigosa) et la Laîche des lièvres (Carex ovalis) ; le très rare Corydale solide (Corydalis solida) ; l'Anémone fausse renoncule (Anemone ranunculoides), dans les milieux frais ...

Espèces animales remarquables

>> Invertébrés : Agrion de Mercure (Coenagrion mercuriale) ; Ecaille chinée (Callimorpha quadripunctaria)*
>>Mammifères : Petit Rhinolophe (Rhinolophus hipposideros) - Résidente, Hivernage
>> Oiseaux : Alouette lulu (Lullula arborea) - Reproduction ; Balbuzard pêcheur (Pandion haliaetus) - Etape migratoire ; Blongios nain (Ixobrychus minutus) - Reproduction ; Bondrée apivore (Pernis apivorus) - Reproduction ; Busard Saint-Martin (Circus cyaneus) - Reproduction. Hivernage ; Cigogne blanche (Ciconia ciconia) - Etape migratoire ; Engoulevent d'Europe (Caprimulgus europaeus) - Reproduction ; Grue cendrée (Grus grus) - Etape migratoire ; Martin-pêcheur d'Europe (Alcedo atthis) - Reproduction ; Pic mar (Dendrocopos medius) - Reproduction ; Pic noir (Dryocopus martius) - Reproduction ; Pie-grièche écorcheur (Lanius collurio) - Reproduction.

Organisation, fonctionnement et état de conservation

Agencement et connexion des milieux dans le site

Connexion avec l'extérieur, réseau de milieux similaires

Etat de conservation et fragilité du site

DESCRIPTION PAYSAGERE



DESCRIPTION SOCIALE

Usage et gestion du Grand Ensemble Naturel Sensible

Principaux usages et activités sur le site

Principales activités aux alentours

Fréquentation

Réglementations diverses

Foncier

Présence de bâtiments

Gestion et valorisation actuelles

Dégradation et menaces

Historique et piste d'actions

Date d'intégration

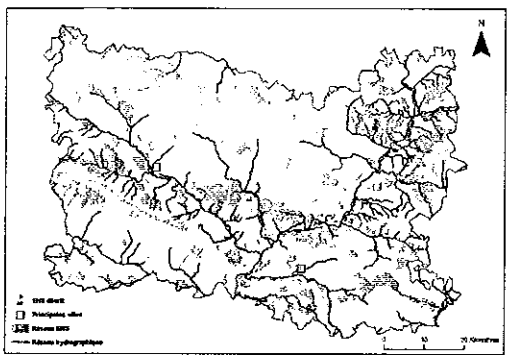
Pistes d'actions

Etat d'avancement

Maitre d'ouvrage choisi

NOY03	Etangs, Massif de Thiescourt/Attiche et Bois de Ricquebourg		☑ ID

Surface : 5388
Altitude :
Entité paysagère :
NOYONNAIS, VALLEE DE L'OISE.
Canton(s) concerné(s):
LASSIGNY, LASSIGNY, NOYON, RESSONS-SUR-MATZ, RIBECOURT-DRESLINC
Commune(s) concernée(s) :
CAMBRONNE-LES-RIBECOURT, CANNECTANCOURT, CHEVINCOURT, CHIRY-OURSCAMP, DIVES, ELINCOURT-SAINTE-MARGUERITE, GURY, LA NEUVILLE-SUR-RESSONS, LABERLIERE, LASSIGNY, MACHEMONT, MAREUIL-LA-MOTTE,



Inscription à l'inventaire, statut de protection

ZNIEFF I n°220014085.

Valeur patrimoniale

- (●) Intérêt pour la Faune
- ( ) Intérêt pour la Flore
- ( ) Intérêt pour les Milieux naturels
- ( ) Intérêt pour le Paysage

Vocation proposée

Mise en valeur du patrimoine naturel et accueil du public.



Présentation de l'Espace Naturel Sensible (ENS)

Les massifs d'Attiche et de Thiéscourt et le Bois de Ricquebourg sont situés sur l'extrémité méridionale du Noyonnais, au contact avec le plateau picard et en bordure de la vallée de l'Oise.

Ils sont développés sur des buttes résiduelles, séparées du plateau tertiaire par les vallées de l'Oise, du Matz et de la Divette notamment.

Réalisation Biotope - 2007

Délimitation de l'ENS	Etangs, Massif de Thiescourt/Attiche et Bois de Ricquebourg



Délimitation de l'ENS

Propriété du Conseil général

0 1 620 3 240 m

N W E S

Réalisation Biotope - 20(

ENS 60 Etangs, Massif de Thiescourt/Attiche et Bois de Ricquebourg

Mise à jour le

Description et intérêt de l'Espace Naturel Sensible

DESCRIPTION ECOLOGIQUE

Composition

Milieux naturels dominants

Les forêts thermophiles, les bois de pente nord et les pelouses calcicoles ; les anciennes carrières souterraines

Espèces végétales remarquables

La Pyrole à feuilles rondes (Pyrola rotundifolia*) dans les bois calcicoles frais ; la Belladone (Atropa bella-donna) ; la Laîche tomenteuse (Carex tomentosa) ; la Germandrée des montagnes (Teucrium montanum*), sur les pelouses calcaires rases, le Daphné lauréolé (Daphne laureola) ; la Chlore perfoliée (Blackstonia perfoliata) ; la Pulsatille commune (Pulsatilla vulgaris) ; le Chêne pubescent (Quercus pubescens), sur les lisières thermocalcicoles ; la Céphalanthère à grandes fleurs (Cephalanthera damasonium) ; les Orchis mâle, singe et militaire (Orchis mascula, O. simia, O. militaris) ; la Néottie nid-d'oiseau (Neottia nidus-avis)...

Espèces animales remarquables

La Bondrée apivore (Pernis apivorus) ; le Pic noir (Dryocopus martius) ; le Busard Saint-Martin (Circus cyaneus) ; le Pic mar (Dendrocopos medius), le Rougequeue à front blanc (Phoenicurus phoenicurus), la Bécasse des bois (Scolopax rusticola) et la Chouette chevêche (Athene noctua) ; la Coronelle lisse (Coronella austriaca) ; la Vipère péliade (Vipera berus) ; le rare Vespertilion de Bechstein (Myotis bechsteini) ; le Vespertilion à oreilles échancrées (Myotis emarginatus) ; le Grand Murin (Myotis myotis) ; le Petit Rhinolophe (Rhinolophus hipposideros)

Organisation, fonctionnement et état de conservation

Agencement et connexion des milieux dans le site

Connexion avec l'extérieur, réseau de milieux similaires

Etat de conservation et fragilité du site

DESCRIPTION PAYSAGERE

Non visité



DESCRIPTION SOCIALE

Réalisation Biotope - 2007

Usage et gestion de l'Espace Naturel Sensible

Principaux usages et activités sur le site

Foresterie, loisirs

Principales activités aux alentours

Fréquentation

Réglementations diverses

Foncier

Le Conseil général est propriétaire de parcelles cumulant une superficie de 126 ha 38 a 82 ca, situées sur la commune d'Elincourt-Sainte-Marguerite.

Présence de bâtiments

Gestion et valorisation actuelles

Forêt privée : 18 Plans Simples de Gestion mis en place, couvrant 70% de la superficie.

Dégradation et menaces

Historique et piste d'actions

Date d'intégration

Pistes d'actions

- Gestion écologique à confier à l'ONF ?/ Etablissement d'une convention tripartite ONF, CG60, CSNP à l'instar de ce qui se fait sur les forêts communales, à la condition que la nature du patrimoine naturel le permette.
- PDIPR/Aménagements /Animations scolaires
- Réalisation d'inventaires complets avec réalisation de plan de gestion à confier par appel d'offres

Etat d'avancement

Maître d'ouvrage choisi

Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE L'OISE

Ministère du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville
Ministère de la Santé et des Sports

POLE SANTE
SERVICE SANTE-ENVIRONNEMENT

Poste : 4865
Affaire suivie par : M. BILY
Réf. : data/pos/ricquebourg

OBJET. : Plan Local d'Urbanisme
De RICQUEBOURG
Collecte des informations en vue de porter à connaissance

BEAUVAIS, le 21 DEC. 2009

LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL
à

Monsieur le Directeur Départemental
de l'Equipement et de l'Agriculture
SAUE
40 rue Racine
B.P. 317
60021 BEAUVAIS CEDEX

Par lettre en date du 14 décembre 2009, vous me demandiez de vous faire connaître toutes les contraintes supracommunales et toutes les informations utiles à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de RICQUEBOURG.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je souhaite que mes services soient associés à cette élaboration et je vous communique sous ce pli leurs observations.

P/ **LE DIRECTEUR,**

MURIEL PEREZ

INGENIEUR D'ETUDE

13, rue Biot - BP 10584 - 60005 Beauvais cedex - Tél : 03 44 06 48 00 ou 03 44 06 et le numéro de poste - Télécopie : 03 44 06 48 01
Courriel : dd60-direction@sante.gouv.fr
Site Internet : www.picardie.sante.gouv.fr

PORTER A CONNAISSANCE

Commune de :RICQUEBOURG

ALIMENTATION EN EAU DESTINEE A LA CONSOMMATION HUMAINE

Commune alimentée par le captage de LABERLIERE

Problème de qualité d'eau et conséquences éventuelles: oui, taux de nitrates supérieurs à la norme et donc interdiction de consommation pour les femmes enceintes et les nourrissons.

GESTION DES EAUX USEES ET PLUVIALES :

La cohérence du zonage d'assainissement avec le PLU doit être vérifiée. Ce zonage doit figurer dans les annexes sanitaires du PLU.

LE BRUIT :

En référence à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (**SRU**) ce projet doit assurer « *....la réduction des nuisances sonores et la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature* » ***(article L 121-1 du code de l'urbanisme).***
Une attention toute particulière doit être portée à la juxtaposition de limites de zones acoustiquement incompatibles.

QUALITE DE L'AIR :

Mieux maîtriser et réduire l'exposition à la pollution de l'air extérieur est une nécessité compte tenu de l'impact reconnu sur la santé humaine (asthme, allergie, ...) ; la mise en œuvre du PLU doit être l'occasion d'une réflexion sur la prise en considération de cet aspect de la santé publique (ex : création d'une zone d'habitat sous influence de vents dominants provenant d'une zone industrielle).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

ARRIVÉE
- 8 JAN. 2010
D.D.E.A/S.A.U.E

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation Civile

Direction de la sécurité de l 'Aviation civile Nord

Délégation Picardie

Beauvais , le 6 Janvier 2010

Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture de l'Oise

Service de l'Aménagement , de l'Urbanisme et de l'Energie

Boulevard Amyot d'Inville
B.P. 317
60021 Beauvais Cédex

Référence : 013 / DIS/PIC/MRA
Vos réf. :

Affaire suivie par : P.MIARA
pascal.miara aviation-civile.gouv.fr
Tél. 03.44.11.49.11
Fax :03.44.11.49.08

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les communes de :

- Fresnes l'Eguillon
- Le Gallet
- Ricquebourg
- Vineuil-Saint-Firmin

ne sont grevées par aucune servitude aéronautique civile , tant radioélectrique que de dégagement d'aérodrome.

Toutefois , en ce qui concerne la commune de Vineuil-Saint-Firmin , j'attire votre attention sur la proximité de son territoire par rapport à la base aérienne 110 de Creil (5 km) et les éventuelles servitudes et contraintes aéronautiques associées à l'exploitation de cette base aérienne ne peuvent être communiquées que par les seules autorités militaires compétentes .

En outre , il me paraît judicieux de rappeler à tous les conseils municipaux que l'arrêté interministériel du 25 Juillet 1990 , de portée générale , est applicable à l'intégralité du territoire de leur commune. : En particulier , en dehors de leur agglomération , toute installation de plus de 50 mètres de hauteur est soumise à l'accord du ministre chargé de l'Aviation Civile et du ministre chargé des Armées , et peut être susceptible de se voir prescrire un balisage diurne et nocturne conforme à la réglementation en vigueur .

Enfin , il ne me semble pas indispensable que mes services participent aux prochaines réunions qui se tiendront dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme des communes mentionnées en introduction .

L'Adjoint au Délégué Picardie

P. MIARA

Présent pour l'avenir
www.developpement-durable.gouv.fr

Délégation de l'aviation civile Picardie
Aéroport de Beauvais-Tillé
Tour de contrôle
60000 Tillé

dgac DSAC

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION
PRÉFECTURE DE LA RÉGION PICARDIE

Direction
Régionale des
Affaires
Culturelles

Service régional de l'archéologie
5 rue Henri Daussy
80044 AMIENS CEDEX 1

Nos réf. JLC/VB/SB/ARCH/2009
Affaire suivie par Valérie BURBAN

☎ 03.22.97.33.83
03.22.97.33.47

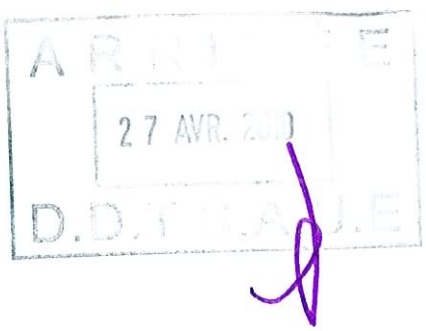
Bordereau d'envoi

Amiens, le 20/04/2010

Le conservateur régional de
l'archéologie de Picardie

à la

DDE de l'Oise
Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme
et de l'Energie
Bureau de la Planification et de
l'Organisation territoriale
40, rue Jean Racine
BP 317
60021 Beauvais cedex

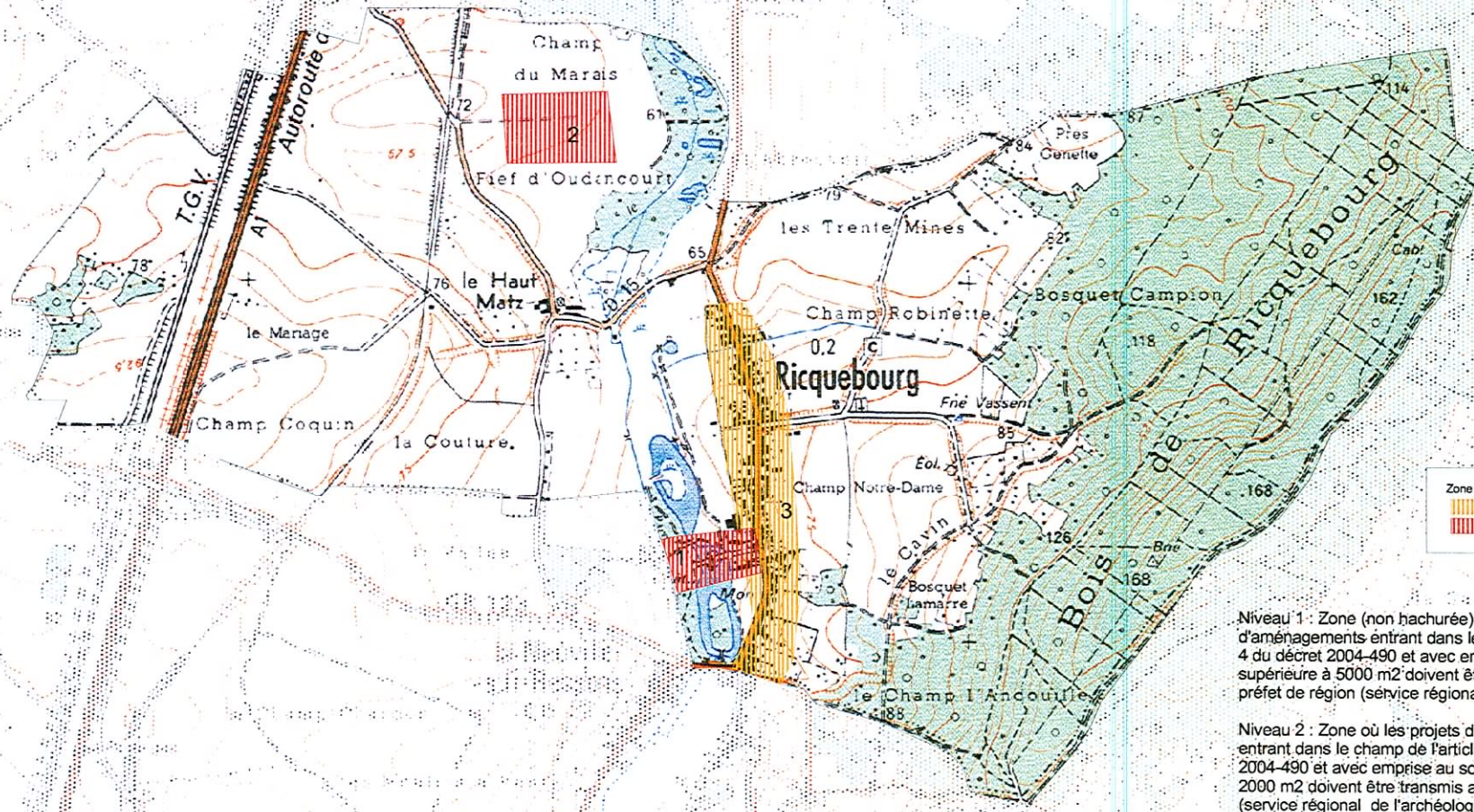


DESIGNATION DES PIECES	NOMBRE	OBSERVATIONS
OBJET : PLU de Ricquebourg Votre courrier du 14/12/09		
carte de zonage liste des zone de sensibilité	1 1	Merci de prendre en considération cet arrêté de zonage Jean-Luc Collart

Eléments généraux de connaissance et de localisation du patrimoine archéologique
Commune de Ricquebourg (60)

Carte accompagnant un arrêté portant sur le zonage archéologique de la commune

Zones de présomption de prescriptions archéologiques (articles L.522-5 du code du patrimoine)
Eléments généraux de connaissance et de localisation du patrimoine archéologique (art.69 et 70 du décret 2004-490)



0 1 Kilomètres

SRA Picardie - cellule carte archéologique - janvier 2010
fond de plan IGN - quadrillage kilométrique Lambert II étendu

Niveau 1 : Zone (non hachurée) où les projets d'aménagements entrant dans le champ de l'article 4 du décret 2004-490 et avec emprise au sol supérieure à 5000 m2 doivent être transmis au préfet de région (service régional de l'archéologie)

Niveau 2 : Zone où les projets d'aménagements entrant dans le champ de l'article 4 du décret 2004-490 et avec emprise au sol supérieure à 2000 m2 doivent être transmis au préfet de région (service régional de l'archéologie)

Niveau 3 : Zone où les projets d'aménagements entrant dans le champ de l'article 4 du décret 2004-490 et entraînant un impact au sol doivent être transmis au préfet de région (service régional de l'archéologie)

Liste des zones de sensibilité archéologique
Commune de Ricquebourg (60)

1	fortification (château)
2	substruction indéterminée
3	occupation médiévale (agglomération)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE REGION PICARDIE

ARRIVÉE
- 5 JAN. 2010
D.D.E.A S.A.U.E

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie

Service "Gestion de la Connaissance et Garant Environnemental"
Unité "Garant Environnemental"

Amiens, le 29 DEC. 2009

Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie

à

DDEA de l'Oise,
SAUE/BPOT,
40 rue Jean Racine
BP 317
60021 – BEAUVAIS CEDEX.

Référence : MEB/CB 2009
Vos réf. : V/envoi du 14/12/2009

Affaire suivie par : Maryam EL BAKKALI
maryam.elbakkali@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 03.22.82.90.62– **Fax :** 03.22.91.73.77

Objet : porter à connaissance.

Vous avez consulté notre service dans le cadre du porter à connaissance concernant la commune de Ricquebourg dans le département de l'Oise.

Je vous informe que vous avez accès aux données environnementales depuis notre site internet : http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr/

Pour les données suivantes, vous pouvez faire une recherche par commune ou ensemble de communes dans la rubrique "*données environnementales et évaluation environnementale*" puis "*information et données environnementales*".
La sous-rubrique "*données environnementales*" puis "*cartographie dynamique*" vous permet également de faire une recherche cartographique plus précise :

- Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ;
- Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO) ;
- Sites RAMSAR ;
- Sites du Réseau Natura 2000 ;
- Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB) ;
- Réserves Naturelles ;
- Parcs Naturels Régionaux ;
- Sites classés ou inscrits et "Opération Grand Site" ;
- Corridors écologiques potentiels et corridors "grande faune" ;
- Atlas des Paysages;
- Zones inondables.

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

Présent pour l'avenir

Vous pouvez également accéder aux données concernant les risques industriels, dans la rubrique "Prévention des risques industriels" :

- liste des établissements classés "SEVESO" ;
- accès à la base de données nationale sur les Installations Classées ;

La rubrique "énergie climat construction" sous-rubrique "énergie air climat" vous fournit les données concernant les Zones de Développement de l'Eolien.

Par ailleurs, vous pouvez accéder à d'autres données régionales sur divers sites :

- qualité de l'air : http://www.atmo-picardie.com/mesures-cartographie/chiffres.php
- données sur les transports : http://www.ort-picardie.net/

Certaines données régionales sont également consultables grâce à des bases de données nationales :

- données sur l'eau : http://www.eaufrance.fr/, et sites des agences de l'eau :
- http://www.eau-seine-normandie.fr/ et http://www.eau-artois-picardie.fr/
- données sur les niveaux et qualité des eaux souterraines : http://www.ades.eaufrance.fr/
- données hydrométriques sur les eaux superficielles sur http://www.hydro.eaufrance.fr/
- SAGE : http://www.gesteau.eaufrance.fr/
- base de données sur les risques majeurs : http://www.prim.net

  base de données sur les sites pollués ou potentiellement : http://basol.ecologie.gouv.fr/
- base de données sur les anciens sites industriels : http://basias.brgm.fr/
- registre français des émissions polluantes : http://www.pollutionsindustrielles.ecologie.gouv.fr/IREP/index.php

Mon service ne souhaite pas être associé à l'élaboration de ce document d'urbanisme.

P/O le Directeur Régional,
Le Chef du SGCGE,

Samuel CARON

Quand le paiement doit-il intervenir ?

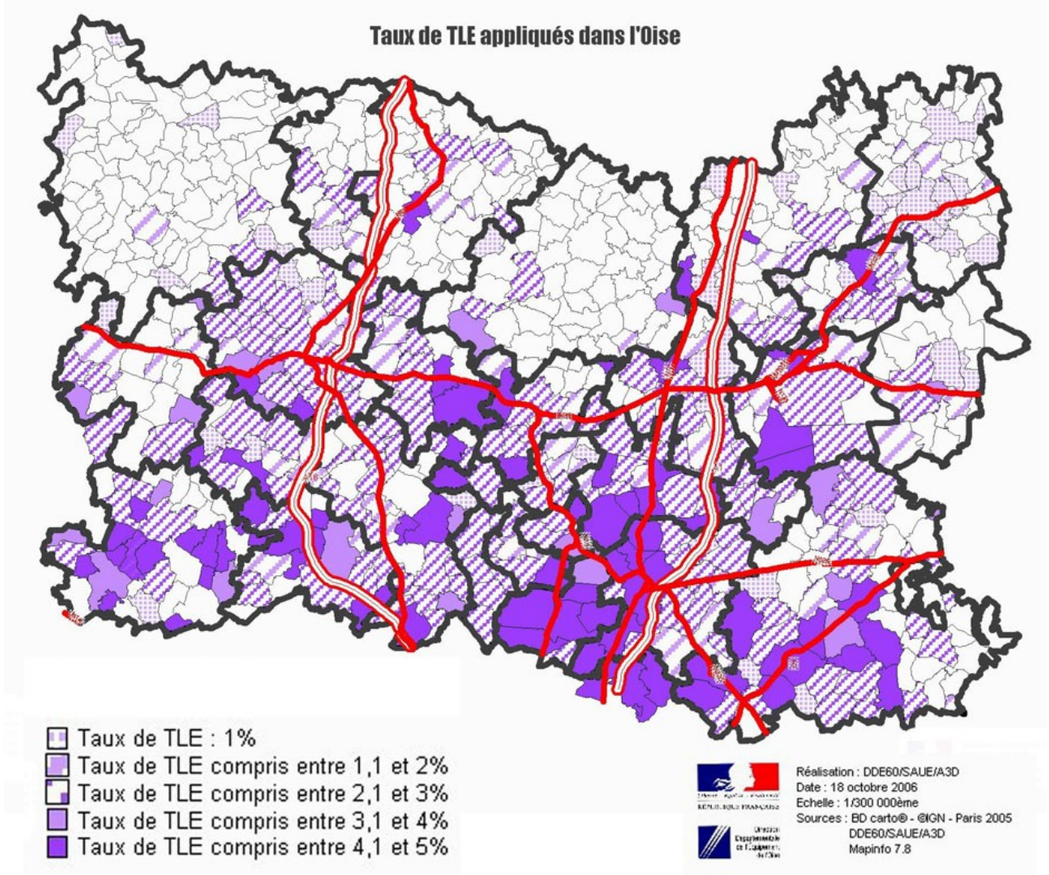
Pour la TLE et la TDENS le paiement s'effectue en deux versements, le premier au plus tard 18 mois après la délivrance du permis de construire (ou de la déclaration de travaux), le second au plus tard à 36 mois après cette même date.

Pour la TDCAUE, il s'effectue toujours en un seul versement, soit 18 mois après la délivrance de l'autorisation de construire. Le règlement est à effectuer à la perception du Trésor Public de Clermont (60600).

Où se renseigner sur les taxes ?

Pour la partie liquidation des taxes :
Direction départementale de l'équipement
Service de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'environnement
Cellule application du droit des sols/fiscalité
tél : 03.44.06.50.19.

Pour le paiement :
Perception - Service recouvrement
5 rue Gérard Philippe - 60600 Clermont
tél : 03.44.50.89.45.



Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Dépôt légal en cours
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation

Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Environnement
France Poulain
Cellule Application du droit des sols
Sandrine Venancio (03 44 06 50 19)
ml : Sandrine.Venancio@equipement.gouv.fr

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise

Les Feuillets de l'Oise
Un thème d'actualité en quatre pages
n°35 – Novembre 2006

Les taxes d'urbanisme : TDCAUE, TDENS et TLE.

Dans le cadre de la loi d'orientation foncière n°67.1253 du 30 décembre 1967 et parce qu'elle est en charge de l'instruction des permis de construire, la Direction Départementale de l'Equipement est chargée pour le compte des communes et du département de lever l'impôt. Le recouvrement de cet impôt est ensuite assuré par la Trésorerie Générale puis par la Perception.

Si vous avez un projet de construction, d'agrandissement ou de rénovation dans l'Oise, celui-ci est soumis au versement de la taxe départementale pour le conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (T.D.C.A.U.E.), de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (T.D.E.N.S.) ainsi que, dans les communes qui l'ont instaurée, la taxe locale d'équipement (T.L.E.).

A quoi servent les taxes ?



- La taxe départementale pour le conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement contribue au financement du conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement du département de l'Oise (www.caue60.com). Les particuliers peuvent bénéficier gratuitement de conseils notamment dans le cadre de leurs projets de construction. Elle a été instaurée par décision du conseil général de l'Oise au taux de 0,3%. Elle concerne toutes les communes du département de l'Oise.

- La taxe départementale des espaces naturels sensibles contribue à financer l'achat, l'aménagement et la protection des espaces naturels sensibles. Elle est instaurée par décision du conseil général. Son taux est fixé à 2%. Elle concerne toutes les communes du département de l'Oise.

- La taxe locale d'équipement contribue au financement des équipements publics communaux. Chaque conseil municipal décide ou non son instauration ainsi que son taux (entre 1% et 5%) par arrêté municipal. Elle est obligatoire pour les communes de plus de 10 000 habitants.

Comment est établi le montant des taxes d'urbanisme ?

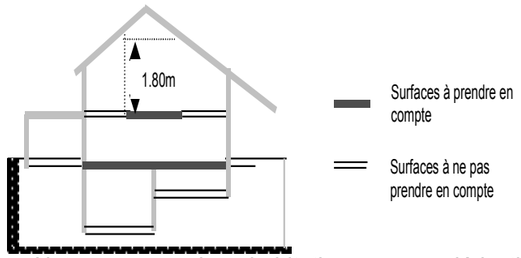
Le mode de calcul pour les trois taxes est établi à partir de trois paramètres.

- **La surface hors oeuvre nette de la construction créée**
- **La valeur forfaitaire en fonction de la nature du projet**.
- **Le taux de la taxe**.

La surface hors oeuvre nette (SHON) de la construction est l'ensemble des surfaces de chaque niveau y compris l'épaisseur des murs et des cloisons. C'est la surface qui est mentionnée dans l'arrêté de permis de construire en haut à droite dans le cadre des surfaces hors oeuvre autorisées)

Les surfaces suivantes ne sont pas comptées :

1. les parties des combles d'une hauteur inférieure à 1,80m ainsi que les parties des combles non aménageables en raison de leur encombrement de charpente ou d'un plancher non prévu pour supporter une charge.
2. les sous-sols d'une hauteur inférieure à 1,80
3. les caves en sous-sol si elles ne possèdent aucune ouverture sur l'extérieur (seules les prises d'air sont autorisées).
4. les balcons, loggias, les surfaces non-closes situées au rez-de-chaussée.
5. et la totalité des parties du bâtiment affectée au garage des véhicules.



Nota : pour les habitations, une déduction forfaitaire de 5% est appliquée à la surface hors oeuvre nette pour tenir compte de l'épaisseur des murs pour l'isolation thermique et acoustique des logements.

La nature du projet et la valeur forfaitaire applicable : le code général des impôts (article 1585D) classe les constructions par catégorie, en fonction de leur nature et de leur mode de financement. A chacune des neuf catégories déterminées correspond une valeur taxable au mètre carré qui est actualisée au premier janvier de chaque année, soit à compter du 1er janvier 2007 :

catégorie	Nature du projet	Valeur forfaitaire en euros/m² au 1er janvier 2007
1	Locaux annexes aux locaux mentionnés aux 2°, 4°, 5° et 8° et constructions non agricoles et non utilisables pour l'habitation y compris les hangars autres que ceux mentionnés au 3 ci-dessous pour les 20 premiers mètres carrés	89
2	- locaux des exploitations agricoles à usage d'habitation des exploitants agricoles et de leur personnel - autres locaux des exploitations agricoles intéressant la production agricole ou une activité annexe de cette production - bâtiments affectés aux activités de conditionnement ou de transformation des coopératives agricoles, viticoles, horticoles, ostréicoles et autres	164
3	- entrepôts et hangars faisant l'objet d'une exploitation commerciale, industrielle ou artisanale - garages et aires de stationnement couvertes faisant l'objet d'une exploitation commerciale ou artisanale - locaux des villages de vacances et des campings	270
4	- locaux d'habitation et leurs annexes bénéficiant d'un prêt à 0% ou d'un prêt locatif aidé - foyers-hôtels pour travailleurs - immeubles d'habitation collectifs remplissant les conditions nécessaires à l'octroi de prêts aidés à l'accession à la propriété - locaux d'habitation à usage locatif et leurs annexes mentionnés au 3° de l'article L 351-2 du code de la construction et de l'habitation qui bénéficient de la décision favorable d'agrément prise dans les conditions prévues aux articles R331-3 et R331-6 du même code (PLS, PLUS notamment)	234
5	Locaux d'habitation à usage de résidence principale et leurs annexes, par logement : - a) pour les 80 premiers mètres carrés de surface hors oeuvre nette - b) de 81 à 170 mètres carrés	333 487
6	Partie des bâtiments hôteliers destinés à l'hébergement des clients	472
7	Partie des locaux à usage d'habitation principale et leurs annexes, autres que ceux entrant dans les catégories 2 et 4 et dont la surface hors œuvre nette excède 170 mètres carrés	640
8	Locaux à usage d'habitation secondaire	640
9	Autres constructions soumises à la réglementation du permis de construire	640

Le taux de la taxe :

1 à 5 % pour la taxe locale d'équipement.
0,3% pour la taxe départementale pour le C.A.U.E.
2% pour la taxe départementale des espaces naturels sensibles.

Les taxes d'urbanisme se calculent de la manière suivante :

SHON x VALEUR FORFAITAIRE x TAUX DE LA TAXE

Exemples de calculs des montants des taxes pour une habitation individuelle d'une S.H.O.N de 190 mètres carrés

Les 190m² se décomposent de la manière suivante : les 80 premiers mètres carrés sont classés en catégorie 5.1.1 correspondant à la valeur forfaitaire de 333 euros par mètre carré ; les 90 mètres carrés suivants sont classés en catégorie 5.1.2 correspondant à la valeur forfaitaire de 487 euros par mètre carré ; les 20 restants sont classés en catégorie 7 correspondant à la valeur forfaitaire de 640 euros par mètre carré.



Le taux de la T.LE. dans la commune est de 3%.
Le taux de la T.D.C.A.U.E est de 0,3%.
Le taux de la T.D.E.N.S est de 2%.

Cela donne pour la TLE :
(80 x 333x 3%) + (90 x 487 x 3%) + (20 x 640 x 3%) = 2 498 euros

Pour la T.D.C.A.U.E :
(80 x 333 x 0,3%) + (90 x 487 x 0,3%) + (20 x 640 x 0,3%) = 249 euros

Pour la T.D.E.N.S :
(80 x 333 x 2%) + (90 x 487x 2%) + (20 x 640 x 2%) = 1666 euros

Total des trois taxes = 3 579 euros

Dans le cas où cette construction a bénéficié d'un prêt à taux 0%, la construction relève alors de la catégorie 4.

Cela donne
Pour la T.L.E. :
190m² x 234 x 3% = 1 334 euros

Pour la T.D.C.A.U.E :
190m² x 234 x 0,3% = 133 euros

Pour la T.D.E.N.S :
190m² x 234 x 2% = 889 euros

Total des trois taxes = 2 356 euros

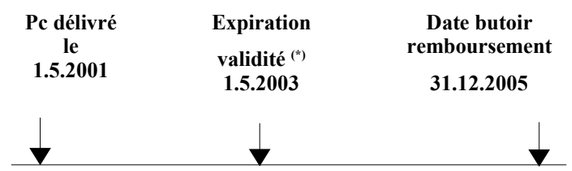
Les prêt locatif aidé (PLA), prêt locatif social (PLS), prêt locatif à usage social (PLUS) concernent les immeubles collectifs et les opérations groupées d'habitat individuel remplissant les conditions nécessaires à l'octroi de ces prêts.

Pour bénéficier de ce classement en catégorie 4, vous devez adresser une attestation certifiant que vous avez obtenu ce type de prêt à la DDE – SAUE/ADS/Fiscalité – 40 rue Jean Racine – 60000 Beauvais.

Que faire en cas d'abandon de projet ?

Si vous ne donnez pas suite à votre autorisation de construire et que celle-ci est toujours en cours de validité(*), il convient d'adresser une demande d'annulation à la mairie du lieu de construction.

Si votre permis de construire est devenu caduque, il convient d'en informer la DDE. Cela permettra également d'annuler la procédure de recouvrement des taxes d'urbanisme. Attention ces demandes doivent être accomplies avant le 31 décembre de la deuxième année suivant celle de la fin de validité de l'autorisation de construire (soit n+4 à compter du l'autorisation de construire).



(*) l'autorisation de construire devient caduque si les travaux n'ont pas été commencés dans un délai de deux ans à compter de sa délivrance . Les taxes d'urbanisme ne peuvent être remboursées que dans la mesure où les travaux n'ont pas été entrepris.

La gestion du risque de mouvement de terrain

Historique des principaux mouvements de terrain en France

- 1248 : Mont Granier (Savoie) - écroulement détruisant plusieurs villages
- 1442 : Claps du Lac (Drôme) – obstruction totale de la vallée de la Drôme
- 1961 : Clamart (Haut-de-Seine) – effondrement affectant 8 ha au dessus d'une ancienne carrière souterraine de craie
- 1970 : Plateau d'Assy (Haute-Savoie) – coulée de boue et de neige faisant suite à un réchauffement brutal
- 1987 : Modane (Savoie) - coulée de boue envahissant la ville
- 1994 : La Salle-en-Beaumont (Isère) - glissement se produisant après des précipitations très importantes

Pour en savoir plus :

- www.prim.net
- le site du ministère e l'écologie et du développement durable : www.ecologie.gouv.fr
- la base de données sur les mouvements de terrain : www.bdmvt.net
- la base de données sur les cavités souterraines : www.bdcavite.net
- Guide méthodologique sur les risques de mouvements de terrains – La Documentation Française – 1999
- Que sais-je? - Les risques naturels – n° 3533 – André Dagorne et René Dars.

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

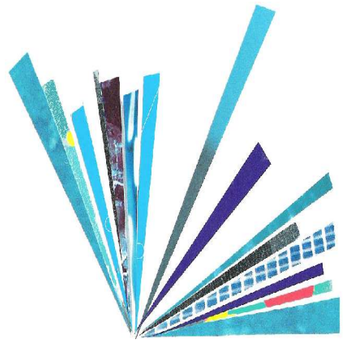
Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation

Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Environnement
France Poulain
Cellule Risques Eau et Environnement
Carène MARSEILLE

ml :carene.dubuc@equipement.gouv.fr

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise



Les Feuillets de l'Oise

Un thème d'actualité en quatre pages

n°44 - Mai 2006

Le risque de mouvement de terrain

Les mouvements de terrain sont les manifestations du déplacement gravitaire de masses de terrain déstabilisées sous l'effet de sollicitations naturelles (pluviométrie importante, ...) ou anthropiques (terrassement, exploitation de matériaux, ...).

Ils recouvrent des formes très diverses : les mouvements lents, pour lesquels la déformation est progressive et pouvant être accompagnée de rupture, les affaissements consécutifs à l'évolution de cavités souterraines naturelles ou artificielles, les effondrements qui résultent de la rupture brutale de voûtes de cavités souterraines naturelles ou artificielles, les tassements par retrait de sols argileux ainsi que le système de retrait et gonflement de certains sols argileux en fonction de leur teneur en eau.

Environ 7000 communes françaises sont menacées par un risque de mouvements de terrain dont un tiers avec un niveau de gravité fort vis-à-vis des populations. Les plus nombreuses, situées en montagne, sont exposées à divers phénomènes dus à l'instabilité des versants et des falaises (éboulements, chutes de blocs, glissements). D'autres, localisées sur des plaines ou des plateaux connaissent des mouvements liés à l'exploitation ou à la dissolution du sol et du sous-sol.

Ces derniers mouvements de terrain constituent généralement des phénomènes ponctuels, de moyenne à faible ampleur et d'effets limités. Par leur diversité, leur fréquence et leur large répartition géographique, ils sont néanmoins responsables de dommages importants et coûteux.

Certains phénomènes de grande ampleur, tels le glissement de la Clapière à Saint-Etienne-de-Tinée (Alpes-Maritimes) ou l'éboulement des « ruines de Séchilienne », près de Vizille (Isère), sont à l'origine d'enjeux socio-économiques et humains qui dépassent largement les possibilités de prévention des collectivités directement concernées.

Dans le département de l'Oise, seuls les effondrements et affaissements ainsi que le retrait-gonflement dus aux argiles sont présents. Les chutes de blocs sont très peu fréquents.



Les affaissements et effondrements

Définition

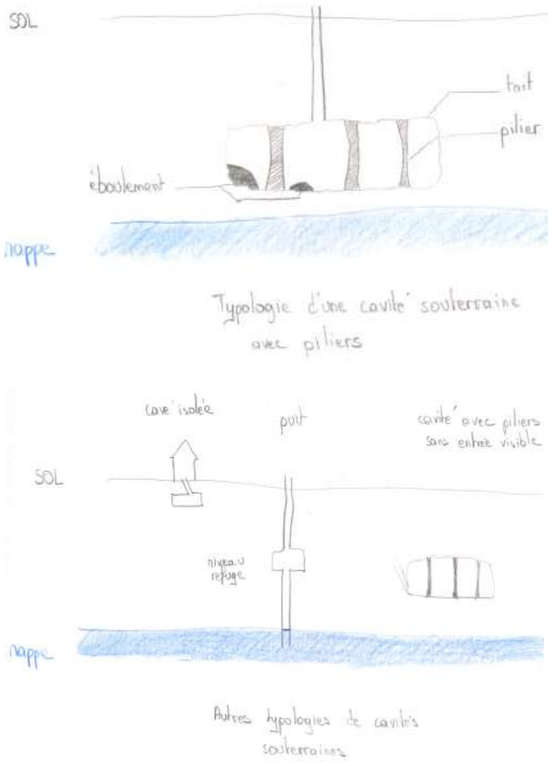
Les effondrements sont des mouvements gravitaires qui se produisent de façon plus ou moins brutale. Ils résultent de la rupture des appuis ou du toit d'une cavité souterraine existante. Cette rupture initiale se propage verticalement en surface et provoque l'ouverture d'une excavation grossièrement cylindrique, dont les dimensions dépendent du volume du vide, de sa profondeur, de la nature géologique du sol et du mode de rupture.

Conditions d'apparition

La présence de cavités souterraines est la cause essentielle d'apparition des désordres de surface : le problème difficile de la recherche de vides mal connus ou dont l'existence est seulement soupçonnée se pose donc fréquemment.

Les vides souterrains peuvent être de plusieurs origines:

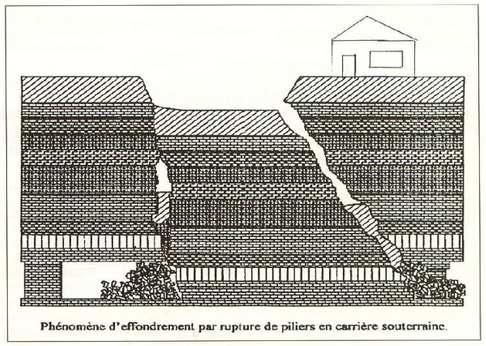
- consécutifs aux travaux de l'homme type carrières, sapes de guerre, ...
- liés uniquement à des causes naturelles comme la dissolution de matériaux solubles (calcaire, ...)



Effets et conséquences

Les effondrements brutaux peuvent entraîner la ruine des constructions et causer des victimes.

Toutefois, il ne faut pas négliger les désordres provoqués par ces phénomènes sur les canalisations enterrées (une fuite d'eau induit en outre une accélération du processus).


Phénomène d'effondrement par rupture de piliers en carrière souterraine.

Les tassements par retrait

Définition

Le retrait par assèchement des sols argileux lors d'une sécheresse prononcée et/ou durable produit des déformations de la surface du sol (tassements différentiels). Il peut être suivi de phénomènes de gonflement au fur et à mesure du rétablissement des conditions hydrologiques initiales.

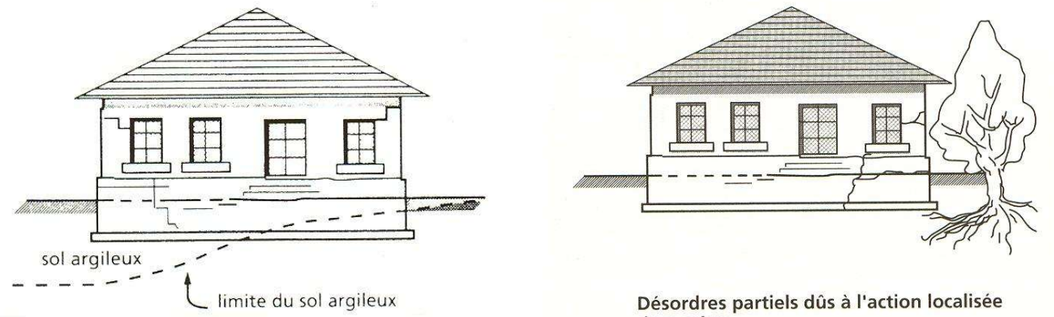
Conditions d'apparition

La nature du sol est un élément prépondérant : les sols argileux sont à priori sensibles, mais en fait seuls certains types d'argiles donnent lieu à des variations de volumes non négligeables. La présence d'arbres ou d'arbustes au voisinage des constructions constitue un facteur aggravant.

Effets et conséquences

La lenteur et la faible amplitude des déformations rendent ces phénomènes sans danger pour l'homme, mais les dégâts aux constructions individuelles ou ouvrages fondés superficiellement peuvent être importants.

Les dommages dus à ce type de mouvement de terrain représentent un coût de l'ordre du milliard de francs depuis 1989.



Désordres partiels dûs à l'action localisée d'un arbre

Apparition de désordres sur une construction sur un sol argileux

La gestion du risque de mouvement de terrain

La complexité géologique des terrains concernés rend parfois délicat le diagnostic du phénomène. La prévention des risques et la protection des populations nécessitent, au moins pour les sites les plus menaçants, des études et reconnaissances délicates et coûteuses.

La prévention

La maîtrise de l'urbanisation s'exprime au travers des plans de prévention des risques (PPR) naturels élaborés par l'Etat. Dans les zones exposées au risque de mouvements de terrain, le PPR peut prescrire ou recommander des dispositions de construction telles l'adaptation des projets et de leurs fondations au contexte géologique local, des dispositions d'urbanisme, telles la maîtrise des rejets d'eaux pluviales et usées ou des dispositions concernant l'usage du sol.

La diversité des phénomènes de mouvements de terrain implique que des mesures très spécifiques soient mises en oeuvre à titre individuel. Certaines de ces mesures sont du ressort du bon respect des règles de l'art, d'autres, au contraire nécessitent des investigations lourdes et onéreuses. La protection contre le retrait-gonflement des argiles nécessite des mesures relativement simples d'adaptation du bâtiment au contexte local. Généralement, le fait de descendre les fondations au-delà de la zone sensible à la dessiccation du sol suffit. Le renforcement de la structure du bâtiment limite également le risque de fissuration des murs. Il est possible d'agir sur l'évaporation de l'eau du sol en aménageant un trottoir bétonné en périphérie du bâtiment ou en supprimant la végétation à proximité des fondations. La construction en zone sensible aux effondrements de cavités souterraines pose des problèmes bien plus sérieux, car ils peuvent mettre en jeu la vie des occupants. La recherche des cavités éventuelles est un préalable à l'aménagement dans ces zones sensibles. Ces dernières peuvent être mises en évidence au moyen de techniques de géophysiques mais surtout grâce à des sondages de reconnaissance. Dès lors qu'une cavité souterraine est identifiée à l'aplomb du projet, on peut opter pour une solution de remplissage ou de fondations profondes descendant au-delà de la cavité. Ces mesures, les seules permettant d'assurer la pérennité du projet, grèvent fortement le coût de la réalisation.

La protection

Il est souvent difficile d'arrêter un mouvement de terrain après son déclenchement. Toutefois, pour les phénomènes déclarés et peu actifs, il est possible de mettre en oeuvre des solutions techniques afin de limiter le risque, à défaut de le supprimer.

La gestion du risque

La prévention

La maîtrise de l'urbanisation s'exprime au travers des plans de prévention des risques naturels (PPR). L'objectif de cette procédure est le contrôle du développement en zone inondable jusqu'au niveau de la plus forte crue historique connue ou au moins de la crue centennale, et la préservation des champs d'expansion des crues. Dans ces zones, le PPR peut prescrire ou recommander des dispositions constructives, telles que la mise en place de systèmes d'étanchéité sur les ouvertures (batardeaux) ou des dispositions concernant l'usage du sol.

La protection consiste à l'aménagement du cours d'eau ou du bassin versant en vue de contrôler le déroulement et les conséquences de la crue. Les protections sont dimensionnées pour une certaine intensité du phénomène de crue, aussi faut-il toujours avoir conscience qu'elles peuvent être inefficaces au delà et même dangereuses en cas de rupture.

Pour en savoir plus :

- le site du ministère de l'écologie et du développement durable
- www.prim.net
- guide méthodologique sur les inondations – La documentation française – 1999
- Que sais-je? - Les risques naturels

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation et contact :
service de l'Aménagement,de l'Urbanisme et de l'Environnement
France POULAIN
cellule Risques
Carène MARSEILLE
(03 44 06 58 79
ml : carene.dubuc@equipement.gouv.fr

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise

Les Feuillets de l'Oise
Un thème d'actualité en quatre pages
n°45 - Mai 2006

Le risque inondation

Les inondations constituent l'un des risques majeurs sur le territoire national, mais également en Europe et dans le monde entier (environ 20 000 morts par an). En raison des pressions économiques, sociales, foncières ou encore politiques, les cours d'eau ont souvent été aménagés, couverts, déviés, augmentant ainsi la vulnérabilité des hommes et des biens.

Par définition, l'inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau.

Le risque inondation est la conséquence de deux composantes :

- l'eau, qui s'écoule habituellement dans son lit mineur, mais qui peut aussi en sortir occasionnellement pour recouvrir une partie ou la totalité du fond de la vallée (lit majeur),
- et la présence de l'homme qui s'installe dans l'espace alluvial progressivement façonné par le cours d'eau, pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités. Cette occupation humaine joue un double rôle, d'une part, elle constitue le risque en exposant des personnes et des biens aux inondations, d'autre part, elle aggrave l'aléa et le risque, en amont comme en aval, en modifiant les conditions d'écoulement de l'eau.



Quelques grands épisodes de crue en France

1910 : débordements de la Seine – Paris

1930 : Montauban et Moissac – Tarn-et-Garonne – Plus de 200 morts et 11 grands ponts détruits

1940 : Pyrénées-Orientales – 50 morts

1987 : Grand-Bornand – Haute-Savoie – 23 morts

1988 : Nimes – Gard- 10 morts et 500 millions d'euro de dégâts

1992 : Vaison-le-Romaine – Vaucluse – 47 morts et plus de 500 millions d'euro de dégâts

1995 : 43 départements touchés – Basse-Normandie, Champagne-Ardennes, Bretagne, Pays de la Loire, Ile-de-France- 15 morts et 610 millions d'euro de dégâts

2001 : Somme, Oise et Eure

2002 : Gard et départements limitrophes – 23 morts et 1.2 milliard d'euro de dégâts

Quelques définitions

- Une crue correspond à une augmentation rapide et temporaire du débit d'un cours d'eau au-delà d'un certain seuil auquel toute analyse doit faire référence. Elle est décrite à partir de 3 paramètres : le débit, la hauteur d'eau et la vitesse du courant. En fonction de l'importance des débits, une crue peut être contenue dans son lit mineur ou déborder dans son lit moyen ou majeur.
- Une inondation désigne un recouvrement d'eau qui déborde du lit mineur ou qui afflue dans les dépressions.

Les facteurs aggravants

- la concentration des personnes et l'accumulation des biens dans le champ d'inondation : l'augmentation de la population dans la plaine alluviale exposée aux inondations (résidents, actifs, touristes et campeurs) ainsi que l'implantation de biens sensibles à l'eau ou d'activités incompatibles avec elle sont les premières causes d'aggravation du risque. Des débordements sont d'autant plus redoutables lorsque des ouvrages de protection ont été construits, car ces derniers donnent un faux sentiment de sécurité qui induit toujours un faux sentiment de sécurité qui induit toujours plus de développement par effet de spirale : les habitations nouvelles appellent des infrastructures et des équipements. Par ailleurs, la notion de risque est facilement occultée par la mémoire collective.
- la défaillance des dispositifs de surveillance : le rôle des dispositifs de protection (digue, déversoir) est limité comme en ont témoigné quelques grandes inondations. Leur comportement et leur efficacité sont fonction de leur mode de construction, de la qualité de la gestion et de leur entretien mais également de la crue de référence pour laquelle ils ont été dimensionnés. La rupture ou la submersion d'une digue peut, dans certaines circonstances, exposer davantage la plaine alluviale aux inondations.
- la formation et la rupture d'embâcles : les matériaux flottants transportés par le courant (arbres, buissons, mais aussi caravanes et véhicules divers) s'accumulent en amont des passages étroits et s'y enchevêtrent au point de former des embâcles qui surélèvent fortement le niveau de l'eau. La rupture éventuelle de ces embâcles provoque une onde puissante et dangereuse en aval.

Les conséquences des inondations

- la mise en danger des personnes : elles survient surtout lorsque les délais d'alerte et d'évacuation sont trop courts ou inexistants, pour des crues rapides, sans exclure les crues de plaines. Pour ces dernières, qui sont généralement étudiées et contrôlées par un service d'annonce de crues, c'est le nombre d'habitants à évacuer qui peut devenir préoccupant le long des principaux cours d'eau très urbanisés. Le danger se traduit d'abord par le risque d'être emporté ou noyé en raison de la hauteur d'eau ou de la vitesse d'écoulement, mais aussi par la durée de l'inondation qui peut conduire à isoler des foyers de population situés sur des îlots coupés de tout accès. A ce danger, s'ajoutent les séquelles psychologiques pour les personnes sinistrées.
- l'interruption des communications : elle se manifeste par la coupure des routes et voies ferrées qui interdit l'accès des piétons et des véhicules et par la perturbation des réseaux enterrés ou de surface (téléphone, électricité, chauffage, ...). Elle peut avoir des conséquences graves sur la diffusion de l'alerte, l'évacuation, l'organisation des secours et plus généralement sur les activités.
- les dommages aux biens et aux activités : les dommages revêtent de multiples formes. Ils touchent les biens immobiliers, avec des dégâts limités lorsqu'il s'agit d'une simple mise au contact de l'eau (traces d'humidité sur les murs, dépôts de boue) ou des destructions partielles ou totales. Les dommages mobiliers sont plus fréquents principalement dans les sous-sols des maisons ou en rez-de-chaussée. Les activités sont également affectées, directement ou indirectement, avec l'endommagement des machines, les pertes agricoles, l'impossibilité d'être ravitaillé, l'arrêt de la production, le chômage technique, la remise en état d'un atelier, etc.

Les inondations de plaine

Les inondations à montée lente des eaux résultent de crues provoquées par des pluies prolongées qui tombent sur des reliefs peu marqués aux sols assez perméables. Elles se produisent en plaine mais aussi dans les régions de plateau, à l'aval de grands bassins versants. La propagation des crues dans les vallées larges à pente faible induit un amortissement du débit de pointe et une vitesse de montée du niveau de l'eau de l'ordre de plusieurs centimètres par heure.

L'intervalle de temps existant entre le déclenchement de la pluie, la montée des eaux et le débordement permet généralement de prévoir l'inondation et de prendre toutes les dispositions nécessaires vis-à-vis de la population. En outre, les submersions peuvent se prolonger plusieurs jours voire plusieurs semaines, entraînant des dégâts considérables aux biens, des perturbations importantes sur les activités, des désordres sanitaires et des préjudices psychologiques graves.

Les inondations par ruissellement urbain

Elles sont dues à des écoulements sur la voirie de volumes d'eau ruisselés sur le site ou à proximité, qui ne sont pas absorbés par le réseau d'assainissement superficiel ou souterrain.
Elles sont souvent la conséquence d'orages violents s'abattant sur des zones urbanisées ou à leur voisinage immédiat. Le temps de propagation de la crue est réduit et le débordement survient très rapidement par dépassement de la capacité ou par obturation avec embâcle des fossés et des canalisations enterrées.
L'urbanisation intensive des petits bassins versants est à l'origine de l'imperméabilisation des sols, qui accroît et aggrave considérablement le ruissellement.

L'extrême brièveté des délais empêche pratiquement d'avertir les populations. La concentration des écoulements dans certains axes de voirie, l'entraînement très fréquent de boue et d'objets flottants de toutes tailles, l'effet d'aspiration par les regards de visite des égouts dont les obturations sont descellées, la présence de personnes en grand nombre avec quelquefois une forte proportion d'étrangers au site, l'accumulation de biens et activités sensibles dans la zone inondée, sont d'autant de facteurs d'accroissement des risques humains et économiques.

Les inondations par remontée de nappe phréatique

Des pluies abondantes et prolongées peuvent recharger la nappe phréatique au point de la faire déborder dans tous les points bas de son secteur. La lenteur de la propagation de l'eau dans le sous-sol peut conduire à un décalage important par rapport à la série pluvieuse (quelques jours à quelques mois) et à une durée considérable de l'inondation (quelques semaines à quelques mois). Ces inondations lentes présentent peu de risque pour les personnes mais provoquent des dommages non-négligeables à la voirie et aux constructions.



Résumé

- la montée de l'eau lente en région de plaine

  - les inondation de plaine : la rivière sort de son lit mineur lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue. La rivière occupe son lit moyen et éventuellement son lit majeur.
  - les inondations par remontée de nappe phréatique : lorsque que le sol est saturé d'eau, il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer.

- la formation rapide de crues torrentielles consécutives à des averses violentes

  - les crues de rivières torrentielles et des torrents : lorsque les précipitations intenses tombent sur tout le bassin versant, les eaux ruissellent et se concentrent rapidement dans les cours d'eau, d'où des crues brutales et violentes dans les torrents et les rivières torrentielles. Le lit du cours d'eau est en général rapidement colmaté par le dépôt de sédiments et des bois morts peuvent former des barrages, appelés embâcles. Lorsqu'ils arrivent à céder, ils libèrent une énorme vague, qui peut être mortelle.

- Le ruissellement pluvial urbain

  - les crues rapides des bassins périurbains : l'imperméabilisation du sol (bâtiments, voiries, parkings, ...) limite l'infiltration des pluies et accentue le ruissellement, ce qui occasionne souvent la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales. Il en résulte des écoulements plus ou moins importants et souvent rapides dans les rues.

Accéder aux fichiers de l'administration fiscale

Si la propriété est privée, elle ne peut toutefois rester secrète ne serait-ce que dans la mesure où, suivant le modèle fiscal français, de nombreuses impositions sont assises sur des biens fonciers et immobiliers. Dès lors, l'administration fiscale doit être en mesure de disposer de multiples informations actualisées sur l'identité des propriétaires, la nature de l'occupation ou la valeur des biens.

Pour les autorités en charge de l'urbanisme, accéder aux informations détenues par l'administration fiscale peut s'avérer particulièrement utile pour l'exercice de leur compétence, en particulier la définition d'une **stratégie foncière**.

Conscient de ce gisement potentiel d'information, le législateur est récemment intervenu pour permettre à l'administration fiscale de communiquer encore plus largement ses données. Comme le prévoit l'**article L135B du livre des procédures fiscales** (LPF) modifié par la loi portant engagement national (loi ENL) pour le logement du 13 juillet 2006, l'administration fiscale est désormais soumise au respect de trois principes dans la délivrance des données fiscales utiles à la définition des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme : la réactivité, la gratuité et la transparence.

1) Le principe de réactivité

Le principe de réactivité signifie que l'administration fiscale est tenue de communiquer les informations visées à l'article L135B du LPF **sur simple demande** formulée par l'une ou l'autre des personnes désignées par la loi comme pouvant accéder à ses fichiers.

Ainsi, services de l'Etat (ce qui est en partie une nouveauté pour ces derniers depuis la loi ENL), collectivités territoriales, établissements publics fonciers, peuvent par exemple demander au fisc, qui doit alors y faire droit, les éléments d'information qu'il détient au sujet des valeurs foncières déclarées à l'occasion des mutations intervenues dans les cinq dernières années.

2) Le principe de gratuité

Dans le silence des textes, l'administration fiscale a longtemps proposé la communication de données comme un service payant.

Nouveauté qui illustre bien la volonté désormais en action de mise en cohérence de la fiscalité locale avec les politiques d'aménagement et de développement durable, l'article L135 B du LPF modifié en 2006 s'ouvre désormais sur ces mots : "L'administration fiscale transmet **gratuitement**..."

3) Le principe de transparence

Ce principe n'est pas nouveau et figure depuis l'origine à l'article L135 B du livre des procédures fiscales.

Parce que la communication de données fiscales est en elle-même une **dérogation à la règle du secret professionnel**, la loi prévoit que l'administration ne peut, dans le cadre précis de l'article L135 B du LPF, se prévaloir de la règle du secret pour s'opposer un refus de transmission des données.

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Dépôt légal en cours
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation et contact :
Service de l'Aménagement,
de l'Urbanisme et de l'Environnement
France POULAIN
Cellule Planification territoriale
Jérôme LASSERON
(03 44 06 59 73)
ml : Jerome.Lasseron@equipement.gouv

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise

Les Feuillets de l'Oise

Un thème d'actualité en quatre pages

n°70 – décembre 2006

Financer les dépenses d'urbanisation :

l'articulation de la fiscalité locale avec le projet urbain

Urbanisme et fiscalité : le rapprochement de ces deux termes peut surprendre. C'est là sans doute la raison qui explique que si l'association à l'élaboration des documents d'urbanisme de la direction départementale de l'Equipement, de la direction régionale de l'Environnement, de la direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt ou de la direction départementale des Affaires Sanitaires et Sociales est évidente aux yeux de tous et s'inscrit de longue date dans le paysage de la planification territoriale et de l'aménagement, il n'en va pas de même de la direction départementale des Services Fiscaux ou du réseau des Trésoreries Générales qui sont peu présentes dans les nombreuses discussions précédant l'adoption des documents d'urbanisme.

Or, il n'est pas exagéré d'affirmer que la fiscalité locale est à la source, parfois oubliée, de l'aménagement. En effet, elle permet de financer les dépenses qui précèdent et accompagnent le développement de l'urbanisation. De surcroît, les données détenues par l'administration fiscale, par exemple en matière de connaissance des valeurs foncières, peuvent être particulièrement utiles aux communes et à leurs partenaires publics dans l'exercice de leur compétence dans le domaine de l'urbanisme.

La fiscalité locale est incontestablement à la source du développement urbain, mais cette source n'a rien de naturelle. Sans délibération qui les institue, pas de taxes ou de participations d'urbanisme. Sans consultation officielle des services fiscaux, pas d'informations.

C'est pourquoi, l'objectif du présent Feuillet est de rappeler les quelques principes qui peuvent utilement éclairer les communes ou leurs groupements sur ce qui pourrait constituer une doctrine fiscale partagée en matière d'aménagement et d'urbanisme avec les services de l'Etat. Dans ce cadre, quatre points méritent d'être mis en exergue :

- ✔ l'amortissement des documents d'urbanisme par les produits de la fiscalité de l'urbanisme
- ✔ le financement privé des équipements publics générés par l'extension de l'urbanisation
- ✔ la nécessaire mise en cohérence des choix fiscaux locaux avec l'économie générale qui fonde le projet urbain
- ✔ le cadre juridique désormais particulièrement favorable à la transmission par le fisc de certaines de ces données aux communes ou services de l'Etat.

Financer les dépenses liées à l'élaboration du document d'urbanisme

Financer l'urbanisation commence le plus souvent par financer le document local d'urbanisme. Ainsi dans l'Oise, près de 400 communes regroupant 90 % de la population sont à ce jour dotées d'un plan d'occupation des sols, d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale. Loin d'être marginales, les dépenses exposées au titre de la planification territoriale pèsent sur les budgets communaux. A titre d'illustration, le coût total des procédures approuvées entre le 1er octobre 2005 et le 30 septembre 2006 dépassent **1.000.000** d'€ hors taxes.

Longtemps considérés comme des dépenses de fonctionnement, les coûts supportés par les communes lors de l'élaboration, la révision ou la modification d'un document local d'urbanisme sont désormais inscrites à la section **investissement** de leurs budgets.

Cette réforme, qui date de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, est encore parfois ignorée alors qu'elle a entrainé une conséquence importante pour les communes. En effet, les dépenses liées à l'élaboration d'un document d'urbanisme ouvrent droit aux attributions du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

Autre conséquence importante, les communes peuvent recourir à l'emprunt pour financer leurs dépenses de planification territoriale. Cet emprunt n'est pas perdu pour la commune car si les dépenses de planification territoriale doivent être pensées comme un investissement, les produits dégagés par le développement de l'urbanisation peuvent être regardés comme un **retour sur investissement**.

Instituer la taxe locale d'équipement (TLE)perçue à l'occasion de la délivrance de chaque permis de construire ou la taxe forfaitaire sur la cession de terrains rendus constructibles du fait de leur classement dans une zone urbaine ou à urbaniser permet ainsi d'inscrire dans la durée le financement du document local d'urbanisme.

Financer les équipements publics

Il n'y a pas d'urbanisation sans la réalisation d'équipements publics. Certains de ces équipements sont une condition préalable à la réalisation de l'effort de construction. En effet, dans la première moitié du vingtième siècle, l'urbanisation a pu précéder la viabilisation des terrains. Compte tenu du faible équipement de la France, il était alors acceptable de construire un lotissement non raccordé aux réseaux d'eau potable, d'électricité ou d'assainissement. Mais une telle situation serait aujourd'hui impossible. De nos jours, l'acte de construire doit être précédé et préparé par des travaux d'aménagement des terrains d'accueil.

Financer l'aménagement urbain: la boite à outils des maires

- la zone d'aménagement concertée
- le programme d'aménagement d'ensemble
- la taxe locale d'équipement
- la participation pour raccordement à l'égout
- la participation destinée à la réalisation de parcs publics de stationnement
- la participation pour la réalisation d'équipements publics exceptionnels
- les cessions gratuites de terrains dans la limite de 10%
- la participation pour voirie et réseaux divers
- la taxe forfaitaire sur la cession à titre onéreux de terrains rendus constructibles du fait de leur classement par un PLU dans une zone urbaine ou à urbaniser ouverte à l'urbanisation

A cet investissement préalable s'ajoutent des dépenses d'équipements qui accompagnent la croissance urbaine. Ecoles, équipements sportifs, de loisirs ou culturels : les besoins des nouvelles populations urbaines ne se réduisent pas à la seule demande en logement.

Dans ces conditions, la planification des dépenses d'équipement publics est un des volets opérationnels essentiels, avec la définition d'une stratégie foncière, de tout projet urbain.

Bien évidemment, sauf à grever dans des proportions déraisonnables les budgets locaux, il n'est pas envisageable de laisser financer ces dépenses par les seuls contribuables. Au fil des réformes, le législateur a donc multiplié les outils à la disposition des communes en distinguant trois grandes sources de **financement privé** complémentaire à l'investissement public : les aménageurs, les constructeurs et les propriétaires.

A de rares exceptions près, ces différents outils de financement n'existent pas de plein droit mais doivent, conformément au principe d'autonomie de gestion des collectivités territoriales, avoir fait l'objet d'une délibération qui les institue, en détermine le champ d'application et en fixe le taux. Bref, en pratique, il appartient aux communes de faire des choix et en toute hypothèse, ces derniers doivent avoir été faits suffisamment tôt. Car c'est un principe les plus fermement établis aujourd'hui en droit de l'urbanisme que le financement des équipements publics **ne se négocie pas** dans le cadre de l'instruction d'un permis de construire ou d'une autorisation de lotir.

A ce stade, si aucun outil ne permet de mettre à contribution l'aménageur, le constructeur ou le propriétaire, il est trop tard : soit la commune supporte seule les investissements nécessaires, au prix parfois de sacrifices budgétaires, soit l'opération ne se réalise pas, ce qui dans un cas comme dans l'autre est un constat d'échec de la planification territoriale.

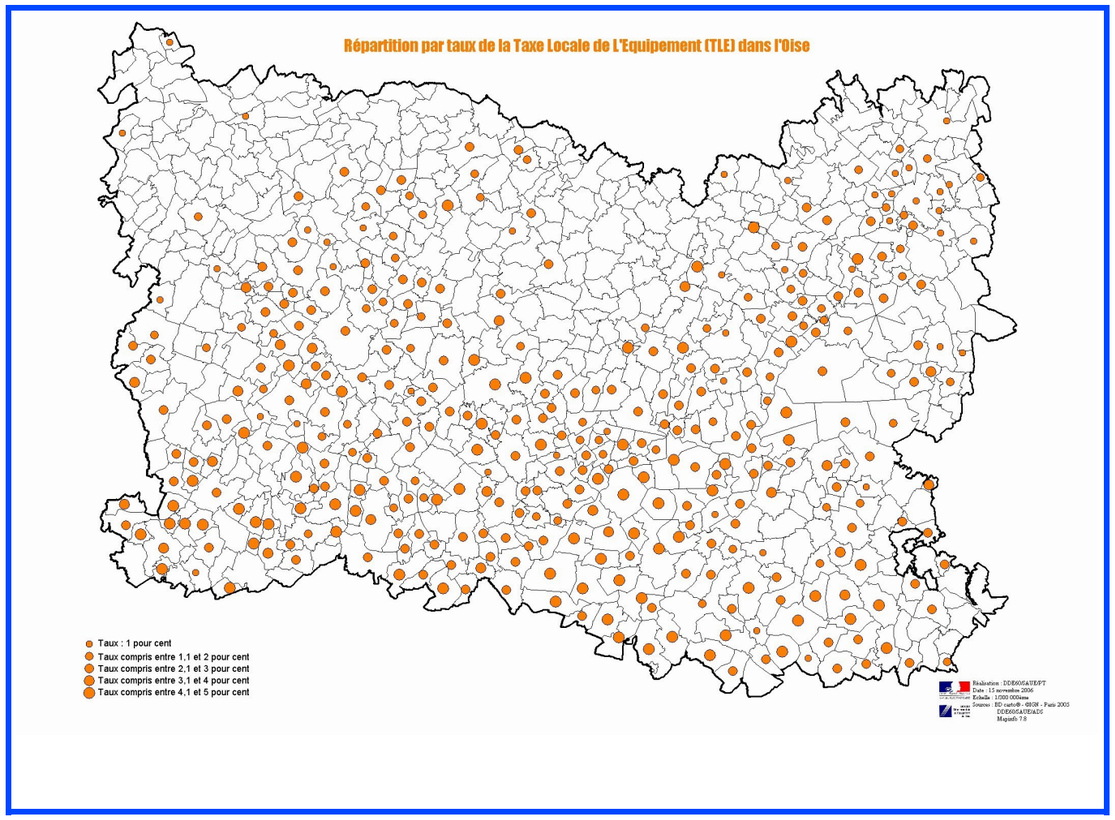
Mettre en cohérence la fiscalité locale et le projet urbain

Le financement des équipements publics ne doit pas être traité comme une question sectorielle. Il est fondamental de relier les choix faits en matière fiscale avec le projet urbain.

Ainsi, une commune confrontée à une hausse des valeurs foncières, qui exclue du marché les ménages à revenus moyens, peut faire le choix de ne pas instituer la taxe locale d'équipement, privilégiant par exemple la taxe forfaitaire sur la cession à titre onéreux de terrains rendus constructibles par le PLU qui frappe, elle, la plus-value du vendeur. Cela permet de ne pas augmenter les charges pesant sur les accédants à la propriété si le projet communal est d'encourager la mixité sociale. Ou, si elle institue la TLE, la commune peut décider de moduler le taux applicable en fonction de la catégorie des constructions, fixant par exemple un taux plancher pour les constructions à usage d'habitation principale et un taux plafond pour les locaux à usage d'habitation secondaire. Autre scénario, une commune qui entend promouvoir la construction de logements locatifs sociaux ne doit-elle pas décider pour rester cohérente avec son projet d'exonérer les logements locatifs sociaux de la TLE comme la loi le lui permet ?

De manière générale, cette recherche d'une mise en cohérence dépasse le cadre étroit de la seule fiscalité de l'urbanisme pour concerner aussi les impôts directs locaux.

C'est notamment le cas de la taxe foncière sur les propriétés non bâties. Les conseils municipaux peuvent en effet augmenter la valeur locative cadastrale des terrains situés dans les zones urbaines. En renchérissant sensiblement l'impôt dû sur les « dents creuses » ou îlots fonciers faisant l'objet d'une rétention par des propriétaires spéculant sur la tendance haussière du marché, cette mesure permet ainsi de stigmatiser des comportements contradictoires avec les objectifs de renouvellement urbain et de mobilisation de terrains en vu de la construction de logements.



Droit à la mobilité et droit à la ville

L'analyse de la complexité des rapports entretenus entre mobilité et mixité ne saurait toutefois se réduire au seul discours négatif dénonçant la compétition pour l'espace entre groupes sociaux ayant pour effet la production d'une ville ségréguée. En effet, si la mobilité permise par le développement des vitesses mécaniques crée de la ségrégation résidentielle, elle permet aussi l'accès à l'emploi et à la diversité des fonctions urbaines.

Dans la ville ancienne, l'ensemble des fonctions économiques, commerciales, politiques est rassemblé au centre géométrique de la cité. Dès lors, elles sont également accessibles à tous dans le cadre d'une mobilité essentiellement piétonne. A l'inverse, la ville diffuse, étalée, fragmentée issue de la généralisation des vitesses mécaniques apparaît comme un système de lieux, de polarités non hiérarchisées entre elles, mais distinctes, offrant aux habitants des possibilités de choix dès lors, bien sûr, qu'ils sont mobiles. Pour décrire ce phénomène, certains parlent de « ville à la carte ». Achats, loisirs, éducation, relations sociales, donnent lieu à un véritable « zapping » territorial reposant principalement sur l'usage de l'automobile.

Etre exclu de la mobilité, c'est être exclu de ce mode de socialisation qui permet à chacun de construire « sa » ville. Les habitants privés de moyens de transports mécaniques personnels, au-delà du fait d'habiter le plus souvent dans un logement non choisi, souffrent ainsi d'une seconde exclusion, celle de la mobilité, qui les isole plus encore. La relance au début des années 1970 des transports collectifs urbains s'inspirait déjà de telles considérations sociales avant d'être relayée par des préoccupations plus environnementales (lutte contre le bruit et les pollutions). Trente ans plus tard, le droit à la mobilité, consacrée par la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, est toujours d'actualité.

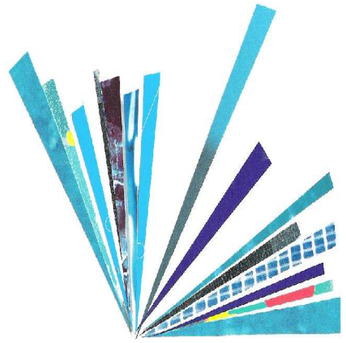
Mais la gestion collective des besoins de transports individuels, qui dans le contexte de la ville-territoire prennent la forme de combinaisons quasi infinies de trajets, pose des problèmes délicats à résoudre. Bien sûr les territoires métropolisés gérés à une échelle régionale peuvent au prix d'investissements massifs développer un réseau de transports collectifs maillé offrant une alternative à l'automobile par la multiplication, également répartie sur le territoire, de pôles d'échanges multimodaux. Encore faut-il avoir à l'esprit que ces réseaux de transports collectifs sont complexes et exigent pour une utilisation optimale un certain niveau de compétence sociale faisant appel à des capacités physiques, culturelles et cognitives qui varient suivant les personnes. Et pour les territoires moins densément peuplés, qu'en est-il ? La seule solution des parcs-relais en périphérie n'est pas suffisante. Car de tels aménagements, s'ils renforcent la pratique des transports collectifs, profitent surtout aux habitants des espaces périurbains déjà motorisés qui accèdent ainsi plus facilement au centre congestionné des villes. Confinement territorial, confinement social, le cercle infernal est bouclé...

Directeur de la publication :
Alain DE MEYERE
Réalisation – impression :
DDE de l'Oise
Bld Amyot d'Inville
BP 317 - 60021 Beauvais Cx
ml : dde-oise @equipement.gouv.fr

Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'OISE
Direction Départementale de l'Équipement de l'Oise

Réalisation et contact :
Service de l'Aménagement,
de l'Urbanisme et de l'Environnement
France Poulain
Cellule Aménagement, Déplacement, Développement Durable
Jérôme LASSERON (03 44 06 50 83)
ml : Jerome.Lasseron@equipement.gouv

Direction Départementale de l'Equipement de l'Oise



Les Feuillets de l'Oise

Un thème d'actualité en quatre pages

n°77 – février 2007

Les enjeux et les paradoxes de la mobilité : la mixité sociale en mouvement

A quoi servent les documents d'urbanisme ? Une réponse vient tout de suite à l'esprit : planifier le développement et le renouvellement urbain. Car la ville n'est jamais finie : elle accueille des populations nouvelles, en voit partir d'autres, et change de forme et de visage au fil des évolutions techniques, sociales ou culturelles. Parce que les trois quarts de la population vit aujourd'hui dans une aire urbaine, les différentes autorités politiques et administratives se doivent donc d'anticiper sur les mutations urbaines pour prévenir les possibles crises qu'elles impliquent et organiser au mieux le cadre de vie des habitants.

Mais alors qu'est-ce que l'urbain ? Qu'est-ce qui fait la ville ?

Ces questions peuvent surprendre. Elles sont pourtant essentielles.

Ainsi, la ville est-elle uniquement ce territoire aménagé par des bâtiments, des voies, des espaces publics, du mobilier urbain dans lequel nous évoluons en finissant d'ailleurs par ne plus vraiment le regarder ? Ou ne serait-elle pas aussi cet espace vécu que les habitants s'approprient par leurs pratiques et comportements, modifiant dans des proportions imprévues les desseins des planificateurs urbains ?

Au premier rang de ces pratiques, vient l'usage de l'automobile.

L'impact de la motorisation des ménages est spectaculairement visible sur la forme des villes : garages individuels, parcs de stationnement, centre-commerciaux, bouchons, bruits, pollution, la voiture a envahi la ville, espace privé comme espace public, le sol comme l'air de la ville. Mais les auteurs de documents d'urbanisme doivent-ils s'arrêter à ces seuls effets visibles, les uns positifs, les autres non ? L'usage généralisé de la voiture n'aurait-il pas produit d'autres conséquences, invisibles celles-là car touchant au territoire vécu, à la dimension sociale de la ville, mais tout aussi profondes ?

Associée à l'élaboration des documents d'urbanisme, la direction départementale de l'Equipement souhaite contribuer à la connaissance des principaux enjeux que pose aujourd'hui la question urbaine.

C'est l'ambition du présent Feuillet que d'éclairer les acteurs et décideurs publics sur quelques-unes des conséquences sociales de la croissance de la mobilité urbaine. Une question s'impose plus particulièrement : à l'épreuve de la mobilité, c'est-à-dire à l'épreuve de la liberté, que reste-t-il des solidarités territoriales traditionnelles ?

La compétition pour l'espace

Ce que l'on appelle aujourd'hui mobilité est un phénomène apparu suite au développement des vitesses mécaniques, d'abord avec le train puis l'automobile et enfin les avions et navires de grande contenance. Deux aspects se conjuguent pour entraîner une augmentation des kilomètres parcourus : l'accélération des vitesses de déplacement et la baisse concommittante du coût des déplacements. En conséquence, la capacité des personnes ou des biens à circuler s'en trouve accrue dans des proportions qui change radicalement la nature du rapport que les individus et les sociétés entretiennent avec le territoire : d'imposé, celui-ci devient un espace choisi.

C'est le cas des activités économiques. Là où les premiers entrepreneurs industriels devaient produire sur place, près de leurs fournisseurs, leurs ouvriers, leurs clients, les vitesses mécaniques permettent à leurs successeurs de s'éloigner de leurs différents marchés. L'économie tend ainsi à s'organiser selon un schéma a-spatial : concentration des activités dans les villes ou régions métropolitaines, lesquelles sont reliées par des réseaux où circulent les différents flux, parfois dématérialisés, de biens de services, d'informations, de personnes, de capitaux nécessaires aux diverses productions. Les phénomènes de délocalisation contemporains, dont chacun perçoit aisément qu'ils s'inscrivent dans une âpre compétItion entre territoires, relèvent de cette libération des mobilités aux effets amplifiés par la globalisation des économies et l'évolution des modes de production.



Mais la facilité accrue de se déplacer n'est pas limitée aux seuls agents économiques et saisit les individus dans toute leur dimension, notamment celle d'habitant. Naguère contraint par la localisation de l'activité professionnelle, le lieu de résidence devient l'objet d'un choix. Compte tenu des différents moyens de transports mécaniques – au premier rang desquels dans l'usage des français l'automobile – le logement peut ainsi être distant de plusieurs dizaines de kilomètres du lieu de travail. Si dans la cité minière de *Germinal* décrite par Zola, le directeur, l'ingénieur, le contre-maître, le mineur vivent par nécessité dans la même ville, rien aujourd'hui n'oblige par exemple le directeur d'un hypermarché, les cadres du magasin ou les employés à résider dans l'aire urbaine d'implantation de leur activité salariée. Bien évidemment, cette répartition de l'habitat dans l'espace urbanisé n'est pas une donnée naturelle. Elle est le résultat d'une compétition pour l'espace arbitrée par le jeu des marchés foncier et immobilier. La liberté de choisir le lieu de sa résidence est en effet étroitement dépendante des ressources propres et de la capacité d'endettement des ménages. Globalement, c'est le modèle d'une ville à trois vitesse qui tend à se mettre en place :

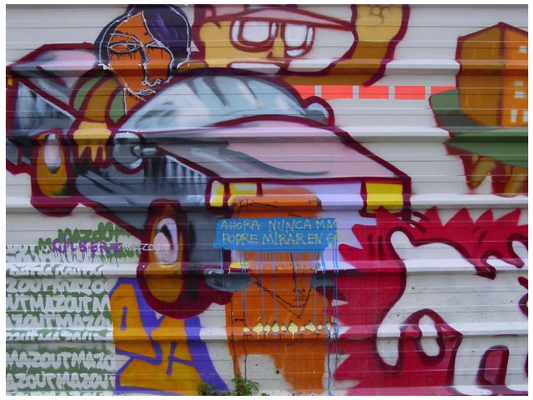
- ✔ les classes moyennes en situation d'accéder à la propriété d'une maison individuelle s'éloignent de leur lieu de travail pour habiter dans les nouveaux espaces pavillonnaires conquis sur les terrains agricoles et naturels périurbains ;
- ✔ inversement, les plus riches, notamment en capital culturel, réinvestissent les centres-villes renouvelés des métropoles ;
- ✔ enfin, ceux qui ne peuvent accéder ni au périurbain pavillonnaire ni au centre-ville « gentrifié » se logent par défaut dans les banlieues concentrant les logements sociaux collectifs, qualifiées de quartiers de relégation.

Au final, s'impose la représentation d'espaces résidentiels ségrégués qui remettent en cause la cohésion sociale au fondement de la République. Les émeutes urbaines de l'automne 2005 comme le spectre des *gated communities* d'outre-atlantique (ces lotissements fermés dont les habitants vivent en vase clos, allant dans certains cas jusqu'au refus de l'impôt local, et finançant des services privés fonctionnant pour leur seul usage) sont l'image de cette crise sociale qui menace notre modèle de vivre ensemble.



La mixité résidentielle à l'épreuve de l'individuation et du désir d'entre-soi

Mais à supposer réunies les conditions d'une mixité résidentielle sinon parfaite au moins satisfaisante, il n'est pas certain qu'un voisinage partagé se traduise par un véritable brassage social. En effet, à l'heure de la croissance des mobilités, la socialisation des individus n'est pas limitée par leur appartenance à une communauté inscrite dans un territoire, que ce soit celui du village ou du quartier. Pour le dire simplement le travail, les loisirs, les amis, les commerces, ne se cherchent plus aujourd'hui par principe dans le voisinage. Chacun tente de construire son propre mode de vie, privilégiant les relations électives à celles imposées par le lieu de résidence dont il peut, sauf pour les personnes exclues de l'accès aux vitesses mécaniques (par exemple en raison de leur âge ou de leur revenu), assez facilement s'affranchir.



Surtout, les groupes sociaux préservés ou gagnants de la compétition économique mettent en oeuvre, essentiellement dans un souci de reproduction, des stratégies d'évitement qui sont autant d'obstacles à une réelle mixité sociale s'agissant en particulier de l'enjeu majeur pour les familles : la scolarisation des enfants.

La mixité , un objectif au coeur des projets urbains

La puissance publique doit-elle pour autant renoncer à tout objectif de mixité sociale ? Certes la connaissance des comportements fondés sur l'individuation et le désir d'entre-soi des différents groupes sociaux, montre les limites d'une doctrine qui ne parierait pour réussir que sur la seule mixité résidentielle.

Insuffisante, celle-ci est pourtant une condition nécessaire, ne serait-ce qu'en terme d'équité territoriale. Ne pas tenter de réguler les effets ségrégatifs de la compétition pour l'espace, c'est admettre que des communes concentrent des populations en difficulté appelant d'importants programmes publics, et des externalités négatives en terme d'image, pendant que d'autres communes ne prennent qu'une part très limitée dans cet effort de solidarité nationale.

En outre, la fuite en avant des classes moyennes dans l'espace périurbain, en particulier les ménages contraints d'aller chercher toujours plus loin un foncier abordable, est lourde d'incertitudes. Le coût de ce modèle « californien » de la ville pourra-t-il encore longtemps être assumé, que ce soit au regard de la dépendance au pétrole comme au plan de la lutte contre la production de CO2 ? Le renchérissement des déplacements automobiles peut à terme fragiliser de nombreux ménages en accession à la propriété dans les espaces périphériques. C'est la responsabilité des pouvoirs publics d'anticiper cette possible crise porteuse d'une véritable rupture de système en proposant un modèle alternatif au périurbain, reposant sur une ville plus dense dans laquelle l'utilisation des transports collectifs en site propre, couplée à des modes de liaisons douces, pourrait concurrencer efficacement l'usage de l'automobile.



Une telle politique place l'action foncière au coeur des démarches de projet urbain. Maîtriser un stock de terrains constructibles suffisant pour réguler le jeu du marché, ou servir de support à des opérations d'aménagement initiées par les communes ou leurs regroupements compétents, est une oeuvre de longue haleine, impliquant d'importants financements publics poursuivis au-delà des alternances politiques et qui à court terme, ne fera pas immédiatement sentir ses effets.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PAC Porter A Connaissance Plan Local d'Urbanisme

FICHE n° 3

LA BIODIVERSITE

La dégradation de la biodiversité bouleverse notre perception de la nature qui nous apparaît désormais à la fois menacée et menaçante. Car altérée par l'espèce humaine, pourra-t-elle encore longtemps lui assurer les conditions de la survie ?

C'est bien toute la contradiction de nos sociétés modernes, fondées sur le projet de maîtriser par la technique les puissances de la nature, d'avoir causé l'érosion de la biodiversité sous l'effet d'une libre exploitation de ressources et milieux crus, à tort, domestiqués.

Rester moderne, c'est-à-dire demeurer attaché à la recherche individuelle et collective du plus grand progrès humain possible, exige aujourd'hui un effort accru de la raison tourné vers la compréhension des interactions de l'homme et de son milieu.

C'est là tout le sens du développement durable dont la stratégie nationale pour la biodiversité arrêtée en 2004 constitue l'un des piliers. Celle-ci prévoit à l'horizon 2010 de stopper la perte de biodiversité, l'urbanisme formant l'un des 7 plans d'action retenus pour atteindre cet objectif.

ZNIEFF, ZICO, ZSC, ZPS, Natura 2000, autant de sigles bien connus des auteurs de plans locaux d'urbanisme (PLU), mais qui à eux seuls ne suffisent pas à assurer une prise en compte complète de la biodiversité.

En effet, pour les services de l'Etat, il s'agit désormais d'aller au-delà d'une approche en terme de mesures isolées, l'urgence étant de mieux assurer le fonctionnement en réseau des différents espaces naturels propices au développement de la faune et de la flore.

Aussi, les auteurs de PLU doivent-ils être convaincus que des terrains à priori ordinaires, notamment en raison de leur insertion dans des espaces déjà urbanisés, peuvent présenter un intérêt majeur, comme ceux abritant un réseau de haies, des zones humides ou servant à la continuité d'un biocorridor.

La présente fiche fait la synthèse des **zonages du patrimoine naturel et paysager** situés à 1 km de la commune de Ricquebourg.

Les communes concernées sont les suivantes : BIERMONT, CUVILLY, GURY, LABERLIERE, MAREUIL-LA-MOTTE, MARGNY-SUR-MATZ, NEUVILLE-SUR-RESSONS (LA), ORVILLERS-SOREL, RESSONS-SUR-MATZ, RICQUEBOURG, ROYE-SUR-MATZ.

Attention, pour accéder aux cartes et fiches descriptives des zonages concernés, vous devez consulter le site internet de la DREAL à l'adresse suivante :
http://160.92.130.81/patnat/index.php?recup_num_dep=60&submit=Valider

Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)

Znieff de type 1 :

* - MASSIF DE THIESCOURT/ATTICHE ET BOIS DE RICQUEBOURG

Continuités écologiques

* - corridor n° 60191
* - corridor n° 60292
* - corridor n° 60329
* - corridor n° 60459
* - corridor n° 60379
* - corridor n° 60383
* - corridor n° 60483
* - corridor n° 60533
* - corridor n° 60538
* - corridor n° 60558

Avertissement : les corridors mentionnés ci-dessus sont potentiels. Leur fonctionnalité est donc à repréciser. D'autres types de corridors peuvent exister sur cette commune et sont donc à rechercher.

A noter que les communes mentionnées ci-dessus ne comptent aucune ZNIEFF de type 2, aucune zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), aucun site Natura 2000, aucune réserve naturelle régionale ou nationale, aucun site classé ou inscrit et aucun parc naturel. De même, elles ne sont pas concernées par un arrêté de protection de biotope.

(Fiche mise à jour le 4 février 2011 - © DDT de l'Oise)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PAC Porter A Connaissance
Plan Local d'Urbanisme

FICHE n° 4

Risques naturels, risques industriels, défense incendie et sécurité routière doivent être au coeur des préoccupations des auteurs de plans locaux d'urbanisme à qui il appartient de fixer les conditions d'un développement de l'urbanisation assurant la protection des personnes et des biens.

Le risque majeur est la possibilité d'un événement naturel ou créé par l'action de l'homme, dont les effets peuvent mettre en jeu la vie d'un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de notre société.

Un risque majeur est caractérisé par sa faible fréquence et par son énorme gravité. Son existence est liée à deux facteurs :

- *d'une part à la présence d'un événement, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique ;*
- *d'autre part à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens (ayant une valeur monétaire ou non) pouvant être affectés par ce phénomène.*

Concrètement, l'élaboration du plan local d'urbanisme doit être l'occasion :

- ✔ *d'améliorer la connaissance du risque en compléments des études réalisées par l'Etat.*
- ✔ *de procéder à un état des lieux de la défense incendie sur la commune,*
- ✔ *de procéder à un diagnostic sécurité routière,*
- ✔ *d'informer la population*
- ✔ *de fixer, à travers le zonage et le règlement du plan local d'urbanisme, des règles de construction interdisant l'augmentation des enjeux dans les zones à risque,*
- ✔ *programmer la réalisation d'équipements ou d'aménagements ayant pour objet de diminuer la vulnérabilité des zones exposées.*

Catastrophes naturelles

LES RISQUES

Les données ci-dessous sont extraites du portail internet de la prévention des risques majeurs (http://www.prim.net/) :

Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain :

date de début : 25/12/1999
date de fin : 29/12/1999
arrêté de catastrophe naturelle du : 29/12/1999
paru au Journal Officiel du : 30/12/1999

Inondations et coulées de boue :

date de début : 06/07/2001
date de fin : 07/07/2001
arrêté de catastrophe naturelle du : 06/08/2001
paru au Journal Officiel du : 11/08/2001

La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques.

Aucun établissement industriel à risques soumis à autorisation n'est recensé sur la commune.

Un mouvement de terrain de type effondrement est recensé à Ricquebourg, représentant une densité de 0,2 par km² :

- 53001075

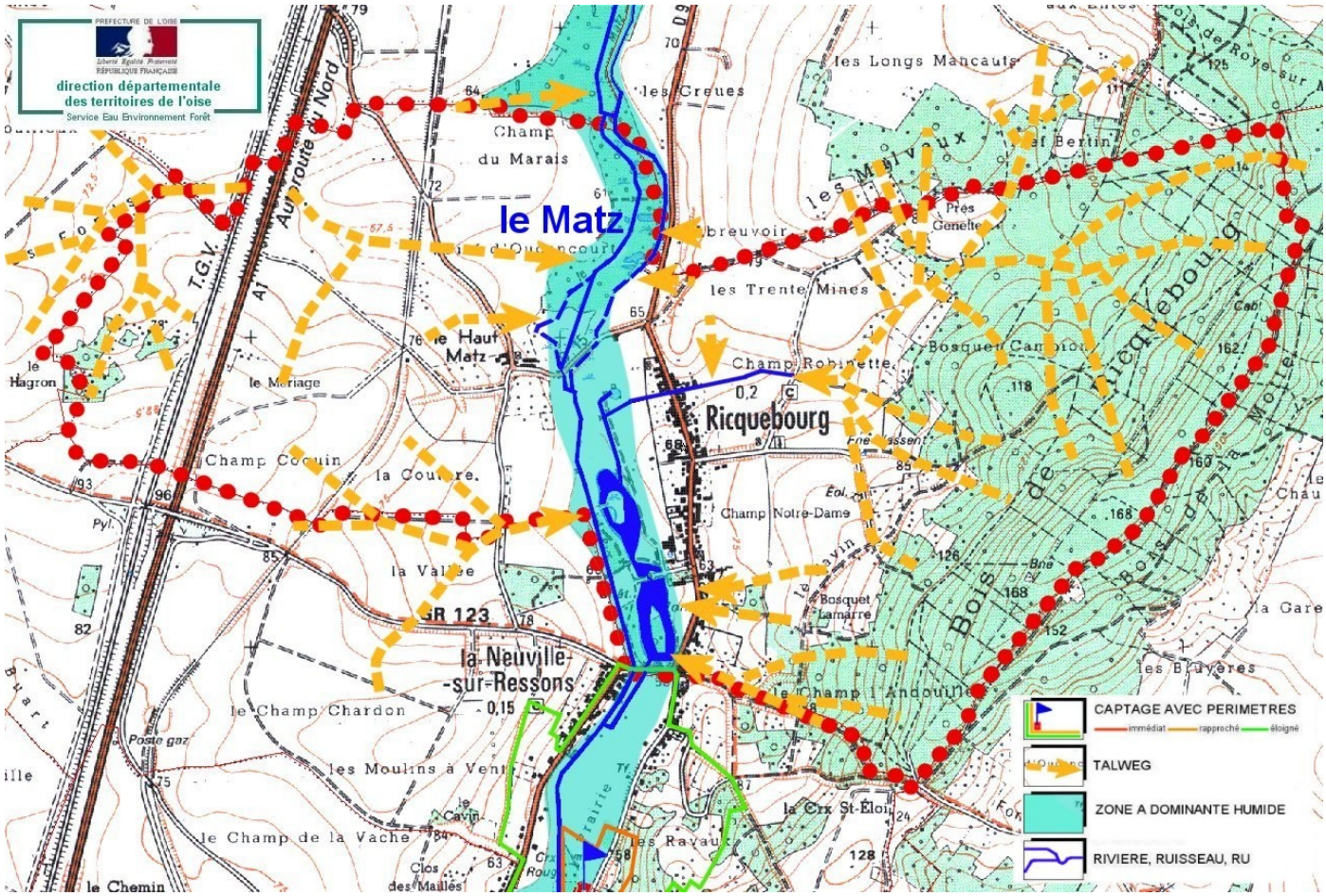
Aucune cavité souterraine n'est répertoriée.
Ces informations sont disponibles sur internet, respectivement aux adresses www.bdcavite.net et www.bdmvt.net.

Pour en savoir plus sur la question des risques dans cette commune, vous pouvez consulter le site internet de la DDT à l'adresse suivante : http://www.oise.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=20.

Quelques extraits cartographiques issus du module Cartélie relatifs à la prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme sont joints au présent CD.

Pour mémoire, un relevé de la défense incendie devra être effectué dans la phase de diagnostic initial. A ce sujet, le présent CD-Rom contient une lettre du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) qui procède à un relevé des hydrants. Actualisé s'il y a lieu, celui-ci sera joint au rapport de présentation afin que la commune puisse intégrer à ces prévisions les actions de développement ou de renforcement des réseaux et points d'eau nécessaires à la mise en œuvre d'une défense incendie efficace.

Carte des talwegs :



(Fiche mise à jour le 4 février 2011 - © DDT de l'Oise)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PAC PORTER A CONNAISSANCE
PLAN LOCAL D'URBANISME

FICHE n° 6

LES DEPLACEMENTS

Politique publique prioritaire de l'Etat, la sécurité routière fait l'objet d'un programme pluriannuel d'actions dont l'un des objectifs, au-delà du contrôle et de la sanction des comportements fautifs, est de faire émerger une culture tournée vers la prévention.

A ce titre, les auteurs de PLU doivent se mobiliser car ils peuvent agir en posant les principes de base susceptibles d'assurer un haut niveau de sécurité routière, à savoir :

- *la prise en compte des usagers vulnérables*
- *l'affectation des voies avec le souci d'un rééquilibrage des usages entre circulation et vie locale pour les voies traversant l'agglomération*
- *la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies existantes ou projetées et leurs caractéristiques afin que les usagers adaptent leur comportement.*

Concrètement, l'écriture du rapport de présentation doit être l'occasion d'analyser les accidents intervenus ces dernières années, tout en évaluant l'impact en terme de sécurité des projets d'aménagement ou de voirie, une attention particulière devant être portée aux endroits où se concentrent des usages particulièrement vulnérables, tels que les sorties d'écoles ou parcs de stationnement.

Sur le fond, le PLU approuvé doit notamment permettre d'éviter :

- *des extensions urbaines reliées à l'agglomération seulement par la route*
- *un recul trop important des constructions élargissant le champ visuel, et donc les vitesses*
- *des alignements droits trop longs*
- *la multiplication des accès nouveaux sur les voies principales de circulation.*

Routes à grande circulation

Les routes départementales n°15 et 938 et l'autoroute A1 traversent la commune.
Pour information, le classement des routes à grande circulation est défini dans le décret n° 2010-578 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation du 31 mai 2010.

Transports exceptionnels

Un itinéraire de transit pour quelques arrivées locales à Lassigny est signalé sur la RD 938.

(*Pour mémoire, dans l'hypothèse où un itinéraire transports exceptionnels serait recensé, il convient de maintenir au mieux les possibilités existantes. En effet, ces itinéraires sont une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la sécurité de la circulation de certains véhicules spéciaux, tels que les grues ou engins agricoles*)

Comptages

Des données fournies par le Conseil Général, il ressort que :

- pour la RD 15, classée en 4ième catégorie, 352 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 4 % de poids lourds,
- pour la RD 938, classée en 1ière catégorie, 1 866 véhicules par jour étaient recensés en 2009 dont 6 % de poids lourds.

Accidentologie

Sur la période du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2008, 2 accidents ont été recensés sur la commune dont :

- un sur la RD 15 faisant un blessé hospitalisé,
- un sur l'A1 faisant 2 blessés dont un hospitalisé.

(*A noter que seuls sont ici comptabilisés les accidents corporels, sur la base des procès-verbaux établis par les forces de l'ordre. Les accidents matériels sont recensés par les compagnies d'assurance des propriétaires des véhicules, ces données n'étant pas disponibles dans le cadre du Porter à Connaissance*)

Réglementation routière

A toutes fins utiles, même si ce point échappe au sens strict à une approche en terme d'urbanisme, il peut être utile de rappeler que différents ouvrages techniques ont été réalisés sur certains dispositifs de la réglementation routière. Ces ouvrages sont consultables en direction départementale des Territoires, service des transports, de la sécurité et des crises, en particulier :

- le guide relatif aux ralentisseurs de type dos d'ânes et trapézoïdal
- le guide des coussins et plateaux
- le guide des zones 30 relatif à la modération de la vitesse en agglomération
- le guide relatif à l'amélioration de la signalisation verticale

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PAC Porter A Connaissance Plan Local d'Urbanisme

FICHE n° 7

AGRICULTURE

La Politique Agricole Commune (PAC) reste un des enjeux majeurs de l'Europe. Elle est un des piliers de la Construction Européenne. Après des débuts triomphants, elle connaît aujourd'hui une phase d'incertitudes liées à des difficultés budgétaires, amplifiées par l'arrivée de nouveaux membres dont les situations sont très diverses.

En plus des effets liés à la PAC, l'agriculture française a connu de profondes mutations qui ont impacté aussi bien la production, que les exploitations, les métiers et la manière d'aborder le métier d'exploitant, le statut de l'agriculteur au sein de la société, les coûts de production et la qualité des produits. Face à ces profonds changements, les exploitants ont dû s'adapter parfois en anticipant, parfois en subissant les évolutions.

Ainsi, comme toute la France, le département de l'Oise s'est modernisé même si le type de culture est resté en partie spécifique au territoire, en fonction des sols et du climat. Cette spécificité a tendance à disparaître peu à peu grâce aux évolutions et progrès techniques, très importants, de ces cinquante dernières années.

Dans le département de l'Oise, la taille des exploitations s'est accrue, notamment avec les regroupements d'exploitations et l'activité s'est modernisée. Les cultures de céréales sont prépondérantes avec une production destinée pour une large part aux industries agro-alimentaires (IAA).

Le département de l'Oise bénéficie de conditions qui font de son territoire un des plus compétitifs et dynamiques du pays au niveau agricole. Environ 70% de la surface du sol de l'Oise est dédiée à l'agriculture. Néanmoins, celle-ci a tendance à diminuer face à la pression foncière. Par rapport à 2004, le prix moyen des propriétés non bâties a augmenté de 4%, soit 5 840 euros à l'hectare.

Les données structurelles du département laissent apparaître une diminution du nombre d'actifs agricoles, toutes catégories confondues. La population agricole familiale comptait 13 461 personnes en 2000, dont 7 010 actifs sur l'exploitation. Les salariés agricoles permanents étaient au nombre de 1 920, à la même date. Ces chiffres ont quasiment été divisés par deux depuis 1979.

Le nombre d'exploitations agricoles a suivi la même tendance et a fortement diminué depuis l'exode rural du début du XX^{ème} siècle. En 2005, l'Oise comprenait 3 805 exploitations pour une Surface Agricole Utile moyenne d'environ 97 hectares. Pour cette SAU totale, on estime que 6 660 actifs sont nécessaires à temps complet sur les exploitations.

En terme de cultures, le territoire s'est spécialisé autour des céréales (blé tendre, orge, maïs...), des oléagineux (colza, soja, poix...), des pommes de terre et des betteraves destinées à l'industrie sucrière.

Il existe aussi une production de légumes frais (petits pois, haricots verts, champignons, salades...) largement destinée aux conserveries.

Les animaux sont également présents (bovins et ovins), avec une orientation plus marquée vers la production laitière. En 2005, 1 874 hectolitres de lait ont été produits.

On note par contre la diminution des prairies naturelles qui ont été réduites de 27 % en 15 ans (en 1989 de 48 740 ha à 35 200 ha en 2004) et que l'on s'efforce de protéger dans le cadre de la PAC (obligation de maintien de ces prairies).

A l'heure actuelle, un nouveau débouché apparaît : les biocarburants et la production de biomasse. Une partie des productions de colza, et dans une moindre mesure celles de betteraves à sucre, s'orientent vers cette nouvelle voie.

Recensement Général Agricole

Le recensement général agricole (RGA) est prescrit par une recommandation de la FAO qui prévoit sa réalisation chaque décennie et au niveau communautaire par le règlement n°1467/96 du Conseil du 17 décembre 1996. En France, le dernier RGA a eu lieu en l'an 2000. Les recensements de l'agriculture précédents avaient eu lieu en 1970, 1979 et 1988. Cette opération de grande ampleur répond aux besoins nombreux d'informations à des niveaux géographiques fins : commune, canton, région agricole. Le recensement consiste en une enquête auprès de chaque exploitant agricole portant sur les caractéristiques de l'exploitation agricole, superficies, cheptel, matériel, sur son environnement économique, sur l'activité exercée sur ces unités et sur la population vivant ou travaillant sur l'exploitation agricole.

Recensement agricole 2000 - Fiche comparative 1979 - 1988 - 2000

Région : **22 - PICARDIE**
Département : **60 - OISE**
Canton : **31 - RESSONS-SUR-MATZ**
Commune : **538 - RICQUEBOURG**

Région agricole : **043 - NOYONNAIS**
Zone défavorisée : **0 - Hors zone**
Massif : **0 - Hors zone**

1. Généralités

Population totale en 1990*	**180**	Superficie totale*	**509 ha**
en 1999*	**178**	Superficie agricole utilisée communale (7)	**299 ha**
		Superficie agricole utilisée des exploitations (1)	**128 ha**

* Source : INSEE, DGI

2. Taille moyenne des exploitations

	Exploitations			Superficie agricole utilisée moyenne (ha) (1)		
	1979	1988	**2000**	1979	1988	**2000**
Exploitations professionnelles (2)	4	3	**c**	37	42	**c**
Autres exploitations	3	3	**c**	15	11	**c**
Toutes exploitations	7	6	**5**	27	27	**26**
Exploitations de 100 ha et plus	0	0	**0**	0	0	**0**

3. Superficies agricoles

	Exploitations			Superficie (ha) (1)		
	1979	1988	**2000**	1979	1988	**2000**
Superficie agricole utilisée	7	6	**5**	191	162	**128**
Terres labourables	7	5	**5**	119	114	**83**
dont céréales	6	4	**5**	86	88	**53**
Superficie fourragère principale (3)	5	5	**3**	90	59	**53**
dont superficie toujours en herbe	5	5	**3**	72	47	**45**
Blé tendre	5	4	**4**	39	53	**38**
Orge et escourgeon	6	3	**3**	35	20	**11**
Maïs-grain et maïs semence	3	3	**0**	9	13	**0**
Betterave industrielle	4	3	**3**	13	9	**9**
Pois protéagineux	...	...	**0**	...	...	**0**
Pommes de terre de conservation	c	0	**0**	0	0	**0**

4. Cheptel

	Exploitations			Effectif		
	1979	1988	**2000**	1979	1988	**2000**
Total bovins	5	c	**c**	91	c	**c**
dont total vaches	4	c	**c**	45	c	**c**
Total volailles	5	0	**3**	166	0	**93**
Vaches laitières	c	0	**0**	c	0	**0**
Total ovins	0	c	**0**	0	c	**0**
dont brebis mères	0	c	**0**	0	c	**0**
Total porcins	c	0	**0**	c	0	**0**
dont truies mères	0	0	**0**	0	0	**0**
Lapines mères	4	0	**c**	27	0	**c**
Poules pondeuses	...	0	**c**	...	0	**c**
Poulets de chair et coqs	c	0	**c**	c	0	**c**

5. Moyens de production

	Exploitations			Superficie (ha) ou parc (en propriété et copropriété)		
	1979	1988	**2000**	1979	1988	**2000**
Superficie en fermage	5	3	**3**	113	51	**74**
Tracteurs	6	6	**4**	9	9	**8**
dont tracteurs de 135 ch DIN et plus	...	0	**0**	...	0	**0**
Moissonneuse-batteuse	c	c	**0**	c	c	**0**
Presse à grosses balles	...	0	**c**	...	0	**c**
Superficie irriguée	0	0	**0**	0	0	**0**
Superficie drainée par drains enterrés	0	0	**c**	0	0	**c**

6. Âge des chefs d'exploitation et des coexploitants

	Effectif		
	1979	1988	**2000**
Moins de 40 ans	0	0	**c**
40 à moins de 55 ans	4	c	**0**
55 ans et plus	3	c	**c**
Total	7	6	**5**

7. Population - Main d'œuvre

	Effectif ou UTA (4)		
	1979	1988	**2000**
Chefs et coexploitants à temps complet	3	c	**0**
Pop. familiale active sur les expl. (5)	10	11	**6**
UTA familiales (4)	7	4	**2**
UTA salariés (4) (6)	c	c	**c**
UTA totales (y c. ETA-CUMA) (4)	8	6	**3**
Salariés permanents	c	c	**c**

8. Statut

	Exploitations		
	1979	1988	**2000**
Exploitations individuelles	7	6	**5**

9. Divers

S : superficie (ha) SD : superficie développée (ha)	S ou SD		
	1979	1988	**2000**
Maïs fourrage et ensilage (S)	7	c	**c**
Pomme de terre de féculerie (S)	0	0	**0**
Colza grain et navette (S)	0	c	**0**
Haricot vert (SD)	0	0	**0**
Petit pois (SD)	0	0	**0**

Précisions méthodologiques

(1) Les superficies renseignées ici sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles. Elles ne peuvent être comparées à la superficie totale de cette commune.
(2) Exploitations dont le nombre d'UTA (4) est supérieur ou égal à 0,75 et la marge brute standard est supérieure ou égale à 12 hectares équivalent blé.
(3) Somme des fourrages et des superficies toujours en herbe.
(4) Une unité de travail annuel (UTA) est la quantité de travail d'une personne à temps complet pendant une année.
(5) La population familiale active comprend toutes les personnes, membres de la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants (y compris ceux-ci), travaillant sur l'exploitation.
(6) Il s'agit des salariés permanents et occasionnels n'appartenant pas à la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants.
(7) Les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune

Signes conventionnels

... Résultat non disponible
c *Résultat confidentiel non publié, par application de la loi sur le secret statistique*

Valeur vénale des terre

La commune de Ricquebourg fait partie de la petite région agricole du Noyonnais.

La valeur vénale des terres en 2007 figure dans le document ci-après.

Valeur vénale moyenne des terres labourables et des prairies naturelles en 2007
pour les terres agricoles d'au moins un hectare, libres à la vente

(euros à l'hectare)

60-Oise (petites) régions agricoles		TERRES LABOURABLES					PRAIRIES NATURELLES				
		Rappel	2007			%	Rappel	2007			%
		2006	Domi-nante	mini	maxi	07/06	2006	Domi-nante	mini	maxi	07/06
		6 390	**7 020**			**+ 10**	**5 480**	**5 900**			**+ 8**
041	PAYS DE THELLE	6 050	6 900	3 350	10 600	+ 14	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
042	CLERMONTOIS	6 050	6 900	3 350	10 600	+ 14	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
043	NOYONNAIS	5 450	6 000	3 800	10 000	+ 10	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
327	PLATEAU PICARD	7 120	7 620	3 500	10 700	+ 7	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
328	SOISSONNAIS	5 450	6 000	3 800	10 000	+ 10	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
329	VALOIS ET MULTIEN	6 400	7 100	5 610	8 400	+ 11	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
330	VEXIN FRANCAIS	6 050	6 900	3 350	10 600	+ 14	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8
331	PAYS DE BRAY	5 440	6 000	3 900	7 600	+ 10	5 480	5 900	3 600	6 560	+ 8

(1) Les estimations des prairies ont été réalisées au niveau départemental à partir de 2006.

Source : Agreste - Enquête sur la valeur vénale des terres agricoles.

Proximité des exploitations agricoles

L'article L 111-3 du code rural a introduit la réciprocité des distances d'éloignement à respecter entre bâtiments agricoles abritant des élevages et les habitations ou immeubles habituellement occupés par des tiers. Ces distances d'éloignement visent à éviter les conflits générés par des exploitations trop proches des habitations. Ces distances sont fixées par le règlement sanitaire départemental ou la législation sur les installations classées.
Le respect de ces distances peut ne pas être appliqué aux extensions de constructions existantes et une distance inférieure peut être autorisée, par dérogation, après avis de la chambre d'agriculture, pour tenir compte de spécificités locales, notamment dans les zones urbaines délimitées par les documents d'urbanisme et dans les parties actuellement urbanisées. Il convient de localiser par cartographie les bâtiments agricoles soumis à ces contraintes de distance d'implantation pour la prise en compte de l'article L 111-3 du code rural.
Il convient aussi de localiser les sièges d'exploitation ainsi que les plans d'épandage d'effluents d'élevage et de boues de stations d'épuration.

Économie du foncier et mitage des zones agricoles

Les espaces agricoles mais aussi naturels avec la forêt, les haies, les zones humides, les jachères, etc. ont un rôle essentiel au service de l'économie agricole et au bénéfice de notre environnement – filtrage de l'eau, réduction de CO2, biodiversité (ex : les abeilles).
Ils valorisent les zones urbaines offrant aux habitants un cadre de vie de qualité.
Le PLU doit prendre en compte cette préoccupation d'une gestion économe du foncier, que ce soit pour produire du logement, pour le développement économique ou pour la création de nouvelles infrastructures de transport. Toute surface économisée est un gage de pérennité pour l'activité agricole.
Afin d'éviter au maximum le mitage sur ces espaces, le règlement des zones agricoles A devra être restrictif et explicite quant aux modes d'occupation qui y seront autorisés et ces derniers devront être bien en rapport avec la définition de la dite zone.

Évolution des espaces agricoles

Le module cartographique Cartélie, accessible sur le site internet de la DDT de l'Oise, permet de visualiser l'évolution des espaces agricoles depuis 2003 à partir du lien suivant : http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php3?id_article=1495 ainsi que l'évolution de l'urbanisation : http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Urbanisation&service=DDT_60.

Rte

Réseau de transport d'électricité

ARRIVÉE
26 JAN. 2010
D.D.E. de l'OISE

VOS REF. :

NOS REF. : LE-TENP-GIMR-PSC-10/10017 MFJLL

INTERLOCUTEUR : Madame JOURNEAU LE LAY MF

TEL. : 01 49 01 33 77

FAX : 01 49 01 33 29

DDE de l'OISE

Service de l'Aménagement,de l'Urbanisme et de L'environnement.

A L'attention de Mme DRETZ

40 rue Jean RACINE

BP 317

60 021 BEAUVAIS CEDEX

OBJET : Collecte des informations en vue du Porter à Connaissance
PLU de RICQUEBOURG / LE GALLET / ST PIERRE ES CHAMPS
Département de l'Oise

Nanterre, le.25 janvier 2010

Madame,

Par courrier cité en référence, vous avez bien voulu nous adresser, pour avis, le dossier mentionné en objet.

Nous vous informons que, les ouvrages de Réseau de Transport d'Electricité qui suivent sont implantés sur le territoire de la ***commune de RICQUEBOURG***

- LA : 63 kV : MATZ – ROYE

Commune de ST PIERRE ES CHAMPS

LA 400 kV : BARNABOS REMISE 1 – 2
LA 400 kV : BARNABOS TERRIER 1 – 2
LA 63 kV : ETREPAGNY GOURNAY
LA 63 kV GOURNAY TRIE CHATEAU

Par contre sur la ligne 400 kV BARNABOS REMISE 2, des travaux seront réalisés du 30/8 au 17/9/2010 (déroulage de fibre optique, remplacement du câble de garde).

Pour la commune de LE GALLET : RAS

Nous vous demandons d'insérer ces servitudes d'ouvrages électriques en annexe du PLU. De même, il est nécessaire que le règlement du Plan Local d'Urbanisme de la commune, autorise la construction d'ouvrages électriques à Haute et très Haute tension, dans les zones concernées afin que nous puissions réaliser les travaux de maintenance et de modification de nos lignes.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée

Marie-France JOURNEAU LE-LAY

Chargée de concertation

p.j. : - Plans de situation au 1/25000

TRANSPORT ELECTRICITE NORMANDIE PARIS
G.I.M.R.
Immeuble Le Vermont
119 Rue des Trois Fontanot
92024 NANTERRE CEDEX
TEL. 01 49 01 31 11 - FAX : 01 49 01 33 19

RTE EDF Transport,
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258

www.rte-france.com

AFAQ ISO 9001 VERSION 2000 ISO 14001

05-09-00-LEXT

GEONET
© RTE - © IGN - © MNHN
Document fourni à titre indicatif
Reproduction interdite
Accessibilité RTE

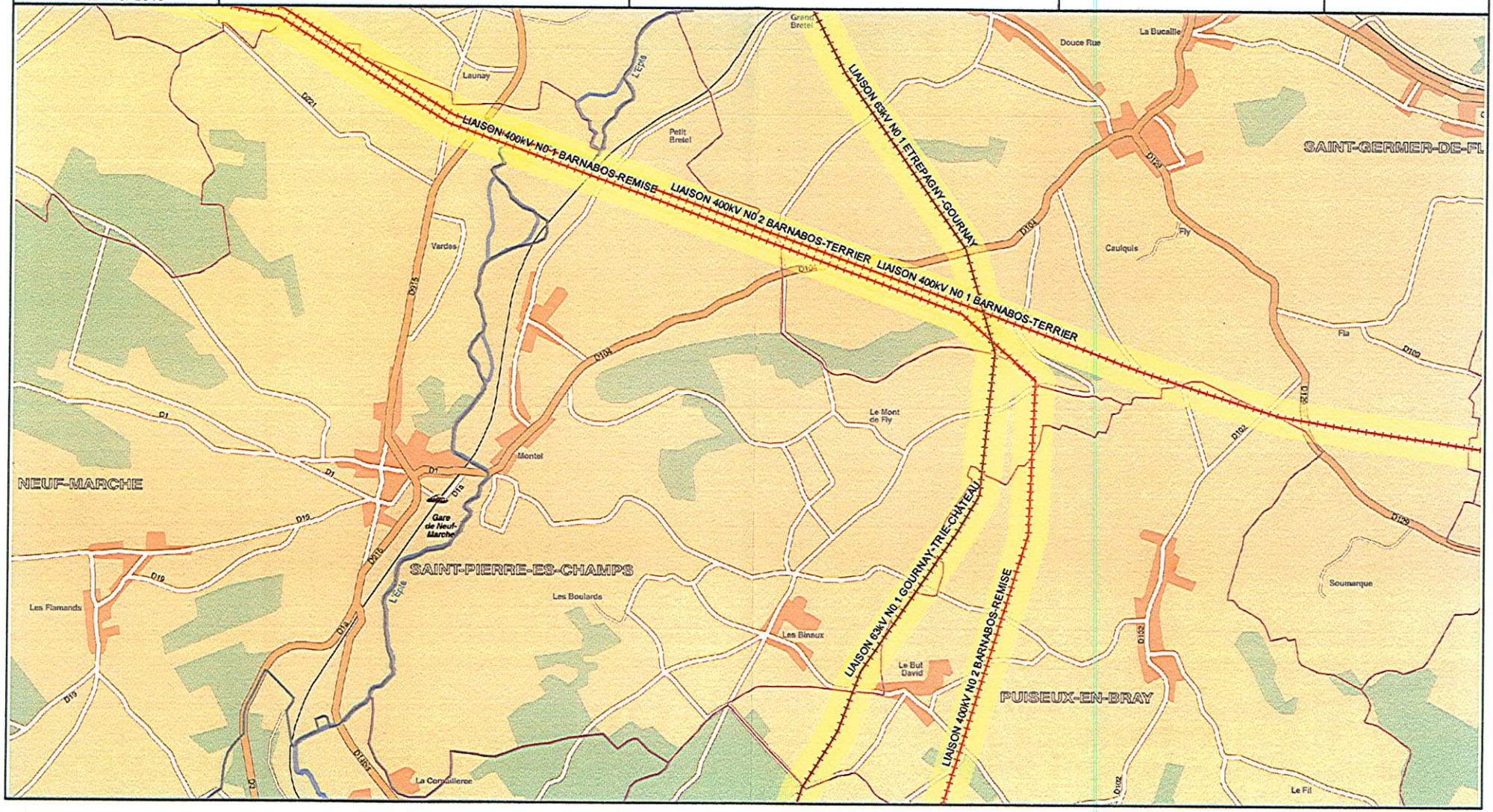
06 Janvier 2010

st pierre es champs(60)

Tension des ouvrages
- 45 kV
- 63 kV
- 90 kV
- 150 kV
- 225 kV
- 400 kV

Echelle : 1:25000

0 500m



sanef

Direction Juridique

Pôle Exploitation et Marchés

N/Réf. : DJ/EM/255

Affaire suivie par Aurélia Bisiaux
☎ : 03.44.63.77.21.
Télécopie direct : 03.44.63.77.09.
E-mail : elisabeth.majcher@sanef.com

Senlis, le 29 décembre 2009

DDE de l'Oise
40, rue Jean Racine
BP 317
60021 Beauvais cedex

A l'attention de Mme Dretz Sandrine

Objet : A1 – A16
Communes de Saint-Pierre-es-Champs, Ricquebourg et Le Gallet
PLU

Madame,

Faisant suite à vos courriers du 14 décembre 2009, j'ai l'honneur de vous communiquer ci-dessous les observations générales de Sanef quant aux conditions de prise en compte des autoroutes exploitées par Sanef dans les PLU des communes de Saint-Pierre-es-Champs, Ricquebourg et Le Gallet

Concernant les PLU de Saint-Pierre-es-Champs et Le Gallet, Sanef n'a aucune observation à formuler, compte tenu du fait qu'aucune de ses autoroutes ne traverse le territoire des communes concernées.

S'agissant du PLU de Ricquebourg nos observations sont les suivantes :

1) Il est nécessaire que le P.L.U. interdise les constructions ou installations dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute, excepté les constructions qui sont liées ou nécessaires aux infrastructures routières, les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, les bâtiments d'exploitation agricole et les réseaux d'intérêt public (cf. article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme).

2) Il est opportun d'établir un zonage spécifique à l'emprise autoroutière pour « *les constructions, installations ou ouvrages nécessaires ou liés au bon fonctionnement et à l'exploitation de l'autoroute* ».

3) Il convient de rappeler qu'il appartient aux maîtres d'ouvrage de bâtiments d'habitation de prendre toutes les dispositions pour que l'isolement acoustique soit conforme à la réglementation en vigueur (loi n°92-1444 du 31/12/1 992 relative à la lutte contre le bruit, décret n°95-21 du 09/01/1995 relatif au classement des inf rastructures de transports terrestres en matière de lutte contre le bruit, arrêté du 06/12/1996 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).

Par ailleurs, ces dispositions ont été complétées par le classement sonore prévu par la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et son décret d'application n°95-21 du 9 janvier 1995. Au regard de ces textes, l'autoroute A1 a été classée en catégorie 1 par Arrêté de Monsieur le Préfet de l'Oise du 28 décembre 1999, créant ainsi une distance de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure routière, où s'imposent des mesures d'isolation acoustique aux maîtres d'ouvrages d'habitations.

4) Le réseau d'assainissement autoroutier a été calculé en fonction des besoins propres de l'autoroute et des conséquences de celle-ci sur l'hydrologie locale. Ces données ne doivent en aucune manière être modifiées par la vocation des terrains riverains de l'autoroute.

5) Il est important de veiller à ce que le faisceau hertzien d'exploitation et de sécurité de l'autoroute soit protégé contre d'éventuelles perturbations, notamment du fait de constructions de bâtiments de grande hauteur.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Véronique Delabroye

Responsable du Pôle Exploitation et Marchés

DELEGATION TERRITORIALE DE L'IMMOBILIER REGION PARISIENNE
Pôle Pilotage des actifs
7, rue du Delta 75009 PARIS
Tél. : +33(0)1 53 32 70 24 - FAX : +33(0)1 53 32 71 10

Direction Départementale de l'Equipement et
de l'Agriculture de l'Oise
Service de l'Aménagement
40 rue Jean Racine
BP 317
60021 Beauvais cedex
(à l'attention de Sandrine Dretz)



N Réf: DTI-RP/PA/19078/BB/AH/10/04736
Affaire suivie par Benjamin BONAN
Tél : 01 53 32 70 03

Paris, le 13 janvier 2010

Madame,

Vous avez bien voulu m'informer que le Conseil Municipal de la commune de Ricquebourg avait décidé l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, par délibération du 2 septembre 2009.

Vous avez demandé à SNCF de vous faire connaître, pour ce qui la concerne et au nom de RFF, les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général et toute autre information relatifs à l'élaboration de ce document.

J'ai donc l'honneur de vous communiquer les renseignements suivants :

❖ ELEMENTS IMPOSES

1- Servitudes d'utilité publique

Le territoire de la commune de Ricquebourg étant traversé par les emprises de la ligne de Gonesse à Lille-Frontière (LGV) du km 76,150 au km 77,000 et de la ligne de Compiègne à Roye-Faubourg-St-Gilles du km 102,170 au km 103,618, la fiche T1 et la notice technique ci-jointes qui identifient les servitudes imposées aux riverains du chemin de fer doivent être intégrées aux documents annexes du PLU intitulé «Servitudes d'utilité publique».
Le plan des servitudes doit faire apparaître sous une trame spécifique les emprises du chemin de fer et préciser en légende, qu'il s'agit de la zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.

2- Bois

La présence de bois classé dans la zone assujettie aux servitudes ferroviaires et dans les emprises ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer.

a) aspect légal :

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 précitée qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...).
Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

b) aspect technique :

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.
La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

❖ **ELEMENTS INFORMATIFS**

1- Avis de SNCF

Lors des réunions de concertation pour la mise au point du PLU, il est indispensable que l'avis de SNCF soit pris en compte pour les problèmes liés au chemin de fer.

2- Zonage

La zone ferroviaire se révélant incompatible avec le principe de mixité et de renouvellement urbain fixé par la loi SRU du 13 décembre 2000, SNCF et RFF souhaitent inscrire tous leurs terrains en zone banalisée, en prévoyant toutefois des règles spécifiques relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

3- Urbanisme

Je tiens enfin à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissements jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R.111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer. A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant de votre Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Délégation Territoriale de l'Immobilier Région Parisienne.

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

3- Projet d'intérêt général

Je tiens à vous informer que je n'ai pas connaissance à ce jour d'un éventuel projet d'intérêt général à réaliser par SNCF ou RFF sur le territoire de la commune de Ricquebourg.

Vous voudrez bien adresser à SNCF un dossier complet du PLU arrêté pour avis.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

La responsable du groupe Urbanisme et Développement foncier.



Agnès HEUGUES

VOIES FERREES

I - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement ;
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés ;
- mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Servitudes spéciales :

- constructions ;
- excavations ;
- dépôt de matières inflammables ou non.

- Servitudes de débroussaillement.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L. 322-3 et L. 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 occupation temporaire.

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG. n° 78-04 du 30 mars 1978.

Ministère des transports - Direction générale des transports intérieurs - Direction des transports terrestres.

.../...

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A - Procédure

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;

- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public, que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;

- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement :

- s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

- ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté du Commissaire de la République, a pour but essentiel, d'assurer le respect des limites du chemin de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Commissaire de la République.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des Commissaires de la République des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

.../...

B - Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillement, conformément aux termes des articles L. 322-3 et L. 322-4 du code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C - Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Commissaire de la République.

III - EFFET DE LA SERVITUDE

A - Prérogatives de la puissance publique

1°) Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillement de morts-bois (articles L. 322-3 et L. 322-4 du code forestier).

2°) Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain avant tous travaux de construction, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire après intervention pour ces dernières d'un arrêté du Commissaire de la République (loi des 16-24 août 1790). Sinon intervention d'office de l'Administration.

.../...

Obligation pour les riverains d'une voie communale, au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies, à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'Administration, de procéder moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existants dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10, loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif, à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11 alinéas 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

B - Limitation au droit d'utiliser le sol

1°) Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un croisement à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies, elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 mètres. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de constructions (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse an XIII).

.../...

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie, à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume, à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus (article 6, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3, loi du 15 juillet 1845).

2°) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République déterminant dans chaque cas la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres, dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République délivrée après consultation de la S.N.C.F.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu autorisation du Commissaire de la République.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).

NOTICE TECHNIQUE

POUR LE REPORT AUX PLU

DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES

DU CHEMIN DE FER

-:-:-

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

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

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

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

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la S.N.C.F.

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

a) <u>Voie en plate-forme sans fossé</u>

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

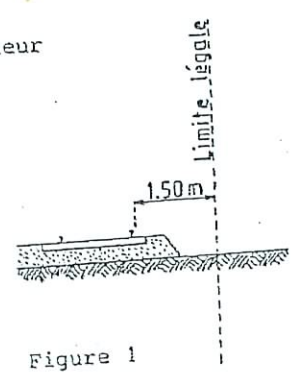


Figure 1

.../

b) Voie en plate-forme avec fossé

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

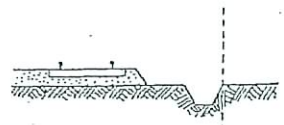


Figure 2

c) Voie en remblai

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

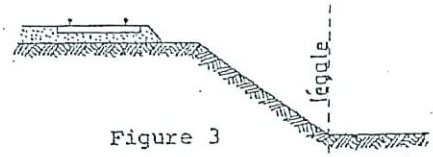


Figure 3

ou

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

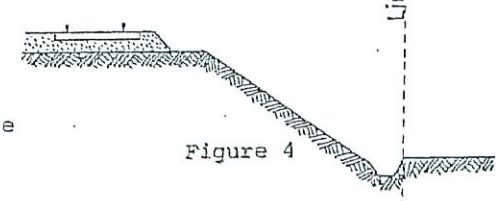


Figure 4

d) Voie en déblai

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

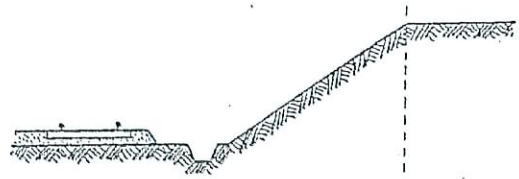


Figure 5

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).

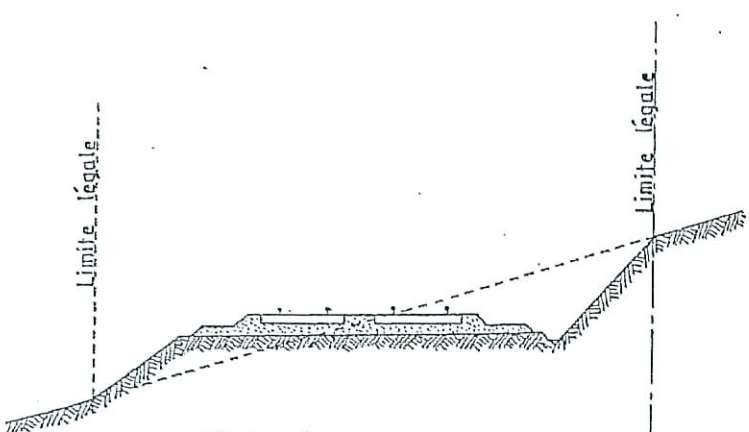


Figure 6

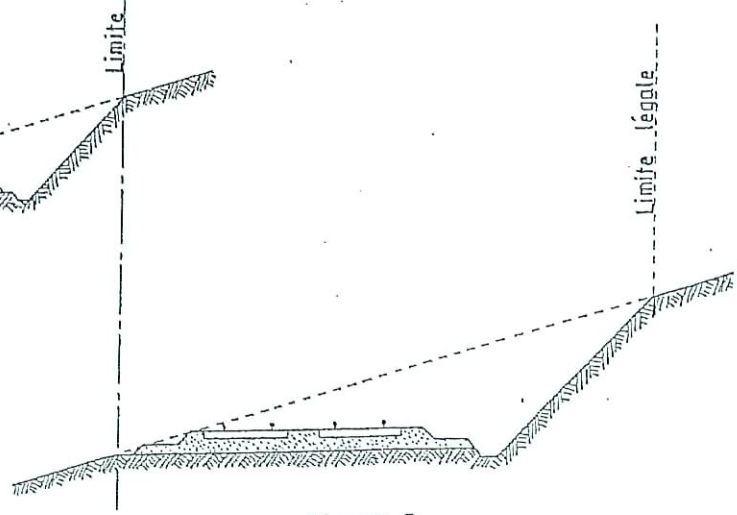


Figure 7

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).

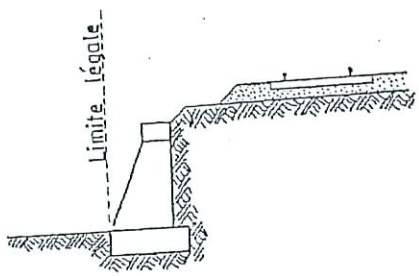


Figure 8

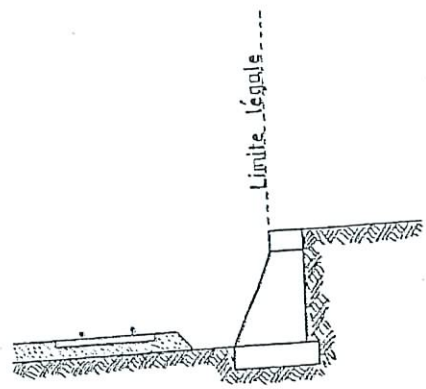


Figure 9

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

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

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

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

.../

1 - Alignement

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

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

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

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

2 - Ecoulement des eaux

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

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

3 - Plantations

a) Arbres à haute tige

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

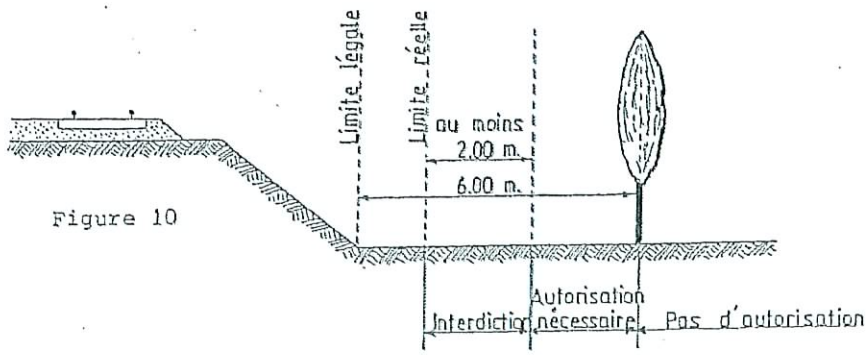


Figure 10

.../

b) Haies vives

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

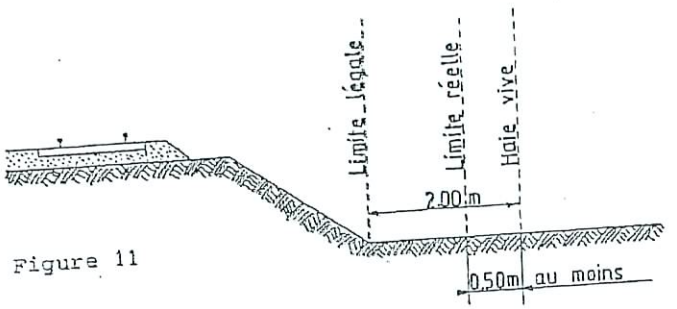


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 m de la limite réelle du chemin de fer et une haie vive à moins de 0,50 m de cette limite.

4 - Constructions

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

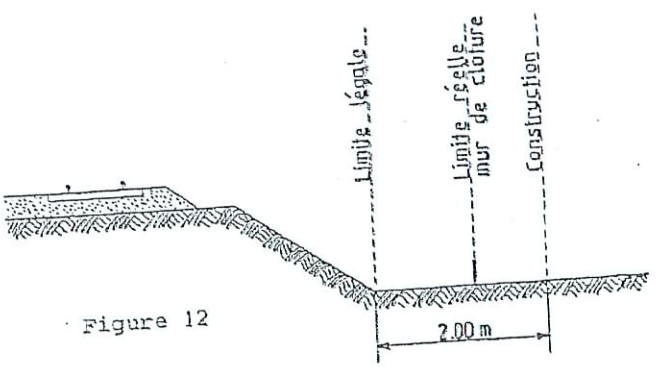


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m 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.

.../

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la S.N.C.F., des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire.

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.

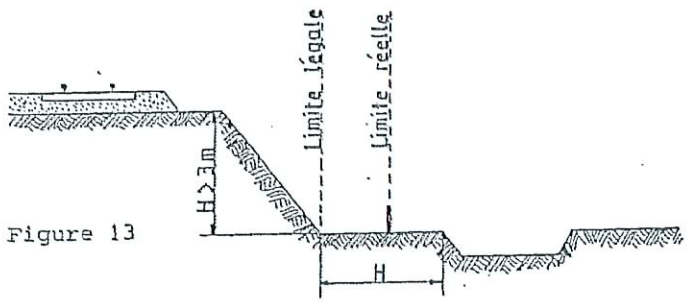


Figure 13

6 - *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 clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toutes superstructures à un niveau déterminé,

- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,

- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Equipement soumet à la S.N.C.F., 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).

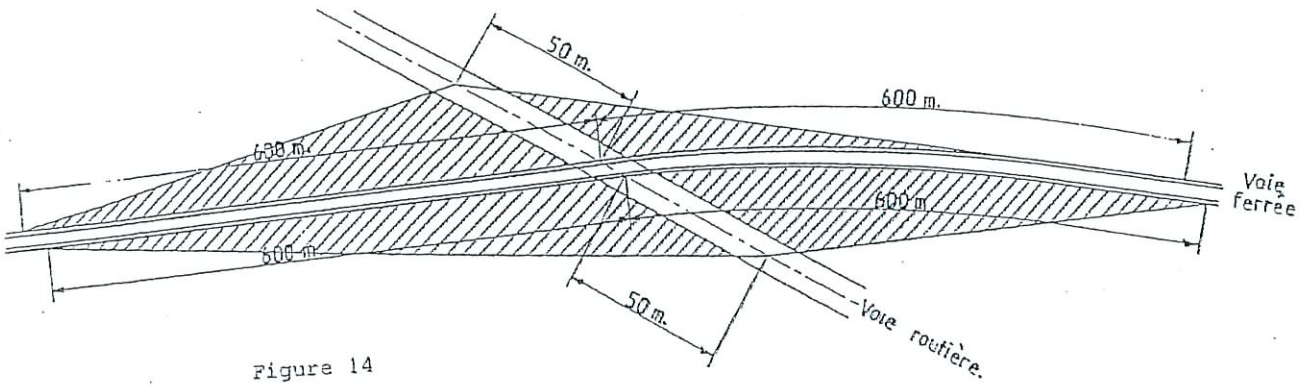


Figure 14