



PREFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Préfecture

Secrétariat Général aux Affaires Départementales  
Bureau de l'Environnement et de l'Urbanisme

**Communes d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars,  
Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans**

**ARRETE n°20150722-0004** portant déclaration d'utilité publique du projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs, de suppression et d'aménagement de passages à niveau emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars, et Sévenans.

LE PREFET DU TERRITOIRE DE BELFORT  
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code de la voirie routière ;

VU le code des transports ;

VU le code rural et de la pêche maritime ;

VU la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements modifié ;

VU le décret du 12 mars 2014 paru au Journal Officiel du 14 mars 2014 nommant M. Pascal JOLY, Préfet du Territoire de Belfort, à compter du 7 avril 2014 ;

VU l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau modifié par l'arrêté du 23 mai 2008 ;

VU le dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs, de suppression et d'aménagement de passages à niveau, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars, et Sévenans, à l'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement, déposé par Réseau Ferré de France, devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015 ;

VU le bilan de la concertation conduite en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme ;

VU le procès verbal de la réunion d'examen conjoint prévu par l'article L123-14-2 du code de l'urbanisme qui s'est tenue le 22 octobre 2014 ;

VU l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable - Autorité environnementale du 17 décembre 2014 ;

VU l'arrêté n°2015028-0002 du 28 janvier 2015 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic Voyageurs, à la suppression et à l'aménagement de passages à niveau, à la mise en compatibilité avec le projet des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars, et Sévenans, à la délivrance de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement et d'une enquête parcellaire conjointe sur le territoire des communes d'Andelnans, Bourogne, Danjoutin, Delle, Joncherey, Meroux, Morvillars, Sévenans ;

VU les pièces attestant que les mesures de publicité prescrites par l'article R123-11 du code de l'environnement ont été régulièrement effectuées ;

VU l'arrêté n°2015504-0003 du 4 mai 2015 portant prolongation du délai de remise du rapport de la commission d'enquête ;

VU l'avis favorable émis par la commission d'enquête assorti d'une réserve et de recommandations relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic Voyageurs, à la suppression et à l'aménagement de passages à niveau, à la mise en compatibilité avec le projet des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars, et Sévenans, à la délivrance de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement rendu par la commission d'enquête le 28 mai 2015;

VU les délibérations des conseils municipaux des communes d'Andelnans (30/06/2015), Danjoutin (16/06/2015), Delle (03/07/2015), Meroux (29/06/2015), Morvillars (18/06/2015), Sévenans (01/07/2015) relatives à la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme ;

VU les délibérations des conseils municipaux des communes d'Andelnans (30/06/2015), Bourogne (16/06/2015), Charmois (15/07/2015), Danjoutin (16/06/2015), Delle (13/04/2015), Grandvillars (16/07/2015), Joncherey (26/06/2015), Meroux (29/06/2015), Morvillars (18/06/2015), Moval (15/06/2015), Sévenans (01/07/2015) relatives à la suppression et à l'aménagement des passages à niveau situés sur leur territoire ;

VU l'avis favorable du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du 24 juin 2015 ;

VU le courrier du 30 juin 2015 par lequel le directeur régional de SNCF Réseau – Bourgogne Franche-Comté satisfait à la réserve et aux recommandations de la commission d'enquête, sollicite l'intervention de l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs, de suppression et d'aménagement de passages à niveau, emportant mise en compatibilité avec le projet des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans, et demande le report de l'arrêté de cessibilité ;

Considérant que dans son mémoire en réponse transmis le 30 juin 2015, le directeur régional de SNCF Réseau a produit des arguments qui ont permis de lever la réserve et ont satisfait aux recommandations de la commission d'enquête sous réserve de la recommandation et de la suggestion écartées par le présent arrêté ;

Considérant que la réserve qui porte sur le choix d'aménagement retenu pour le PN 13 et demandant que les différentes solutions d'aménagement de ce passage à niveau soient réexaminées en intégrant la possibilité du maintien du PN 13 sécurisé peut être levée dans la mesure où SNCF Réseau renonce au projet de suppression et de dénivellation du PN 13 par un ouvrage souterrain et s'engage à maintenir ce passage à niveau dans des conditions de sécurité similaires à celles des douze autres passages à niveaux dont le maintien est prévu, de manière à rester en dessous du risque global pour l'ensemble de la ligne ;

Considérant que la recommandation portant sur les nuisances sonores a été prise en compte par SNCF Réseau qui s'engage, d'une part, à faire réaliser par un acousticien indépendant un diagnostic des performances acoustiques existantes, à rechercher les solutions d'atténuation du bruit et à proposer la solution la mieux adaptée au contexte de chacune des habitations concernées, d'autre part, à faire procéder dès la mise en service de l'infrastructure, à des mesures acoustiques le long de la ligne afin de vérifier la cohérence des modélisations avec la situation réelle du trafic, notamment au droit des habitations qui auront fait l'objet de protections ;

Considérant que la recommandation relative aux répercussions du projet sur le trafic routier a été prise en compte par SNCF Réseau qui a mené en amont une concertation avec les élus locaux et les riverains et qui s'engage à ce que cette concertation se poursuive au cours de la phase de réalisation des travaux ;

Considérant que la recommandation relative aux dispositifs de sécurité au droit des passages à niveaux piétons a été prise en compte par SNCF Réseau, qui tout en respectant la réglementation en vigueur au droit des passages à niveau piétons, s'engage en concertation avec les municipalités concernées, à porter une attention particulière sur l'aisance des cheminements des PN 16 et 18 qui se raccordent sur la voirie existante ;

Considérant que la recommandation relative à la multi-modalité des PN et des ouvrages a été prise en compte par SNCF Réseau, qui, d'une part a rencontré le maire de Charmois et l'association foncière de cette commune et d'autre part a organisé deux réunions en mairie de Moval en présence du maire de Meroux et du Conseil départemental du Territoire de Belfort qui ont permis de traiter l'aménagement routier sous le pont-rail et ont abouti à un accord de toutes les parties ;

Considérant que la recommandation relative à l'intermodalité avec le réseau de transport routier, à la qualité, à la fréquence et à la régularité des dessertes ne relève pas de la seule compétence du maître d'ouvrage, qui s'engage néanmoins à travailler avec les autorités organisatrices des transports et les opérateurs sur la définition des dispositifs à réaliser autour des haltes (ex: information des voyageurs, abris, possibilité de gratuité des parkings, etc.)

Considérant que la recommandation relative au passage de gros colis ou de convois exceptionnels au PN 13 a été prise en compte par SNCF Réseau dans la mesure où le maintien du PN 13 améliore l'accessibilité des convois exceptionnels routiers sur la zone industrielle de Bourogne ;

Considérant que la recommandation relative à la réalisation de la halte de Sévenans et son parking ainsi qu'à la sécurisation du PN 7 supprimé a été prise en compte par SNCF Réseau dans la mesure où, d'une part, la concertation menée avec la commune de Sévenans et la Chambre d'Agriculture du Territoire de Belfort a permis de trouver un accord sur le cheminement des nouvelles voiries ainsi que sur le gabarit du pont-rail existant au droit du hameau de Leupe, et, d'autre part, que le PN 7 supprimé sera sécurisé physiquement par un merlon de terre au droit de la route et par une clôture prévue le long des habitations ;

Considérant que la recommandation relative à la halte de Danjoutin doit être placée dans son contexte dans la mesure où l'aménagement de cette halte a été concertée avec la municipalité de Danjoutin, qu'une réunion publique a été organisée le 18 novembre 2014 ; qu'en tout état de cause la halte est un équipement public d'accès au transport ferroviaire pris en compte dans l'évaluation socio-économique du projet indépendamment d'autres projets d'aménagement, non confirmés à ce jour, portés par la commune, qu'en outre pour des raisons techniques la localisation de cette halte ne peut être modifiée ;

Considérant que la recommandation relative à l'aménagement de la gare de Delle a été prise en compte par SNCF Réseau dans la mesure où une réflexion est déjà en cours avec la ville de Delle sur les aménagements en interface avec le projet et que cette réflexion se poursuivra dans les prochains mois ;

Considérant que la recommandation relative aux aménagements paysagers des haltes, parkings et ouvrages d'art des PN a été prise en compte dans la mesure où :

- SNCF Réseau a étudié avec le conseil départemental les conditions de rétablissement de la RD29 entre Bourogne et Charmois ;

- le maître d'ouvrage s'engage à étudier au cas par cas, à l'issue des travaux de génie civil, le traitement des surfaces végétales relatives aux haltes et parkings aménagés dans le cadre du projet ;

- les propositions qui pourraient être faites par les partenaires du projet et par les élus locaux feront l'objet d'une réflexion par SNCF Réseau ;

Considérant que la recommandation relative à la gestion des plantes invasives a été prise en compte par SNCF Réseau qui s'engage à donner des consignes strictes aux entreprises oeuvrant sur le chantier afin d'éviter toute propagation ou apparition de plantes invasives. En outre, le maître d'ouvrage propose de conduire une expérimentation d'un nouveau dispositif de lutte contre la renouée du Japon sur la commune de Morvillars. L'ambrosie fait l'objet d'une surveillance et d'un dispositif d'alerte spécifique, son signalement et sa destruction sont rendus obligatoires par arrêté préfectoral, SNCF Réseau indique que les équipes en charge de la maintenance de la voie sont informées et sensibilisées à cette problématique ;

Considérant que la suggestion relative à la transparence de la voie ferrée pour la petite faune en zone urbanisée peut être écartée en raison du risque de divagation des animaux domestiques dans les emprises ferroviaires et du risque de collision avec les trains ;

Considérant que la durée de vie des infrastructures et des matériels ferroviaires est de l'ordre de 50 ans et que, par conséquent, la rentabilité du projet doit être appréhendée sur le long terme ;

Considérant que la réouverture de la ligne Belfort-Delle présente l'intérêt de permettre des dessertes péri-urbaines au sein des agglomérations de l'aire urbaine Belfort – Montbéliard - Héricourt - Delle en liaison avec la Suisse ;

Considérant que le projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort Delle présente une utilité publique manifeste en matière de développement et d'aménagement du territoire, de déplacement des travailleurs transfrontaliers, de développement économique, d'échanges transfrontaliers, de réduction de la consommation énergétique, de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;

SUR proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture,

## ARRETE

ARTICLE 1<sup>er</sup> : Est déclaré d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic Voyageurs, la suppression et l'aménagement de passages à niveau sur les communes d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans ;

ARTICLE 2 : Les expropriations éventuellement nécessaires à la réalisation de cette opération devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de la publication du présent arrêté ;

ARTICLE 3 : Est annexé au présent arrêté, conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, un document exposant les motifs et considérations justifiant l'utilité publique de l'opération ;

ARTICLE 4 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux plans et documents annexés, des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans ;

ARTICLE 5 : Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage en mairie pendant deux mois. En qui concerne les communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans dont les documents d'urbanisme font l'objet d'une mise en compatibilité avec le projet, conformément aux dispositions de l'article R123-25 du code de l'urbanisme, mention de cet affichage sera publiée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département ;

ARTICLE 6 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du préfet du Territoire de Belfort et d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Besançon dans les deux mois suivant sa publication.

ARTICLE 7 : Le Secrétaire Général de la préfecture du Territoire de Belfort, le Directeur territorial Bourgogne Franche- Comté de SNCF Réseau, le président du conseil départemental du Territoire de Belfort, les maires des communes d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans, le Directeur Départemental des Territoires du Territoire de Belfort sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cet arrêté qui sera publié au recueil administratif du département du Territoire de Belfort ainsi que sur le site internet de la préfecture : [www.territoire-de-belfort.gouv.fr](http://www.territoire-de-belfort.gouv.fr).

Fait à Belfort, le 22 JUL, 2015

le Préfet,  


Pascal JOLY





# Réouverture de la ligne Belfort-Delle

LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-SUISSE



## Enquête d'utilité publique

Motifs et considérations de l'utilité publique du projet

Note du maître d'ouvrage

Juin 2015

Note réalisée par :



**Direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

22 Rue de l'Arquebuse,

21000 Dijon

### Information

*En vertu de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire publiée au journal officiel le 5 août 2014, Réseau Ferré de France a changé de nom et est devenu SNCF Réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015.*

*Toutes les références à Réseau Ferré de France ou RFF dans les pièces réglementaires du dossier soumis à enquête publique se réfèrent donc à SNCF Réseau à compter de cette date.*

*La présente note, produite en juin 2015 par le maître d'ouvrage, tient compte de ce changement.*

*La dénomination du maître d'ouvrage est désormais SNCF Réseau.*

Contribution :

❖ Setec ALS

Rédaction/Assemblage : Setec ALS

Relecture, contrôle : SNCF Réseau

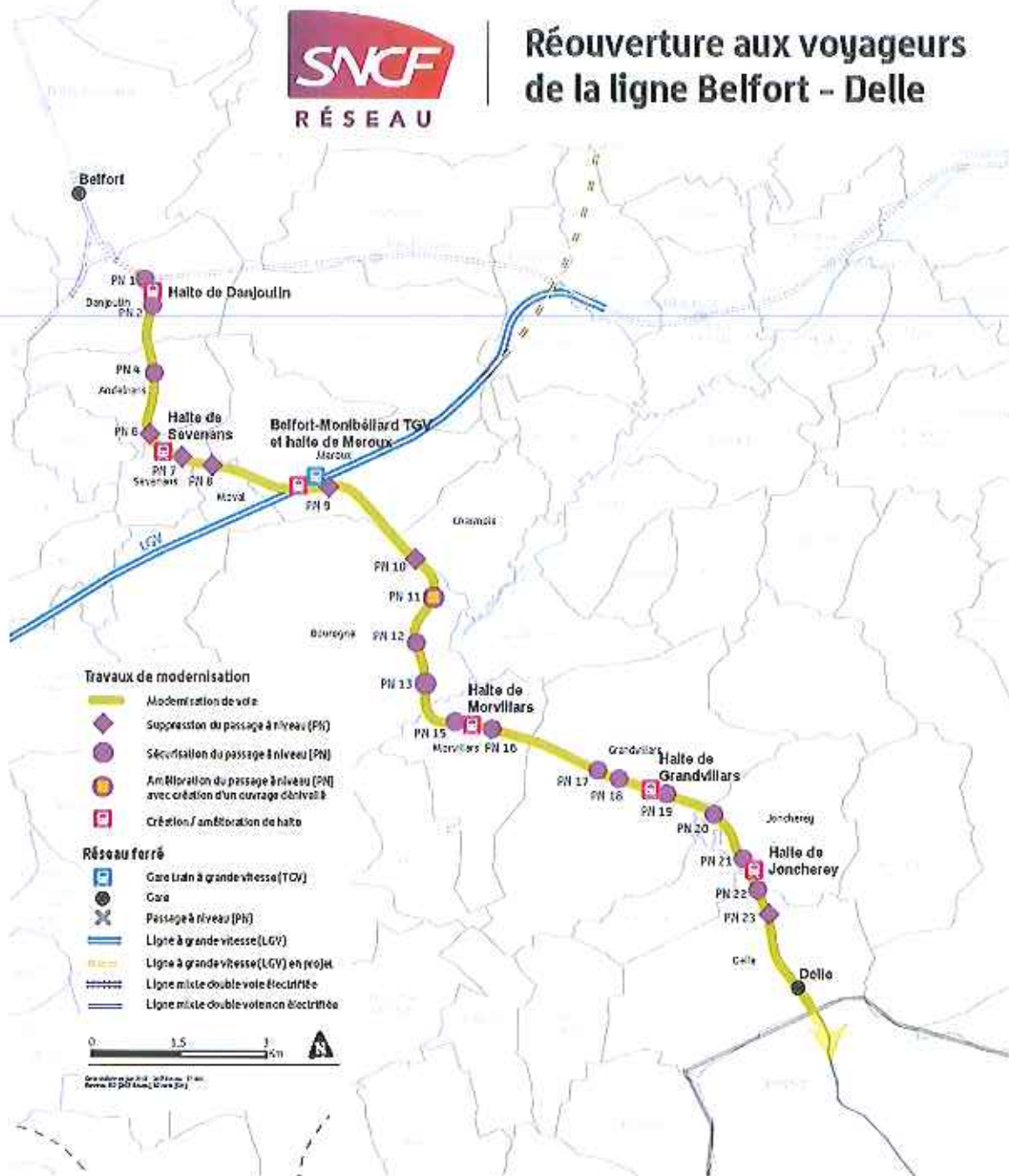
Indice	Date	Objet de la révision
0	Juin 2015	Création du document
1	Juin 2015	Mise à jour par le MOA



## SOMMAIRE

<b>CARTOGRAPHIE DU PROJET</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE 1 : MOTIFS DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET</b>	<b>5</b>
1.1. La réactivation d'une liaison ferroviaire internationale	5
1.2. Un accès direct au réseau grande vitesse	6
1.3. Une synergie des différents modes de transport	6
1.4. Une attractivité locale	6
<b>PARTIE 2 : CONSIDERATIONS SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET</b>	<b>7</b>
2.1. Objectifs	7
2.2. Fonctionnalités et principaux aménagements	7
<b>CONCLUSION</b>	<b>9</b>

# CARTOGRAPHIE DU PROJET



## PARTIE 1 : MOTIFS DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

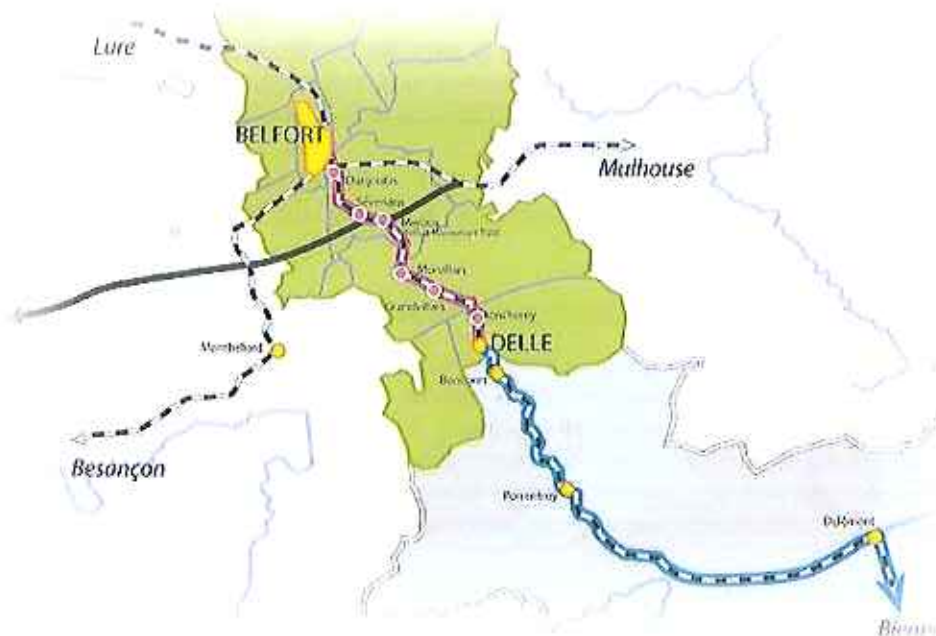
### 1.1. La réactivation d'une liaison ferroviaire internationale

La ligne Belfort - Delle - Delémont - Bienne se situe à l'interface de plusieurs villes de taille moyenne.

Côté français, se trouvent tout d'abord la conurbation de Belfort-Montbéliard (300 000 habitants) et l'agglomération de Mulhouse (220 000 habitants) qui exercent un rayonnement de niveau régional. Ces unités urbaines disposent d'un tissu industriel important : Montbéliard, dominée par le site de production automobile PSA et son réseau de sous-traitants, Belfort avec le site Alstom.

Dans le Jura suisse, la ville de Porrentruy et l'agglomération de Delémont (35 000 habitants) sont proches d'un réseau d'agglomérations dense situé au pied du massif : Bienne (89 000 habitants), Soleure (73 000 habitants), Granges (25 000 habitants), et Berne (349 000 habitants) plus au sud, capitale de l'État fédéral.

Ligne à voie unique longue de 98 km, la liaison Belfort - Delle - Delémont - Bienne constituait un tronçon de la liaison Paris - Berne qui a permis jusqu'en 1992, date de sa fermeture au trafic de voyageurs, de relier Belfort, importante agglomération de la région Franche-Comté à Delémont, capitale de la République et Canton du Jura et à Bienne, via Delle. Cette ligne occupait, par ailleurs, une place prépondérante dans les déplacements des usagers du sud territoire vers Belfort et pour l'accès au réseau ferré national.



Actuellement, cette ligne se décompose en quatre sections principales :

- la section Belfort - Morvillars : cette section à voie unique non électrifiée est fermée au trafic voyageurs depuis 1992 et au trafic marchandises depuis 2008.
- la section Morvillars - Delle : cette section à voie unique non électrifiée est fermée au trafic voyageurs depuis 1992 et au trafic marchandises depuis l'été 1993,
- la section Delle - Delémont : cette section à voie unique de 41 km électrifiée est non seulement exploitée selon des horaires cadencés en trafic voyageurs avec actuellement deux paires de trains par heure entre Porrentruy et Delémont et une paire de trains par heure entre Porrentruy et Delle mais aussi ouverte au trafic marchandises,
- la section Delémont - Bienne : cette section longue de 36 km, dont 17 km à double voie, est électrifiée et utilisée en particulier par des trains Intercity en provenance de Genève / Lausanne à destination de Delémont / Bâle ainsi que par les trains en provenance de Bienne à destination de Delle. L'ensemble de la section est parcouru par une cinquantaine de trains voyageurs par jour pour les deux sens.

Par ailleurs, la réouverture de la gare de Delle et du tronçon de ligne entre celle-ci et Boncourt en Suisse a été cofinancée par le Canton du Jura, par la Région Franche-Comté, l'État et par l'Union européenne dans le cadre d'Interreg III.

L'accès à la gare de Delle depuis la Suisse est à nouveau possible depuis la fin de l'année 2006.

## 1.2. Un accès direct au réseau grande vitesse

Dans le cadre de la réalisation de la branche Est de la LGV Rhin - Rhône, l'implantation d'une gare TGV située au cœur des agglomérations de Belfort et de Montbéliard et à l'intersection de la ligne Belfort - Delle a conduit à s'interroger sur l'opportunité de la réouverture de cette ligne au trafic de voyageurs.

En plus d'une connexion sur la LGV par le biais de la gare Belfort/Montbéliard TGV, la ligne jouera un rôle dans la desserte des agglomérations belfortaine et montbéliardaise. Cette ligne qui comportera une halte à l'aplomb de la gare TGV permettra ainsi un accès à la grande vitesse, aux liaisons TER et aux correspondances avec le réseau classique.

Au niveau de l'aire urbaine, la réouverture de la ligne Belfort-Delle présente l'intérêt de permettre des dessertes périurbaines au sein des agglomérations de Belfort et de Montbéliard (300 000 habitants) en liaison avec la Suisse.

## 1.3. Une synergie des différents modes de transport

Côté français en particulier, cette réouverture doit pouvoir être mise en perspective avec la démarche engagée par les collectivités réunies au sein du Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine (SMAU) pour une coordination des transports à l'échelle de l'aire urbaine. La portée de la réouverture dépasse, de ce fait, le champ de desserte qu'offre l'axe sur son parcours ou dans son environnement le plus immédiat pour être élargie aux agglomérations qui bénéficient aujourd'hui d'une desserte ferroviaire (axe Belfort, Hércourt, Montbéliard avec ses prolongements).

## 1.4. Une attractivité locale

Au niveau des territoires périurbains du sud du département comme ceux du canton du Jura suisse, l'activation de la ligne constitue un point structurant qui vient renforcer l'attractivité de ces zones tant en terme d'échanges entre les populations, mais aussi en termes économique et d'accessibilité primordiaux pour répondre aux besoins actuels d'emploi, mais aussi à son développement frontalier futur.

La ligne Belfort-Delle entre pleinement dans une logique de nouvelle porte d'entrée franco-suisse Delle-Boncourt génératrice de dynamiques nouvelles pour ces territoires.

## PARTIE 2 : CONSIDERATIONS SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

### 2.1. Objectifs

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort-Delle permettra de réactiver la liaison transfrontalière Belfort – Delle – Delémont – Bienne, d'offrir une correspondance avec la grande vitesse en gare de Belfort / Montbéliard TGV et d'assurer des dessertes ferroviaires régionales et transfrontalières. Elle implique également la création de haltes, la suppression et l'aménagement de passages à niveau.

Les objectifs du projet Belfort-Delle sont donc multiples :

- Développer le réseau de transport de l'agglomération de Belfort au profit de tous les usagers par une desserte ferroviaire périurbaine du corridor sud-est de l'aire urbaine (travailleurs, frontaliers, scolaires et loisirs),
- Créer une nouvelle accessibilité aux secteurs d'habitations du sud-est du département, aux zones d'emplois de Belfort, de la gare TGV à Meroux (centre d'affaires de la Jonxion), de la zone industrielle de Bourogne/Morvillars, de la zone industrielle des Forges en croissance à Grandvillars, de Delle et de la Suisse. Cette accessibilité se déclinera également aux pôles d'enseignement de Sévenans (UTBM) et de Belfort,
- Offrir aux habitants du Territoire de Belfort et de Suisse un accès facile en transport public ferroviaire :
  - directement à la gare TGV de Belfort/Montbéliard,
  - au réseau TER Franche-Comté et aux dessertes Intercité en gare de Belfort,
- Réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre,

### 2.2. Fonctionnalités et principaux aménagements

#### 2.2.1 Desserte

Pour une bonne desserte du territoire parcouru, le projet prévoit la création de 6 haltes et la desserte des 8 arrêts ci-dessous sur le parcours entre Belfort et Delle :

- Belfort gare,
- Halte de Danjoutin,
- Halte de Sévenans (ultérieurement),
- Halte de Meroux en gare de Belfort-Montbéliard TGV,
- Halte de Morvillars,
- Halte de Grandvillars,
- Halte de Joncherey,
- Gare de Delle.

La politique de desserte de la ligne Belfort-Delle-Delémont qui sera appliquée aura à satisfaire de manière équilibrée trois enjeux majeurs :

- Assurer des correspondances en gare de Belfort-Montbéliard TGV depuis la Suisse et la France,
- Mettre à disposition un service ferroviaire voyageurs accessible par la création de nouvelles haltes et de meilleur confort que le mode routier,
- Renforcer la part du rail dans les déplacements transfrontaliers et périurbains

Les propositions de grilles horaires qui s'appuieront sur le service théorique envisagé sont en cours d'élaboration.

Elles ne dépasseront pas le niveau de trafic de 48 circulations indiquées dans le programme du projet.

### 2.2.2 Haltes et parkings

Les haltes seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et seront équipées :

- de quais simples,
- de quais doubles avec passerelles et ascenseurs à Méroux, à Grandvillars et à Delle,
- de parkings à proximité équipés pour les cycles,
- d'abris pour les voyageurs,
- de panneaux d'informations,

La longueur des quais de 150 m permettra le stationnement de trains en unités doubles.



### 2.2.3 Aménagement de la voie



Le projet ne crée pas une nouvelle voie ferrée, mais modernise l'infrastructure sur un tracé existant.

La voie principale sera équipée de rails neufs soudés et de traverses béton monobloc posées sur du ballast. Toutes les voies (principale et évitement) seront électrifiées en 25 kV alternatif, sauf une en gare de Delle qui sera en tension 15 kV 2/3 pour le fonctionnement des trains suisses.

Afin de dégager un gabarit d'électrification suffisant, certains ponts routes seront relevés, si un abaissement de la plateforme ferroviaire ne peut être réalisé.

La ligne Belfort-Delle restant à voie unique, il est nécessaire de créer des évitements à Méroux, à Grandvillars et à Delle. Cette disposition permettra le croisement des trains en un lieu déterminé de manière à optimiser les circulations.

### 2.2.4 Aménagement des passages à niveau

Un programme de suppression et d'amélioration des 20 passages à niveau situés le long du projet a été arrêté sur la base des éléments suivants :

- Risque propre de chaque passage à niveau et risque global de la ligne,
- Concertation locale et technique prenant en compte les particularités des passages à niveau (agglomération ou non, routier ou piétons, type de voirie),
- Faisabilité d'insertion d'un ouvrage dénivelé au vu de la morphologie du site et des contraintes d'habitations et environnementales,
- Possibilité de rabattement sur des voiries existantes, à construire ou à conforter,

Pour atteindre les objectifs de sécurité des passages à niveau imposés par la réglementation, différents aménagements seront réalisés :

- sécurisation de 12 passages à niveau à maintenir en service,
- suppression d'1 passage à niveau avec rétablissement de la voirie par un ouvrage dénivelé,
- suppression de 6 passages à niveau et rabattement de l'itinéraire de cheminement,
- modification d'1 passage à niveau routier en passage à niveau piétons.



L'aménagement des différents passages à niveau est présenté sur la cartographie ci-avant.

## CONCLUSION

La ligne Belfort-Delle est idéalement située pour desservir un large bassin de population, offrir aux habitants une alternative à la route et permettre des liaisons ferroviaires directes vers la Suisse et un accès au réseau à grande vitesse.

Dans ce contexte, la réouverture aux voyageurs de cette voie ferrée internationale de 22 km, entre la Suisse et la France, répond à cet enjeu.

Cette opération d'aménagement du territoire est portée en partenariat par l'Etat, la Région Franche-Comté, le Conseil départemental du Territoire de Belfort, la Confédération suisse, la République et Canton du Jura, l'Europe, la Communauté d'agglomération Belfortaine, la Communauté de Communes du Sud Territoire et SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet.





REGLEMENT DU ZONAGE ND APRES MISE EN COMPATIBILITE

**CHAPITRE V - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES ND**

Caractère de la zone

La zone naturelle ND est à protéger en raison de la qualité du site, du paysage, du boisement, de sa richesse écologique et des risques d'inondations.

**SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

**ARTICLE ND 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES**

**1.1. Rappels :**

- 1.1.1. L'édification des clôtures est soumise à déclaration (à l'exception des clôtures agricoles et sylvicoles).
- 1.1.2. Les installations et travaux divers, visés aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme et non interdits à l'article ND 2, sont soumis à autorisation.
- 1.1.3. Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés à conserver sont soumis à autorisation sauf dans les cas visés à l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme.

**1.2. Ne sont admis que :**

- 1.2.1. Les constructions légères liées aux espaces de sport et de détente de plein air.
- 1.2.2. Les petits équipements (panneaux d'information, observatoires, passerelles, etc.) liés à la découverte de la nature.

1.2.3. Les affouillements et exhaussements de sols liés aux occupations et utilisations du sol visées au présent article.

1.2.4. Les équipements liés aux travaux d'infrastructure.

1.2.5. Les travaux destinés à la lutte contre les crues.

1.2.6. Les constructions et équipements de l'aire d'arrêt de l'A 36.

1.2.7 Les travaux de construction, d'aménagement et d'équipement liés aux modes doux de déplacement (chemin piéton et piste VTT).

**ARTICLE ND 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

Sont interdites les occupations et utilisations du sol non visées à l'article ND 1 et notamment les installations classées pour la protection de l'environnement, les terrains de camping et de caravanage, le stationnement de caravanes plus de trois mois par an consécutifs ou non, les dépôts de toute nature.

Le défrichement des espaces boisés classés au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme est interdit.

Les étangs et remblais de quelque nature et de quelque hauteur qu'ils soient sont interdits dans les zones ND inondables.

**SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

**ARTICLE ND 3 - ACCÈS ET VOIRIE**

Mis à part pour des pistes cyclables, des chemins piétonniers et des pistes forestières, aucun accès et aucune voirie autre que ceux existants ne seront autorisés dans les espaces boisés classés à conserver.

## REGLEMENT DU ZONAGE NC AVANT MISE EN COMPATIBILITE

### 1.2. Ne sont admis que :

#### 1.2.1. En zone NCx :

1.2.1.1. Les constructions d'habitation ou d'activité, à condition qu'elles soient nécessaires aux exploitations agricoles ou sylvicoles. Il n'en sera autorisé qu'une par exploitation.

#### 1.2.2. En zone NC :

1.2.2.1. Les abris de jardins, si leur surface hors oeuvre brute est inférieure à 10 m<sup>2</sup> et leur hauteur totale à 3 m.

1.2.2.2. Les dépôts strictement nécessaires aux exploitations agricoles ou sylvicoles.

1.2.2.3. Les modifications du bâti existant implanté en zone NC : les annexes n'excéderont pas 25 m<sup>2</sup>, elles seront contiguës aux bâtiments existants. En cas d'impossibilité, elles seront situées à moins de 20 m du bâtiment principal. Il n'en sera pas créé plus d'une en plus du bâtiment principal.

1.2.2.4. La création d'annexes non habitables aux constructions existantes, situées en zones UA ou UB, s'il est impossible de les édifier dans la même zone que la construction principale. Il n'en sera pas créé plus d'une en plus du bâtiment principal. Elle sera située à moins de 20 m de la construction principale, et aura moins de 25 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

1.2.2.5. Les clôtures et murets de soutènement liés aux constructions existantes en zones UA ou UB.

1.2.2.6. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux travaux d'équipement, à la restauration des rivières et à la maîtrise des inondations.

1.2.2.7. Les travaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de la rigole d'alimentation du canal Rhône-Rhin.

1.2.2.8. Les constructions et outillages nécessaires situés sur le domaine public ferroviaire.

1.2.2.9. Les travaux de restauration des rivières et de maîtrise des inondations.

## REGLEMENT DU ZONAGE NC APRES MISE EN COMPATIBILITE

### 1.2. Ne sont admis que :

#### 1.2.1. En zone NCx :

1.2.1.1. Les constructions d'habitation ou d'activité, à condition qu'elles soient nécessaires aux exploitations agricoles ou sylvicoles. Il n'en sera autorisé qu'une par exploitation.

#### 1.2.2. En zone NC :

1.2.2.1. Les abris de jardins, si leur surface hors oeuvre brute est inférieure à 10 m<sup>2</sup> et leur hauteur totale à 3 m.

1.2.2.2. Les dépôts strictement nécessaires aux exploitations agricoles ou sylvicoles.

1.2.2.3. Les modifications du bâti existant implanté en zone NC : les annexes n'excéderont pas 25 m<sup>2</sup>, elles seront contiguës aux bâtiments existants. En cas d'impossibilité, elles seront situées à moins de 20 m du bâtiment principal. Il n'en sera pas créé plus d'une en plus du bâtiment principal.

1.2.2.4. La création d'annexes non habitables aux constructions existantes, situées en zones UA ou UB, s'il est impossible de les édifier dans la même zone que la construction principale. Il n'en sera pas créé plus d'une en plus du bâtiment principal. Elle sera située à moins de 20 m de la construction principale, et aura moins de 25 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

1.2.2.5. Les clôtures et murets de soutènement liés aux constructions existantes en zones UA ou UB.

1.2.2.6. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux travaux d'équipement, à la restauration des rivières et à la maîtrise des inondations.

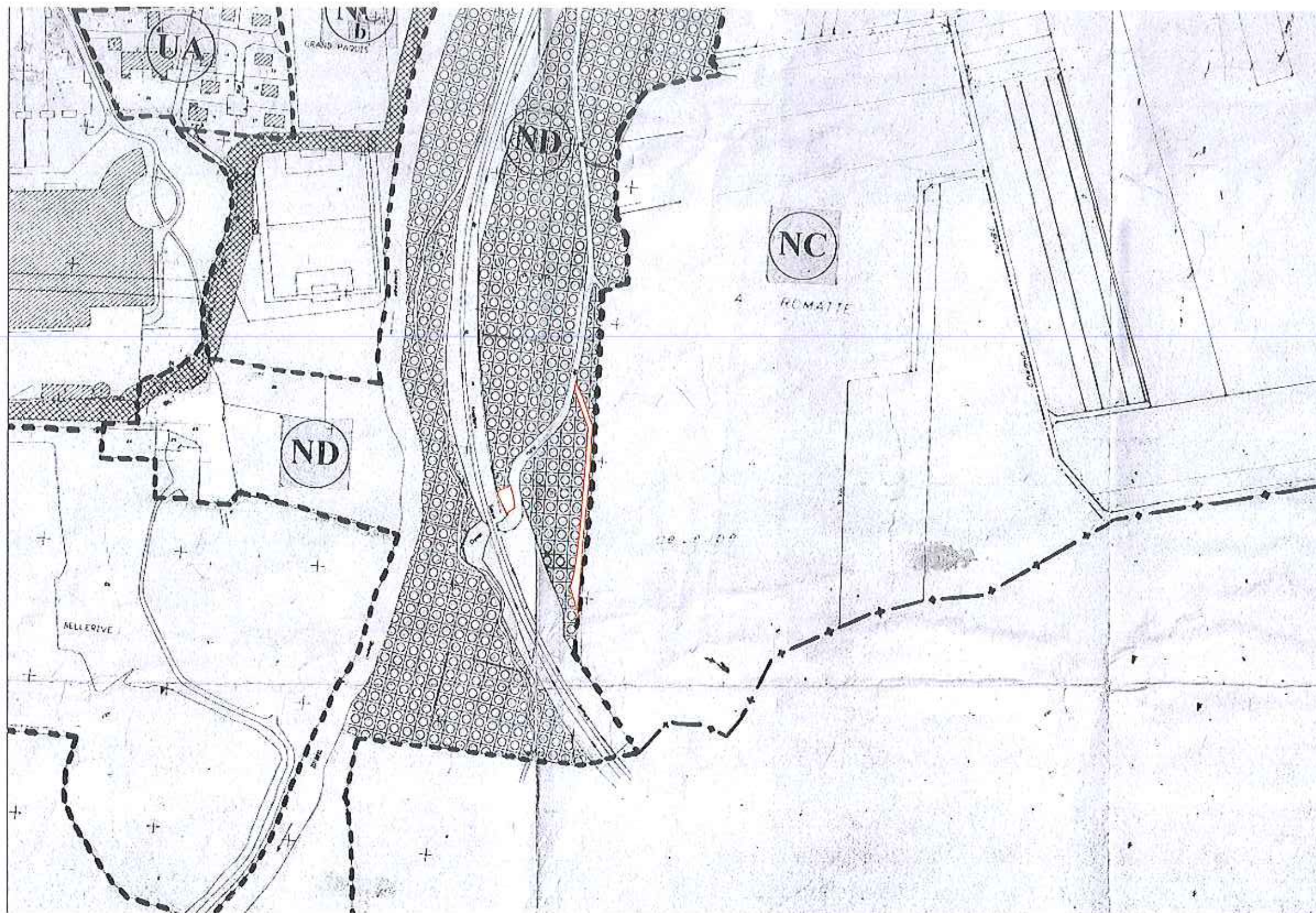
1.2.2.7. Les travaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de la rigole d'alimentation du canal Rhône-Rhin.

1.2.2.8. Les constructions et outillages nécessaires situés sur le domaine public ferroviaire.

1.2.2.9. Les travaux de restauration des rivières et de maîtrise des inondations.

1.2.2.10 Les travaux de construction, d'aménagement et d'équipement liés aux modes doux de déplacement (chemin piéton et piste VTT).

Carte 5 : Extrait du POS APRES mise en compatibilité



DECLASSEMENT DE JARDINS A PARTAGER – APRES MISE EN COMPATIBILITE

Carte 5 : Extrait du PLU APRES mise en compatibilité

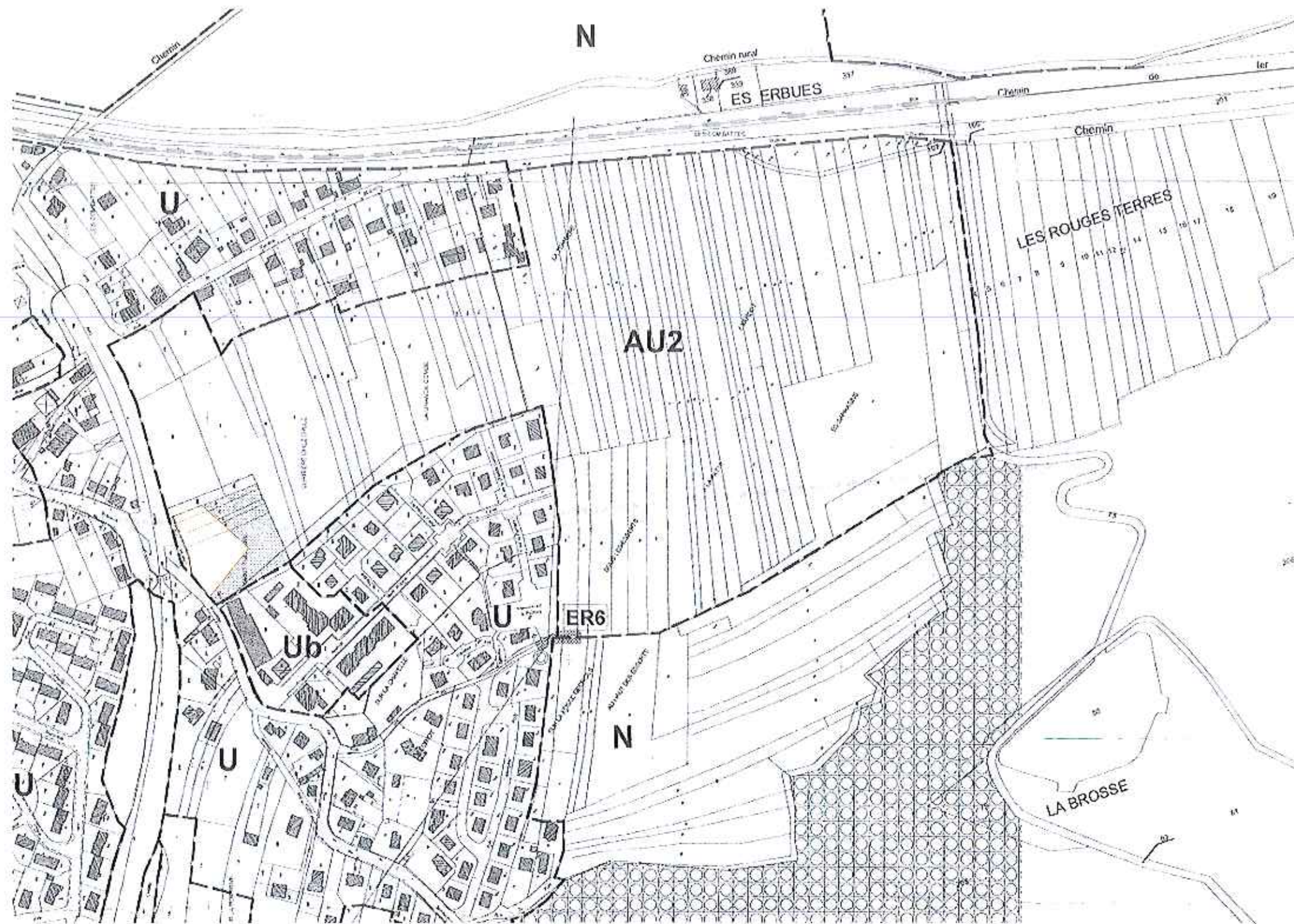
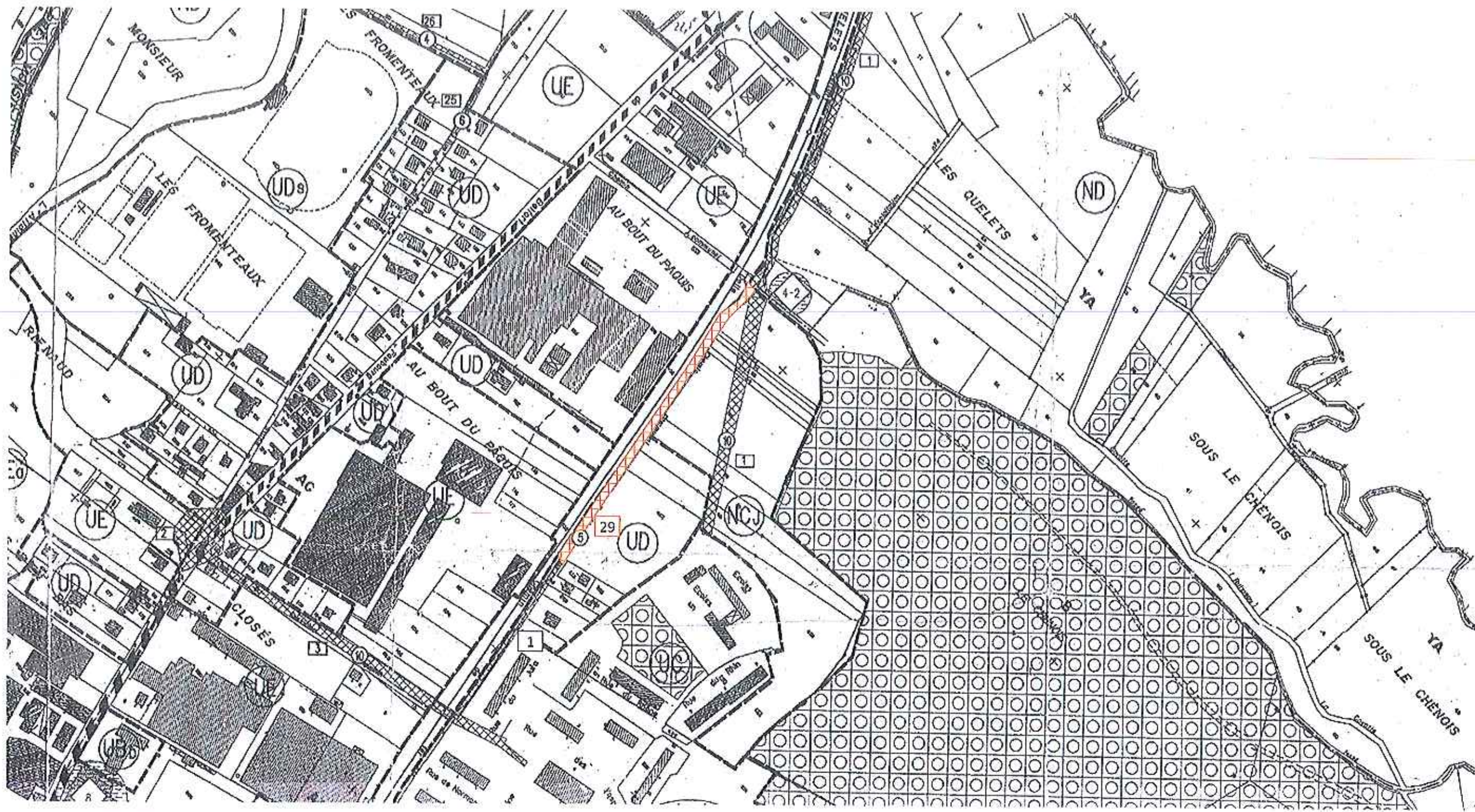


TABLEAU DES EMPLACEMENTS RESERVES (2<sup>e</sup> PAGE) AVANT MISE EN COMPATIBILITE

REFERENCE n° d'empl. réservé (aux plans de zonage)	DESTINATION	SUPERFICIE ou emprise	BENEFICIAIRE
11	Liaison piétonne Impasse de l'Allaine - Rue St-Nicolas	6 m d'emprise	Commune
12	Voie nouvelle R.N. 19 et échangeurs	cf. plans 1/2500 et 1/5000	Etat
13	LA LOUVIERE Liaison ancien chemin de Thiancourt - rocade nord	8 m d'emprise	Commune
14	Desserte zones NA "VERGERATS" et "MONTREUX" par chemin de Cérédé	12 m d'emprise sur 300 m	Commune
15	Accès zone NA "VERGERATS" et liaison - Avenue Jean Moulin	8 m et 6 m d'emprise	Commune
16	Accès zone NA "VERGERATS"	6 m d'emprise	Commune
17	Désenclavement zone UE par rue de l'Ege	8 m d'emprise	Commune
18	Desserte zone UE par rue des Parcs	20 m d'emprise 1800 m <sup>2</sup> env.	Commune
19	Espace public communal	200 m <sup>2</sup>	Commune
20	Espace public communal	20 000 m <sup>2</sup>	Commune
21	Aire de stationnement public "BRETILOU"	3 100 m <sup>2</sup>	Commune
22	Aire de stationnement public "Remparts"	400 m <sup>2</sup>	Commune
23	- Prolongement du contournement nord - Liaison Rue de la Paix - contournement nord	18 m d'emprise	Commune
24	Liaison contournement nord - RN 19	15 m d'emprise	Commune
25	Prolongement rue du stade	6 m d'emprise	Commune
26	Itinéraire cyclable	4 m d'emprise	Commune et Communauté de Communes du Sud-Territoire
27	Liaison Avenue de Lattre de Tassigny rue de Valdoie	8 m d'emprise sur 200 m environ	Commune
28	Caserne des pompiers	12 700 m <sup>2</sup>	S.D.I.S.
29	Voirie latérale de desserte et de rabattement du passage à niveau n°23 supprimé	5m d'emprise	RFF

EXTRAIT DU PLAN – APRES MISE EN COMPATIBILITE



Carte 6: Extrait du POS APRES mise en compatibilité

REGLEMENT DU ZONAGE UY APRES MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR UY

CARACTERE DU SECTEUR

Elle recouvre les terrains affectés à un dépôt d'hydrocarbures Bolloré et à l'activité qui y est liée. Seule celle-ci est autorisée conformément à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Elle est directement concernée dans sa totalité par les périmètres de protection n° 1, dite zone centrale, et n° 2 (zone périphérique) autour du dépôt déclarés Projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UY 1 – TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

- 1.1 – Dans le périmètre de protection n° 1 sont interdits :
- les constructions nouvelles de voies de circulation extérieures à l'établissement dont le trafic est supérieur à 200 véhicules par jour, autres que les portions de voies utiles à la desserte de l'établissement,
  - la construction de voies ferrées pour le transport de voyageurs, hors voie ferrée existante,
  - les aires de sport, de camping, caravannage et le stationnement de caravanes,
  - la création d'aires de stationnement ouvertes au public.
- 1.2 – Dans le périmètre de protection n° 2 sont interdits :
- la création d'établissement recevant du public (ERP), au sens de l'article R.123.2 du Code de la construction et de l'habitation,
  - la transformation d'un immeuble existant en établissement recevant du public au sens de l'article R.123.2 du Code de la construction et de l'habitation,
  - la construction d'immeubles de grande hauteur au sens de l'article L.122.2 du Code de la construction et de l'habitation,
  - les aires de sport, de camping, caravannage et le stationnement des caravanes,
  - les établissements et services sociaux et médico-sociaux au sens de l'article L.312.1 du Code de l'action sociale et des familles,
  - les ateliers protégés au sens de l'article L.323.30 et suivants du Code du travail,
  - les établissements scolaires,
  - la création ou l'extension de constructions à usage industriel, à l'exception de celles ayant un effectif limité et ne présentant pas une augmentation potentielle des risques,
  - la création d'habitations autres que celles de la 1ère famille -individuelles isolées- au sens de l'article 3 de l'arrêté ministériel du 31 janvier 1986 relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation,
  - les changements de destination créant des locaux qui seraient interdits ci-dessus.

ARTICLE UY 2 – TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS SOUMIS A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1. Dans le périmètre de protection n° 1, seuls peuvent être autorisés :
- les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel pour l'activité qui engendre les distances d'isolement telle qu'elle est autorisée sur la base de l'arrêté du 14 septembre 1972 modifié et complété au titre de la législation sur les installations classées
  - les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation, lorsqu'elles ont reconnues nécessaires pour l'exercice de l'activité (gardienage, surveillance,...) qui engendre des distances d'isolement,
  - les modifications des constructions existantes sans création de surface supplémentaire,
  - les ouvrages techniques d'intérêt public, à condition qu'ils ne soient pas destinés à recevoir du public ou à être utilisés par celui-ci, et qu'ils ne soient pas susceptibles d'affecter la sécurité des installations en place.
  - l'aménagement de voie ferrée existante pour le transport de voyageurs et de fret.
- 2.2. – Seuls sont autorisées les constructions liées au dépôt d'hydrocarbures existant.

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UY 3 – ACCÈS ET VOIRIE

3.1. – Accès

3.1.1. – Les caractéristiques des accès aux voies publiques ou privées existantes ou à créer, doivent permettre de satisfaire aux règles de desserte, défense contre l'incendie, protection civile, ordures ménagères (conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble).

3.1.3. – Aucun accès pour véhicule à moteur ne peut être réalisé à partir des pistes cyclables, des sentiers touristiques et de randonnée.

3.1.4. – Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic et de la visibilité desdites voies et peuvent être subordonnés à la réalisation de dispositifs imposant un seul point d'accès commun à plusieurs parcelles.

3.1.5. – Sur certaines sections de voies importantes, l'accès direct peut être interdit s'il existe une autre possibilité d'accès sur d'autres voies.

3.2. – Voirie

3.2.1. – Prescriptions générales

Les constructions et installations autorisées en zone UY doivent être desservies par des voies publiques ou privées de caractéristiques suffisantes.

3.2.3. – Cheminements pour piétons et cycles

L'organisation des voiries intégrera de façon appropriée les aménagements nécessaires en matière de circulation piétonnière et cyclable.

REGLEMENT DU ZONAGE AUg APRES MISE EN COMPATIBILITE (2/2)

CARACTERE DU SECTEUR

Le secteur AUg a pour vocation d'accueillir les constructions et infrastructures liées à la gare (T.C.V. les équipements, services et activités qui s'implanteront dans le secteur. L'aménagement de ce secteur s'effectuera dans le cadre d'une opération d'ensemble qui pourra être réalisée en une ou plusieurs tranches opérationnelles.

Trois sous secteurs sont créés

- le sous-secteur AUg (a) : recevra les constructions liées aux gares (T.C.V. et T.E.R., gare routière), bâtiments principaux et annexes, aménagements d'espaces de parvis et d'aires de stationnement, ainsi que des constructions à usage d'activités tertiaires,
- le sous-secteur AUg (b) recevra les constructions et aménagements à vocation d'équipements, de services et d'activités,
- le sous-secteur AUg (c) : réserve foncière ; le secteur est réservé à l'extension future de la zone d'activités. En attendant son ouverture à l'urbanisation, seuls y sont admis l'activité agricole ou des aménagements paysagers, ainsi que les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à des travaux de constructions liés aux infrastructures ferroviaires.

Le secteur AUg est concerné par les périmètres de protection n°2 et n°3 autour du dépôt Bolloré déclarés Projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005 ; le secteur AUg(a) est concerné par le périmètre n°3 dit « zone élargie » et le secteur AUg(b) l'est par les périmètres n°3 dit « zone élargie » et n°2 dit « zone périphérique ».

Les modalités d'aménagement de ce secteur figurent dans le document « 4 - Orientations d'aménagement » du présent P.U.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE AUg 1 – TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

- 1.1. Les constructions isolées (hors opération d'aménagement d'ensemble)
- 1.2. L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières.
- 1.3. Les entrepôts non liés à une activité autorisée dans la zone.
- 1.4. Les affouillements et exhaussements des sols à l'exception de ceux nécessaires à l'aménagement de la zone, qui devront faire l'objet d'une valorisation paysagère après travaux.
- 1.5. Les dépôts de tous matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets, de vieux véhicules portant atteinte à l'environnement à l'exception de ceux utiles à l'aménagement de la zone et ceux nécessaires aux activités autorisées, qui veilleront à ne pas occasionner de nuisances pour le voisinage.
- 1.6. Les terrains de camping et de caravanage soumis ou non à autorisation préalable, ainsi que tout dépôt permanent de caravanes (plus de 3 mois, consécutifs ou non).
- 1.7. Dans le périmètre n°2 dit « zone périphérique » correspondant à la zone des effets indirects par bris de vitres du scénario d'explosion, sont interdites les constructions de nature à augmenter significativement la population exposée au risque, à savoir :



## REGLEMENT DU ZONAGE AUg APRES MISE EN COMPATIBILITE (2/2)

- La création d'établissement recevant du public (ERP), au sens de l'article R 123.2 du Code de la construction et de l'habitation,
- La transformation d'un immeuble existant en établissement recevant du public;
- La construction d'immeubles de grande hauteur au sens de l'article R 122.2 du Code de la construction et de l'habitation,
- Les aires de sport, de camping, caravanage et le stationnement des caravanes,
- Les établissements et services sociaux et médico-sociaux au sens de l'article L 312.1 du Code de l'action sociale et des familles,
- Les ateliers protégés au sens de l'article L 323.30 et suivants du Code du travail,
- Les établissements scolaires,
- La création ou l'extension de constructions à usage industriel, à l'exception de celles ayant un effectif limité et ne présentant pas une augmentation potentielle des risques,
- La création d'habitations autres que celles de la 1ère famille individuelle isolée au sens de l'article 3 de l'arrêté ministériel du 31 janvier 1985 relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation,
- Les changements de destination créant des locaux qui seraient interdits ci dessus.

1.8. — Dans le périmètre n°3 dit « zone élargie » englobant et débordant les deux premières zones et correspondant au scénario d'explosion de type boil-over consécutive à un incendie non maîtrisé, sont interdits les établissements difficiles à évacuer: prisons, hôpitaux, établissements d'accueil des personnes âgées ou de personnes handicapées.

1.9. — La zone AUg est concernée par la RN 1019, classée bruyante de type 2 sur une largeur de 250 m à partir de la chaussée et la RN19, classée bruyante de type 4 sur une largeur de 30m à partir de la chaussée

### Plus spécifiquement,

— Dans le secteur AUg (a) :

1.10. — Les constructions non autorisées aux articles AUg 2-4 à 2-7.

1.11. — Dans le secteur concerné par les périmètres de protection, les prescriptions du PIG rappelées en AUg 2-7 priment sur les règles édictées ci-après.

— Dans le secteur AUg (b) :

1.12. — Les constructions à usage d'habitation sauf celles visées à l'article AUg 2-11.

1.13 — Dans les secteurs concernés par les périmètres de protection, les prescriptions du PIG rappelées en AUg 2-12 priment sur les règles édictées ci-après.

— Dans le secteur AU(c) :

1.14. — Toute construction dans le cadre du présent P.L.U.

### ARTICLE AUg 2 — TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS SOUMIS A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Ne sont autorisés que :

**Dans tous les secteurs :**

2.1. — Les constructions et installations s'intégrant dans une opération d'aménagement de l'ensemble de la zone, fondée sur les principes suivants :

Les équipements viaires seront de dimension adaptée aux besoins de l'ensemble de la zone.

— Les implantations à venir seront conçues de manière à permettre la desserte des autres terrains de la zone évitant les enclavements et les délaisés

— Les voies principales internes à venir seront conçues de manière à faciliter un bouclage sur le point d'attache avec les axes de dessertes existants

Les opérations d'aménagement peuvent être réalisées par tranches, dès lors qu'il n'est pas fait obstacle à l'urbanisation du reste de la zone

**2.2. Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à l'activité ferroviaire.**

*Demande de modification SNCF*

**2.3. — Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à des travaux de constructions liés aux infrastructures ferroviaires et à la RN1019 et à tout dispositif concernant l'équipement de la zone (limités à la durée de ces mêmes travaux et sous réserve de présenter un aspect final aménagé).**

Dans le secteur AUg (a) :

2.4. Toute construction ou aménagement exclusivement et directement liés à l'activité des gares (bâtiments des gares, parvis, bâtiments annexes et locaux dont l'activité est liée à la proximité des gares, stationnements et infrastructures nécessaires), ainsi que des constructions à usage tertiaire.

2.5. Les aires de stockage extérieures, réservées au stockage des matériaux, poubelles, déchets et emballages, à condition d'être non perceptibles et masquées.

2.6. Les constructions nécessaires au logement des personnes, dont la présence permanente sur la zone est indispensable, pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone.

2.7. Dans le secteur concerné par les périmètres de protection, les prescriptions du PIG édictées en AUg 1-8 priment sur les règles édictées ci-après.

Dans le secteur AUg (b) :

2.8 — Les constructions à usage d'équipements et d'activités tertiaires, à condition qu'elles s'intègrent dans une opération d'aménagement d'ensemble.

2.9. — Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ainsi que pour éviter les risques d'incendie et leur propagation.

2.10. — Les aires de stockage extérieures, réservées au stockage des matériaux, poubelles, déchets et emballages, à condition d'être non perceptibles et masquées.

2.11. — Les constructions nécessaires au logement des personnes, dont la présence permanente sur la zone est indispensable, pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services autorisés dans la zone.

2.12. — Dans le secteur concerné par les périmètres de protection, les prescriptions du PIG édictées en AUg 1-7 et 1-8 priment sur les règles édictées ci-après

## REGLEMENT DU ZONAGE A AVANT MISE EN COMPATIBILITE

### TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES AGRICOLES (A)

#### CARACTERE DE LA ZONE

La zone agricole (A) est une zone, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Sont autorisées dans cette zone, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole.

La zone A est concernée par les 3 périmètres de protection autour du dépôt Bolloré de Meroux déclarés projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005. Elle est concernée par le passage de gazoducs et d'un oléoduc.

#### SECTION I — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### ARTICLE A 1 – TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

1.1. — Les constructions de toutes natures et toutes activités autres que celles liées à l'activité agricole, et celles autorisées sous condition à l'article A 2.

1.2. — Les lotissements et les zones d'aménagement concerté.

1.3. — Les entrepôts non liés à une activité autorisée dans la zone et halles d'exposition.

1.4. — Les dépôts de tous matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets, ... portant atteinte à l'environnement à l'exception de ceux utiles à l'aménagement de la zone et de ceux nécessaires aux activités autorisées, qui veilleront à ne pas occasionner de nuisances pour le voisinage.

1.5. — Les terrains de camping et caravane, et le stationnement des caravanes isolées pendant plus de trois mois dans l'année. Les stationnements non interdits au présent article devront toutefois être signalés à la mairie.

1.6. — L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières, et la création d'étangs.

1.7. — Les affouillements et exhaussements à caractère permanent, à l'exception de ceux liés aux équipements d'infrastructures et de superstructures dans le cadre du projet de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône, des aménagements liés aux infrastructures routières.

1.8. — Les défrichements dans les espaces boisés classés figurant aux plans de zonage.

1.9. — Dans le périmètre de protection n° 1 sont interdits:

- les constructions nouvelles de voies de circulation extérieures à l'établissement dont le trafic est supérieur à 200 véhicules par jour, autres que les portions de voies utiles à la desserte de l'établissement,
- la construction de voies ferrées pour le transport de voyageurs,
- les aires de sport, de camping, caravane et le stationnement de caravanes,
- la création d'aires de stationnement ouvertes au public.

## REGLEMENT DU ZONAGE A APRES MISE EN COMPATIBILITE

### TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES AGRICOLES (A)

#### CARACTERE DE LA ZONE

La zone agricole (A) est une zone, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Sont autorisées dans cette zone, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole.

La zone A est concernée par les 3 périmètres de protection autour du dépôt Bolloré de Meroux déclarés projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005. Elle est concernée par le passage de gazoducs et d'un oléoduc.

#### SECTION I — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### ARTICLE A 1 – TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

1.1. — Les constructions de toutes natures et toutes activités autres que celles liées à l'activité agricole, et celles autorisées sous condition à l'article A 2.

1.2. — Les lotissements et les zones d'aménagement concerté.

1.3. — Les entrepôts non liés à une activité autorisée dans la zone et halles d'exposition.

1.4. — Les dépôts de tous matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets, ... portant atteinte à l'environnement à l'exception de ceux utiles à l'aménagement de la zone et de ceux nécessaires aux activités autorisées, qui veilleront à ne pas occasionner de nuisances pour le voisinage.

1.5. — Les terrains de camping et caravane, et le stationnement des caravanes isolées pendant plus de trois mois dans l'année. Les stationnements non interdits au présent article devront toutefois être signalés à la mairie.

1.6. — L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières, et la création d'étangs.

1.7. — Les affouillements et exhaussements à caractère permanent, à l'exception de ceux liés aux équipements d'infrastructures et de superstructures dans le cadre du projet de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône, des aménagements liés aux infrastructures routières, et de ceux liés à des travaux de constructions relatifs aux infrastructures ferroviaires existantes.

1.8. — Les défrichements dans les espaces boisés classés figurant aux plans de zonage.

1.9. — Dans le périmètre de protection n° 1 sont interdits:

- les constructions nouvelles de voies de circulation extérieures à l'établissement dont le trafic est supérieur à 200 véhicules par jour, autres que les portions de voies utiles à la desserte de l'établissement,
- la construction de voies ferrées pour le transport de voyageurs,
- les aires de sport, de camping, caravane et le stationnement de caravanes,
- la création d'aires de stationnement ouvertes au public.

## 5.1 MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT

### REGLEMENT DU ZONAGE N AVANT MISE EN COMPATIBILITE

[...] page 57

#### TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES NATURELLES ET FORESTIERES (N)

##### CARACTERE DE LA ZONE

La zone N est une zone naturelle, équipée ou non, à protéger en raison soit, de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique et écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.  
Elle est également traversée par le projet de Branche Est du TGV Rhin-Rhône.

- Un secteur Ne concerne des terrains à forte valeur écologique au lieu dit « Au Retour ».
- Un autre secteur Nl au lieu dit « La Prairie » est un espace à vocation de sport et de loisirs.
- Un secteur Np correspond aux terrains de la ZAC du Parc d'Innovation des Plutons à vocation paysagère et écologique (espace arboré, « doigt vert et bleu »).

Le secteur de « Leupe » ne recevra pas d'autres constructions que les constructions existantes.

Le secteur Ne est concerné par les périmètres de protection n°2 et n°3 autour du dépôt Bolloré de Meroux déclarés projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005. Deux autres zones N au sud-ouest de la commune sont concernées par le périmètre de protection n°3.

##### SECTION I — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### ARTICLE N 1 — TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

1.1. — Les occupations ou utilisations du sol non liées à la vocation de la zone (définie au "caractère de la zone") et incompatibles avec la conservation du patrimoine naturel et paysager.

1.2. — Les affouillements et exhaussements à caractère permanent, à l'exception de ceux liés aux équipements d'infrastructures et de superstructures dans le cadre du projet de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône, des aménagements liés aux infrastructures routières.

1.3. — Les terrains de camping et caravanage, et le stationnement des caravanes isolées pendant plus de trois mois dans l'année.  
Les stationnements non interdits au présent article devront toutefois être signalés à la mairie.

1.4. — L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières, et la création d'étangs.

1.5. — Les défrichements dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

1.6 — Dans la zone Ne, sont interdits : toute construction, tout dépôt de quelque nature que ce soit et tout boisement.

### REGLEMENT DU ZONAGE N APRES MISE EN COMPATIBILITE

[...] page 57

#### TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES NATURELLES ET FORESTIERES (N)

##### CARACTERE DE LA ZONE

La zone N est une zone naturelle, équipée ou non, à protéger en raison soit, de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique et écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.  
Elle est également traversée par le projet de Branche Est du TGV Rhin-Rhône.

- Un secteur Ne concerne des terrains à forte valeur écologique au lieu dit « Au Retour ».
- Un autre secteur Nl au lieu dit « La Prairie » est un espace à vocation de sport et de loisirs.
- Un secteur Np correspond aux terrains de la ZAC du Parc d'Innovation des Plutons à vocation paysagère et écologique (espace arboré, « doigt vert et bleu »).

Le secteur de « Leupe » ne recevra pas d'autres constructions que les constructions existantes.

Le secteur Ne est concerné par les périmètres de protection n°2 et n°3 autour du dépôt Bolloré de Meroux déclarés projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral du 24 novembre 2005. Deux autres zones N au sud-ouest de la commune sont concernées par le périmètre de protection n°3.

##### SECTION I — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### ARTICLE N 1 — TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

1.1. — Les occupations ou utilisations du sol non liées à la vocation de la zone (définie au "caractère de la zone") et incompatibles avec la conservation du patrimoine naturel et paysager.

1.2. — Les affouillements et exhaussements à caractère permanent, à l'exception de ceux liés aux équipements d'infrastructures et de superstructures dans le cadre du projet de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône, des aménagements liés aux infrastructures routières, et de ceux liés à des travaux de constructions relatifs aux infrastructures ferroviaires existantes.

1.3. — Les terrains de camping et caravanage, et le stationnement des caravanes isolées pendant plus de trois mois dans l'année.  
Les stationnements non interdits au présent article devront toutefois être signalés à la mairie.

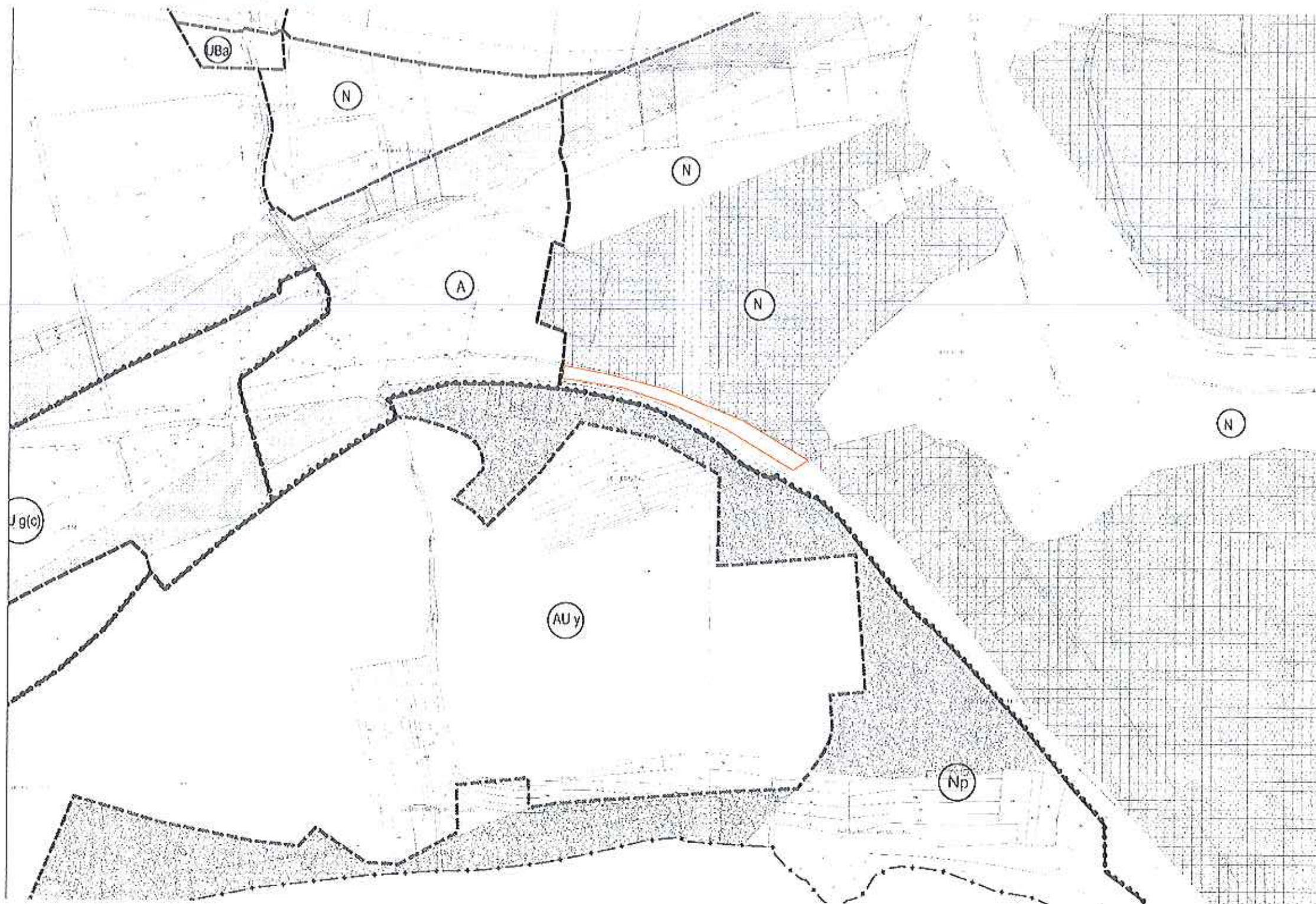
1.4. — L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières, et la création d'étangs.

1.5. — Les défrichements dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

1.6 — Dans la zone Ne, sont interdits : toute construction, tout dépôt de quelque nature que ce soit et tout boisement.

DECLASSEMENT D'ESPACE BOISE CLASSE – APRES MISE EN COMPATIBILITE

Carte 7 : Extrait du PLU APRES mise en compatibilité



RÈGLEMENT DU ZONAGE NC APRES MISE EN COMPATIBILITE

**DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NC**

**CARACTÈRE DE LA ZONE NC :**

- La zone naturelle NC correspond à des terrains à protéger en raison de la valeur agricole des terres. Elle ne sera pas équipée pour d'autres usages que l'agriculture.
- Elle est concernée en partie par le périmètre P2 de risques technologiques institué autour du dépôt Elf Antargaz.

**SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS**

**ARTICLE NC 1 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS ADMIS**

- 1.1. L'exploitation sylvicole dans les espaces boisés existants.
- 1.2. L'aménagement et l'extension des constructions existantes sans création de logement supplémentaire.
- 1.3. Les constructions à usage d'habitation à raison d'une seule habitation par chef d'exploitation travaillant sur l'exploitation.
- 1.4. Les constructions à usage agricole.
- 1.5. Les travaux, les affouillements et exhaussements de sol, liés aux opérations d'infrastructures ferroviaires.

**ARTICLE NC 2 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS**

- 2.1. Toute installation ou construction qui n'est pas autorisée à l'article NC 1.
- 2.2. Tout défrichement dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation préalable sauf dans les forêts soumises au régime forestier.

REGLEMENT DU ZONAGE ZAa de la ZAC APRES MISE EN COMPATIBILITE

- 1.2. Toutes constructions isolées ou groupées et toutes opérations de lotissements qui ne sont pas interdites à l'article ZA 2.
- 1.3. Les constructions à usage industriel, artisanal ou commercial si elles n'exercent aucune nuisance vis-à-vis de l'environnement.
- 1.4. Les constructions à usage de bureaux.
- 1.5. Les équipements nécessaires à la collectivité.
- 1.6. Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance, le gardiennage et le fonctionnement du secteur lorsqu'ils font partie intégrante d'une activité autorisée et sont intégrés dans le bâtiment de l'activité (exception faite pour les postes de gardiennage).
- 1.7. Les stockages et dépôts non nuisants, non polluants et ne portant pas atteinte à l'environnement, dans le respect des prescriptions des articles 11 et 13. Ceux-ci devront obligatoirement être liés à une activité implantée sur la zone.
- 1.8. Les équipements d'infrastructures compatibles avec les types d'activités autorisés dans la zone.
- 1.9. Les affouillements et exhaussements des sols nécessaires à des travaux de construction et d'équipement de la zone (assainissement, eau potable, stockage des hydrocarbures, ...), avec obligation, à l'issue, de réaliser un aménagement paysagé.
- 1.10. Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration n'entraînant, pour le voisinage, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.
- 1.11. En ZAa, sont autorisées les installations d'infrastructures liés à l'assainissement (lagunage, bassin de rétention,...), tant qu'un autre mode d'assainissement n'est pas mis en place. *Egalement, sont autorisés les aménagements liés aux projets d'utilité publique, notamment ceux qui concernent les infrastructures routières et ferroviaires.*

**Article ZA 2 - Types d'occupation ou d'utilisation des sols interdits.**

- 2.1. Les constructions et utilisations interdites par l'article 5 des dispositions générales.
- 2.2. L'implantation d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation à l'exception de celles prévues à l'article 1.
- 2.3. Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes à l'exception de celles visées à l'article 1.
- 2.4. Les lotissements à usage d'habitation et les habitations groupées.
- 2.5. Les stockages et les entrepôts à l'exception de ceux autorisés sous condition à l'article 1.
- 2.6. Les abris fixes ou mobiles utilisés ou non pour l'habitation.
- 2.7. Les terrains de camping et de caravaning soumis ou non à autorisation préalable et le stationnement permanent de caravanes (plus de 3 mois).
- 2.8. L'ouverture et l'exploitation de carrières et de ballastières.
- 2.9. Les affouillements et exhaussements des sols à l'exception de ceux autorisés sous conditions à l'article 1.



REGLEMENT DU ZONAGE UU APRES MISE EN COMPATIBILITE

**CHAPITRE 3 - ZONE UU**

La zone UU correspond au domaine universitaire construit dans les années 1980.

L'objectif d'aménagement est de favoriser la vitalité du site en permettant son évolution et son extension éventuelle dans la prolongation de la signature architecturale initiale.

La zone UU comprend un secteur UU<sub>i</sub> soumis à des risques d'inondation (avec un sous-secteur UU<sub>i</sub> non constructible, mais pouvant accueillir des aires de stationnement) et un secteur UU<sub>u</sub> destiné au stationnement de l'université et à l'accès de la zone AU.

**SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

**UU-1 Occupations et utilisations du sol interdites :**

- 1.1 Toutes les constructions ou aménagements non liés directement au domaine universitaire, de l'enseignement et de la recherche **hormis les aménagements pour les modes doux (piste VTT) et routiers.**

En UU<sub>i</sub> uniquement

- 1.2 Sont interdites:  
Les constructions de quelque nature qu'elles soient disposant d'un niveau habitable ou utilisable situé au-dessous des cotes de référence (cette cote est fixée par mesure de précaution à 50 centimètres au-dessus du point le plus haut du terrain naturel sur lequel porte l'emprise de la construction).

**UU-2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

En UU<sub>u</sub> uniquement

- 2.1 Les occupations et utilisations du sol doivent respecter les conditions suivantes:  
Les constructions nouvelles devront être surélevées afin de situer les planchers habitables ou utilisables au-dessus de la cote de référence par création d'un vide sanitaire, de pilotis ou de remblais strictement limités à l'emprise du sol de la construction. Cette disposition ne s'applique pas en cas de restauration suite à sinistre. Les remblais sous terrasse sont interdits. La création d'un remblai avec plan incliné pour l'accès aux piétons et véhicules est admis.  
Les modifications du bâti existant ne doivent pas augmenter les risques et ne peuvent avoir pour effet:
  - de créer de nouvelles ouvertures à un niveau inférieur à la cote de référence, sauf si elles concourent à diminuer la vulnérabilité du bâtiment,
  - de créer ou de transformer en niveaux habitables ou en locaux d'activités un niveau inférieur à la cote de référence.Les citernes (et notamment cuves d'hydrocarbures) seront, soit situées au-dessus des cotes de référence, soit protégées contre les effets de la crue (arrimage, lestage, enceinte étanche).  
Les dépôts et stockages de produits polluants ou dangereux pour la sécurité ou la salubrité publique ou pour l'environnement seront placés au-dessus des cotes de référence.



2-2 Justification du zonage, du règlement et des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

2.2.6 JUSTIFICATION DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

UN ENSEMBLE DE DEUX EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le PLU comprend 4 emplacements réservés inscrits au plan de zonage.

Le premier, d'une surface de 4,35 ares, est destiné à la commune de Sévenans. Sa vocation est de permettre la création d'une voirie pour desservir la zone AU.

Le second, d'une surface de 4,16 hectares, est également destiné à la commune de Sévenans. Sa vocation est de permettre la création d'un espace pédagogique de biodiversité « zone humide ».

Le troisième, d'une surface de ... , est destiné au Conseil Général du Territoire de Belfort. Sa vocation est de compléter et sécuriser le réseau de pistes cyclables départemental.

Le quatrième, d'une surface de 0.84ha, est destiné à Réseau Ferré de France. Sa vocation est de permettre les aménagements de la future halte ferroviaire.

Emplacements Réservés	Surface	Objet	Destinataires
n°1	4.35 ares	Desserte du site d'extension urbain	Commune de Sévenans
n°2	4.16 ha	Création – Valorisation d'un espace pédagogique de biodiversité « zone humide »	Commune de Sévenans
n°3	253 mètres de longueur et 7 mètres de largeur	Compléter et sécuriser le réseau de pistes cyclables départemental	Conseil Général du Territoire de Belfort
n°4	8400 ares	Halte ferroviaire sur la ligne Belfort-Delle	RFF



Représentation graphique des EBC et ER de Sévenans – APRES MISE EN COMPATIBILITE

Carte 5 : Extrait du plan du PLU (Après MECDU)

