CHATEAUBOURG
SAINT-MELAINE/BROONS-SUR-VILAINE

MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

AVIS

AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
CDPENAF
PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Mars 2024

Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

Information de la mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne sur la modification simplifiée n°2 du plan local d'urbanisme de Châteaubourg (35)

n° MRAe 2023-011095

La MRAe de Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de trois mois qui lui était imparti, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 25 octobre 2023. En conséquence elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler.

La présente information sera :

- notifiée à la personne publique responsable ;
- jointe au dossier soumis à enquête publique ou mis à la disposition du public ;
- mise en ligne sur le site internet de la MRAe (www.mrae.developpement-durable.gouv.fr).

Fait à Rennes, le 26 janvier 2024
Pour la MRAe Bretagne,
le président

Signé

Jean-Pierre GUELLEC

PRÉFET
D'ILLE-
ET-VILAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

**Direction Départementale
des Territoires
et de la Mer**

SATT
Service aménagement des territoires et transitions
Pôle urbanisme et contractualisation
N. Ref : 20231205_DEC_SATT_châteaubourg_reglement

Affaire suivie par : Sandrine LE PEILLET
Tél. : 02 90 02 33 75
Courriel : ddtm-cdpenaf@ille-et-vilaine.gouv.fr

Rennes, le 7 décembre 2023

CDPENAF DU 05 DECEMBRE

Consultation de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers au titre de l'article L. 151-12 et R. 151-26 du Code de l'urbanisme

Commune : CHATEAUBOURG

Procédure : Modification simplifiée n° 2 du PLU

Examen : Règlement des annexes et extensions en zone agricole et naturelle

Considérant les règles d'emprise au sol, d'inter-distance aux bâtiments agricoles, de distance au bâtiment principal

Considérant la prise en compte de la date d'approbation du PLU

Avis : Avis **simple favorable**

La CDPENAF demande que :

- L'emprise au sol des constructions existantes pouvant changer destination soit portée à 50 m² au lieu des 40 m² prévus au règlement

Le président de la CDPENAF

Bertrand Durin,
chef du service aménagement des territoires et transitions

Transmission électronique à :
mairie@chateaubourg.fr
service.ads@vitrecommunaute.org

Syndicat d'Urbanisme
du Pays de Vitré

Vitré, le 9 février 2024

Monsieur le Maire
Mairie de Châteaubourg
Hôtel de ville
BP 92156
35220 CHATEAUBOURG

N/Réf. : LG/LL

Objet : Avis sur la modification simplifiée n°2 du PLU

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de la modification simplifiée n°2 de votre PLU, vous avez bien voulu transmettre le dossier cité en objet au Syndicat d'Urbanisme du Pays de Vitré, chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale.

Je vous informe qu'il a été émis un **avis favorable** sur ce projet.

Afin de permettre le suivi des documents d'urbanisme, merci de bien vouloir nous transmettre les pièces du dossier approuvé.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Maire**, mes salutations les plus distinguées et cordiales.

Le Président

SYNDICAT D'URBANISME DU PAYS DE VITRÉ
15 BOULEVARD DENIS PAPIN 35500 VITRÉ

Luc GALLARD

SYNDICAT D'URBANISME DU PAYS DE VITRÉ
15 Boulevard Denis Papin – 35500 VITRÉ
Tél : 02.99.00.91.11 – **Mail :** syndicat.urbanisme@paysdevitre.org

Ille & Vilaine
LE DEPARTEMENT

COURRIER REÇU
LE 26 FEV. 2024
MAIRIE DE CHATEAUBOURG 35

Le Président

Monsieur Teddy RÉGNIER
Maire
Mairie de Châteaubourg
5 Place de l'Hôtel de Ville
35220 CHATEAUBOURG

Rennes, le 22 FEV. 2024

Monsieur le Maire,

Le Département d'Ille-et-Vilaine, en tant que Personne Publique Associée, a été sollicité le 30 janvier 2024, par la commune de Châteaubourg, sur les projets de la modification n°1 et de la modification simplifiée n°2 de son Plan Local d'Urbanisme (délibérations communales en date du 27 avril 2023).

La modification n°1 mentionne dans l'Orientation d'aménagement et de programmation sectorielle n°1, secteur de Bellevue, une augmentation de la densification moyenne de 35 logements par hectare, comparée à 26,5 logements par hectare dans le plan local d'urbanisme actuellement en vigueur.

La modification allégée n°2 évoque la correction d'erreurs matérielles dont :

- la rectification de la marge de recul sur la route départementale n°33 en agglomération ;
- la désignation de l'emplacement réservé n°11, longeant la route départementale n°95, au profit du Département pour permettre la réalisation de la liaison cyclable vers Domagné.

L'avis du Département porte sur les compétences qui lui incombent comme notamment les routes départementales, les Espaces naturels sensibles et les itinéraires de randonnée d'intérêt départemental.

Le dossier de modification allégée n°2 appelle l'observation suivante : la liaison cyclable Châteaubourg-Domagné longeant la route départementale n°95 est inscrite au titre du programme Ille & Vélo. Le tracé de cette liaison n'est pas encore définitivement arrêté et il pourrait potentiellement différer de l'emplacement réservé actuel.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Luc CHENUT

Copie :

- Emmanuelle Rousset, Vice-présidente
- Stéphane LENFANT, Vice-président
- Agence du Pays de Vitré

La gestion du courrier fait l'objet d'un traitement informatique Pour plus de renseignements et faire valoir vos droits, contactez l'émetteur du courrier ou le délégué à la protection des données (dpo@ille-et-vilaine.fr / 02 99 02 21 31)
715

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
PÔLE VALORISATION IMMOBILIERE
9 rue Nina Simone, Bâtiment B
BP 34112
44 041 NANTES CEDEX 01

COURRIER REÇU
LE 09 FEV. 2024
MAIRIE DE CHATEAUBOURG

SNCF IMMOBILIER

Nantes, le 07 février 2024

VILLE DE CHATEAUBOURG
Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
35220 CHATEAUBOURG

A l'attention de Madame Anne Gaelle Failler

Ref : 2402D028PVI-SG-RD
Affaire suivie par Rozenn DEFFAINS / rozenn.deffains@sncf.fr

Objet : Révision du PLU – Modification simplifiée numéro 2

Monsieur Le Maire,

Vos services ont transmis par courrier en date du 30 janvier 2024 un projet de modification simplifiée numéro 2 et de modification de droit commun du PLU de la Ville de Chateaubourg à la Direction Territoriale Centre Ouest et nous vous en remercions.

Nous vous prions donc de trouver ci-dessous nos préconisations :

Passages à niveau (PN) :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF Réseau développe depuis plus de 15 ans une politique de sécurisation qui s'inscrit dans les plans ministériels successifs (plan Bussereau 2008, plan Cuvillier 2014, plan Gayte 2019). Le maintien des niveaux de sécurité atteints et l'engagement d'actions pour les élever chaque fois que nécessaire sont inhérents à toutes les politiques déployées et mises en œuvre au sein du groupe SNCF.
L'article 132-7 du code de l'urbanisme, modifié par la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019, prévoit que « les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme » soient associés à l'élaboration de ces schémas ou plans. La collectivité territoriale devra solliciter SNCF Réseau pour avis sur d'éventuels projets urbains à proximité des voies ferrées. Elle est tenue d'évaluer l'impact de ces évolutions sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.
De plus, lors de tout projet d'aménagements urbains aux abords des passages à niveau, les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, …).

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
PÔLE VALORISATION IMMOBILIERE
9 rue Nina Simone, Bâtiment B
BP 34112
44 041 NANTES CEDEX 01

Par ailleurs, SNCF Réseau souhaite préserver les emprises près des passages à niveau pour permettre leur suppression ou leur aménagement éventuel (emplacements réservés aux quadrants des PN).
Pour tous les travaux à proximité d'un passage à niveau, les préconisations édictées par le CEREMA dans la note d'information 133 « les travaux routiers à proximité des passages à niveau » devront être appliquées et le gestionnaire ferroviaire devra être contacté.

Travaux d'entretien et de maintenance :

Dans les années à venir, une priorité est donnée à différents travaux liés au renouvellement, à la maintenance et à l'entretien du réseau ferré national. Ils sont planifiés et nécessitent l'utilisation de bases travaux de SNCF Réseau. Les collectivités veilleront à ne pas péjorer leurs accès routiers.

Rejet des eaux pluviales :

Aux abords des gares et des sites ferroviaires, les collectivités devront veiller, dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement, à ne pas rejeter leurs eaux pluviales sur les emprises ferroviaires.
Pour les secteurs déjà urbanisés, les collectivités mettront en œuvre des solutions visant à réduire les rejets d'eau vers les emprises ferroviaires.
Les rejets d'eaux pluviales existants dans les emprises SNCF devront faire l'objet d'une régularisation sous la forme d'une convention de rejets avec SNCF Réseau.

Périmètres de protection réglementaire aux abords des parcelles ferroviaires :

De manière générale, il conviendra d'être vigilant concernant les périmètres de protection réglementaires envisagés aux abords des parcelles ferroviaires (attention aux orientations d'aménagements paysagers (OAP) qui peuvent influencer la réalisation des travaux).
La maintenance et l'entretien de nos ouvrages doivent pouvoir être réalisés sans modification des zonages réglementaires à venir.
Lors de l'implantation d'un ouvrage (école, aire de jeux, lotissement, voie verte…) à proximité de la voie ferrée, le riverain concerné (élu, maître d'ouvrage, particulier, …) prendra toutes les mesures visant à prévenir le risque généré par cette implantation (financement et pose de clôtures ou tout autre moyen).

Maîtrise de la végétation :

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires ainsi que la sécurité des agents et celle des riverains. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants :

- aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
PÔLE VALORISATION IMMOBILIERE
9 rue Nina Simone, Bâtiment B
BP 34112
44 041 NANTES CEDEX 01

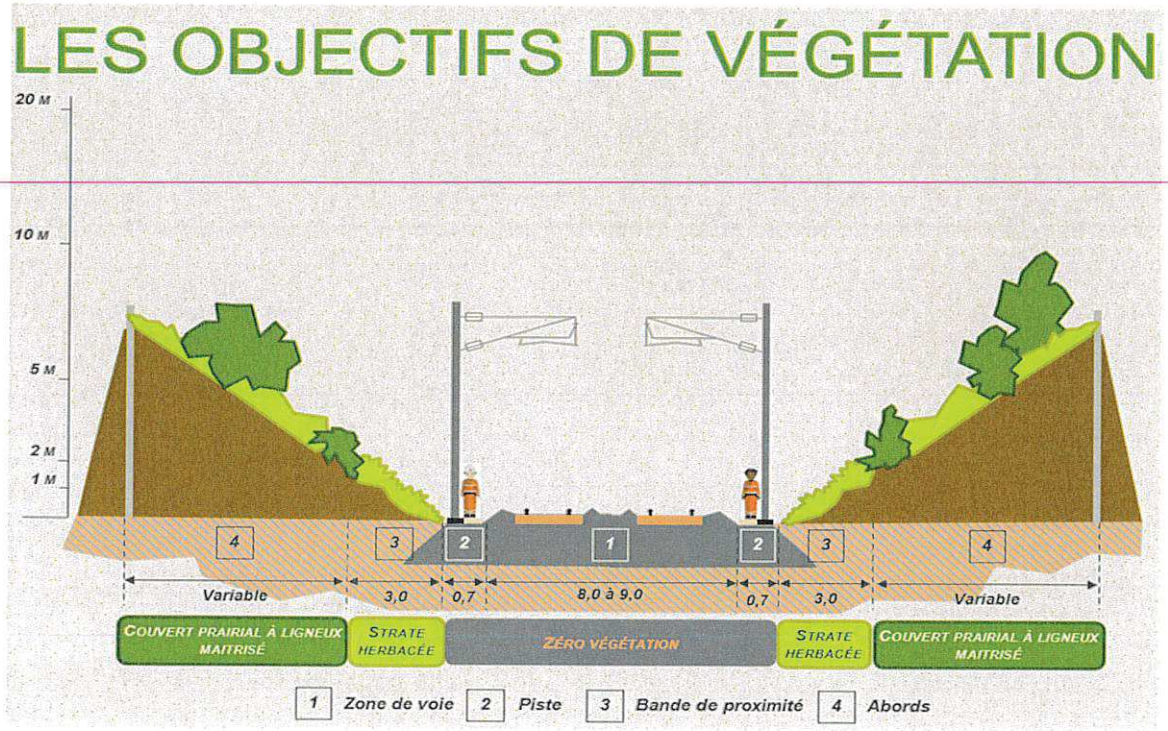
- une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies)
- une végétation éparse de faible développement sur les abords (cf. schéma ci-après).

Ce sont ces objectifs qu'ambitionne SNCF par les plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires qui sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir. Dans ce cadre, il est important que les documents d'urbanisme (PLU notamment) ne fassent pas obstacle aux mesures nécessaires.

En effet, sans méconnaître les enjeux écologiques et paysagers, l'affectation des emprises ferroviaires doit permettre d'assurer le transport des usagers et des marchandises en maintenant un haut niveau de sécurité et d'exploitation pour les trains.

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'éléments paysagers remarquables sur les emprises ferroviaires peut contraindre fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risquent de tomber sur les voies et/ou les caténaires, en particulier en cas d'urgence. Il en est de même pour les riverains à qui il pourra être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés à proximité de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident pour un défaut d'entretien lié au PLU.

Enfin la délimitation de zones naturelles sur nos emprises ferroviaires peut également nous contraindre dans la maîtrise de la végétation.



Plans de zonage et règlements des PLU et PLUi

Les plans de zonage :

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
PÔLE VALORISATION IMMOBILIERE
9 rue Nina Simone, Bâtiment B
BP 34112
44 041 NANTES CEDEX 01

Conformément à la loi SRU et à l'abrogation le 10 novembre 2004 de la circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 prônant l'instauration d'un zonage ferroviaire spécifique, il est demandé bien vouloir maintenir les emprises ferroviaires dans un zonage banalisé.
Nous soulignons que les fonciers nécessaires à notre activité y compris les plates formes ferroviaires et nos parcelles cadastrales ne sont pas à inscrire à usage agricole, ni en en zone naturelle et restent strictement des fonciers à vocation industriel.

Les règlements :

L'article du règlement des zones traversées par le chemin de fer devra comporter la mention « sont autorisés les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et à l'exploitation du trafic ferroviaire ».

Les servitudes d'utilité publique :

La communauté de communes de Chateaubourg est traversée par une ligne ferroviaire :

- Ligne de Paris à Brest

Le tableau de synthèse :

Les coordonnées du service gestionnaire de la servitude T1, indiquées ci-dessous, doivent être reprises dans un tableau de synthèse situé en préface de la liste des fiches relatives aux différentes servitudes :

SNCF IMMOBILIER
DIT Centre Ouest
9 rue Nina Simone (Bât B)
BP 34112
44041 NANTES Cedex 01

La fiche T1 :

Les servitudes relatives aux riverains du chemin de fer ont été modifiées par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la modernisation des règles de protection du domaine public ferroviaire et par son décret d'application Décret n° 2021-1772 du 22 décembre 2021 relatif à la protection du domaine public ferroviaire.
Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire ainsi que des mesures de gestion de la végétation aux abords.
En particulier, le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions, d'installation ou de plantations.
L'ensemble de ces mesures est applicable depuis le 1er janvier 2022 et vous trouverez, ci-joint à ce courrier la notice à intégrer aux documents annexes du PLU traitant des Servitudes d'Utilité Publique.

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
PÔLE VALORISATION IMMOBILIERE
9 rue Nina Simone, Bâtiment B
BP 34112
44 041 NANTES CEDEX 01

Le plan de servitudes :

Les terrains du chemin de fer devront apparaître sur le plan de servitudes sous une trame spécifique conforme à l'article A126-1 du Code de l'Urbanisme, en précisant qu'il s'agit d'une zone d'emprise ferroviaire.

T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.

Les modalités de participation de l'Etat à l'association :

Je vous demande de bien vouloir me rendre destinataire d'un exemplaire du dossier arrêté préalablement à son approbation.

Je reste à votre disposition pour toute précision complémentaire et vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le Responsable du Pôle Développement et Valorisation Immobilière

Sylvain GOUTTENEGRE
Responsable du Pôle Valorisation et Développement

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

geoportail-urbanisme

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre Ier dans les rubriques :

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

D –Communications
c) Transport ferroviaire ou guidé

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;

- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;

- Du bord extérieur des fossés ;

- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;

- Du bord extérieur du quai ;

- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;

- De la clôture de la sous-station électrique ;

- Du mur du poste d'aiguillage ;

- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article L. 2231-3 et R. 2231-3 du code des transports)

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire.

Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.

Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;

- L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2) ;

- Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes. Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3).

Servitudes en tréfonds (SUP T3)

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique (SUP) en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

Cette catégorie de SUP distincte de la catégorie de SUP T1, fait l'objet de la fiche SUP T3 disponible sur Géoinformations.

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

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

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

Textes en vigueur :

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière.

1.3 Décision

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;

- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

1.4 Restrictions de diffusion

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme (http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/presentation-des-roles-et-responsabilites-r1072.html).

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf.

◊ Administrateur local

L'administrateur local après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le portail national de l'urbanisme est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, crée le compte de l'autorité compétente et lui donne les droits sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

◊ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

◊ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le générateur de métadonnées en ligne sur le GPU.

2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé.

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

Référentiels :	**BD Ortho/PCI VECTEUR**
Précision :	**Métrique**

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

L'assiette

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;

- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique.

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité.

L'assiette est de type surfacique.

3 Référent métier

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
Tour Séquoia

92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

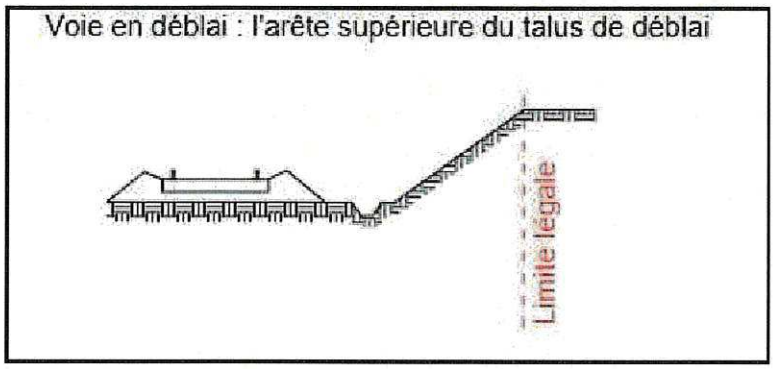
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

2. Matérialisation de l'emprise de la voie ferrée pour le calcul des distances de recul à respecter

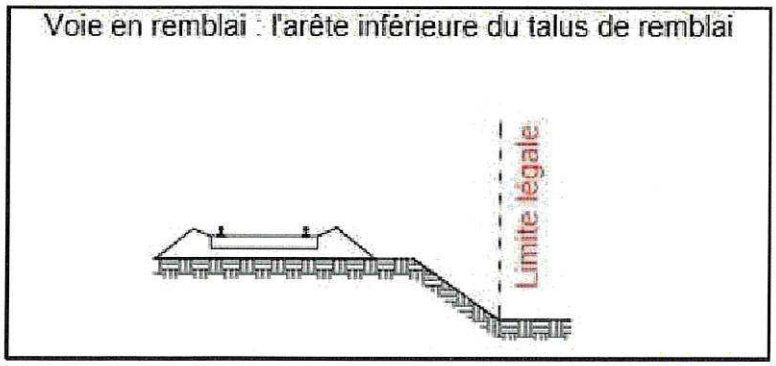
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

* la limite légale correspond à l'emprise de la voie ferrée.

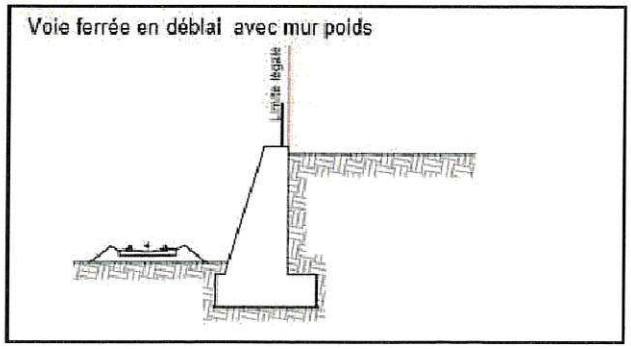
- Arête supérieure du talus de déblai :

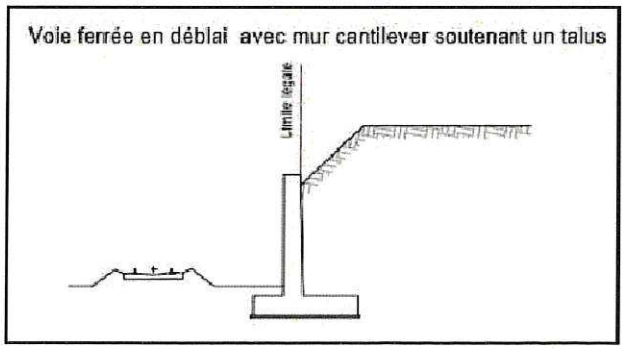


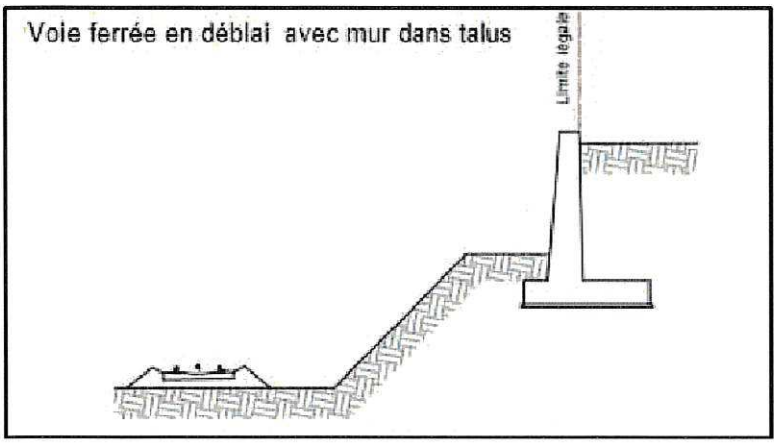
- Arête inférieure du talus du remblai :



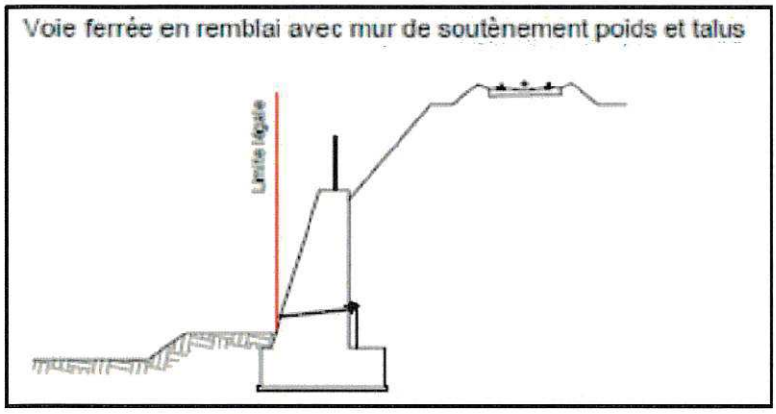
- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



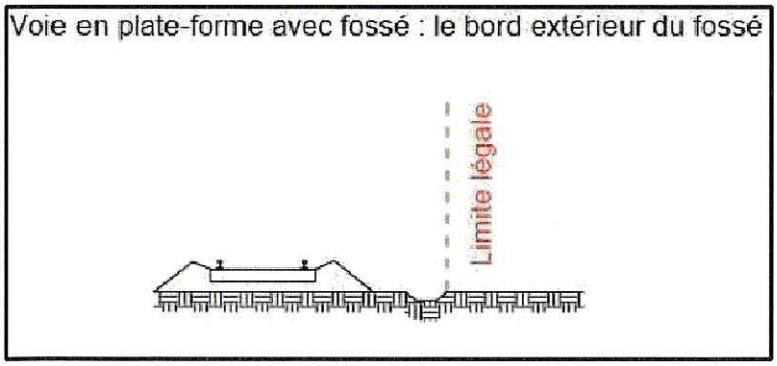




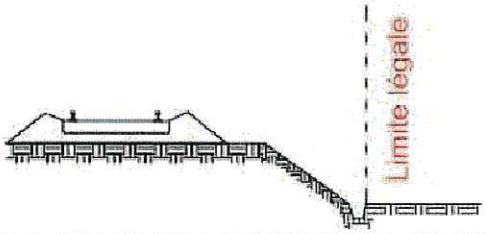
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

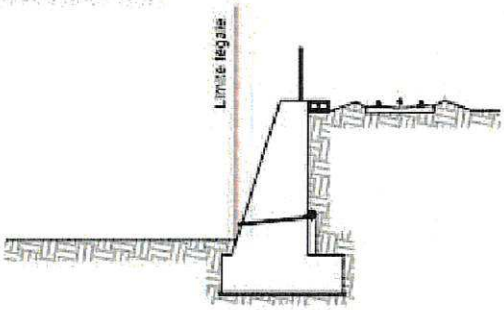


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

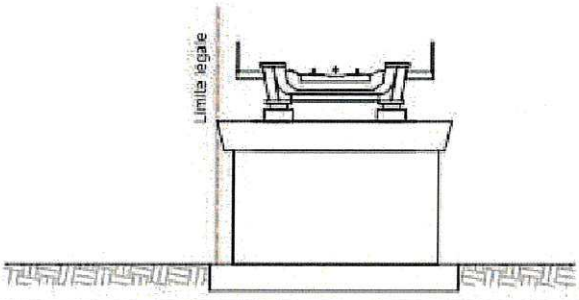


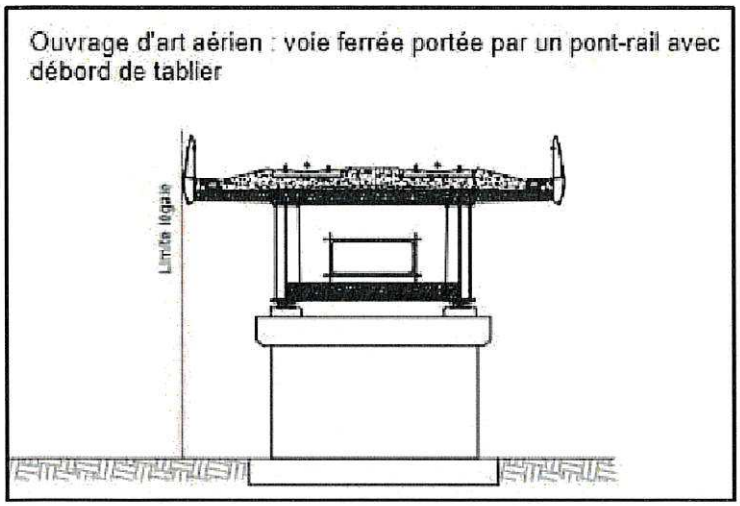
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement

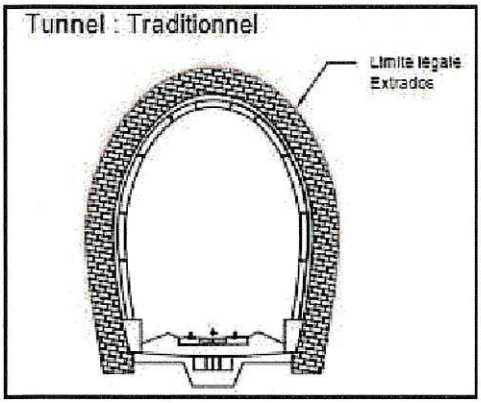


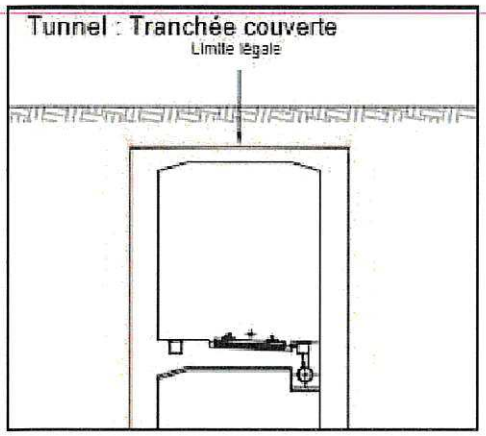
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



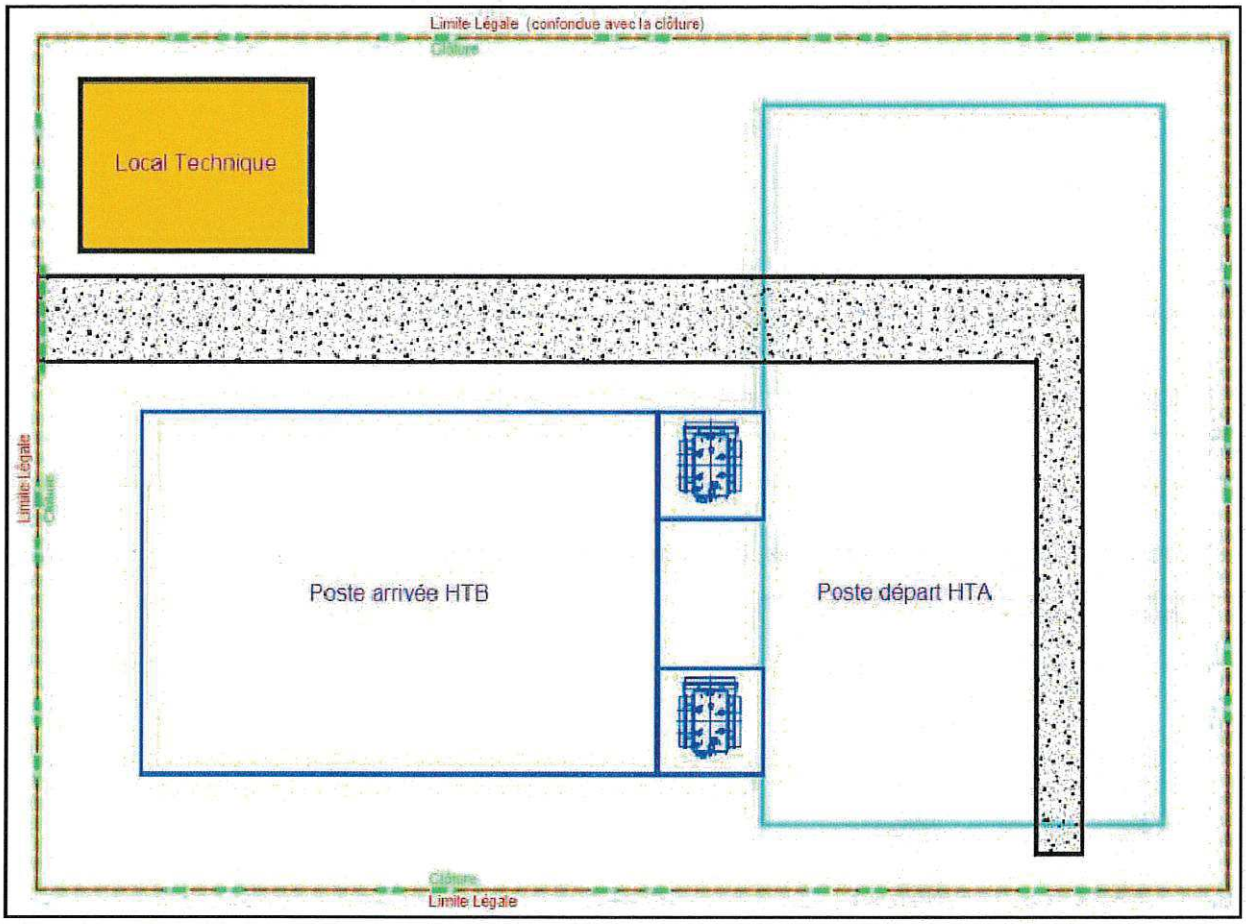


- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :

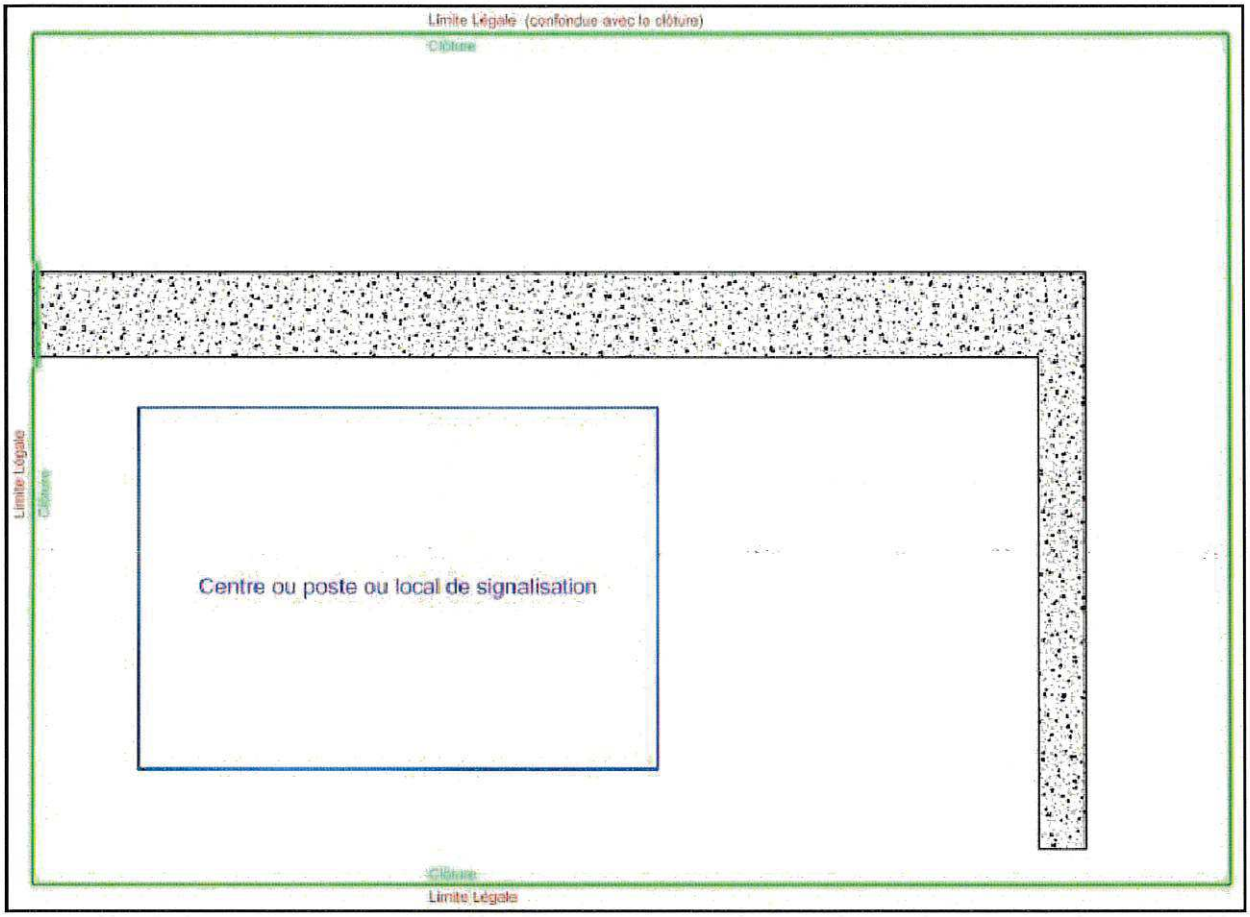




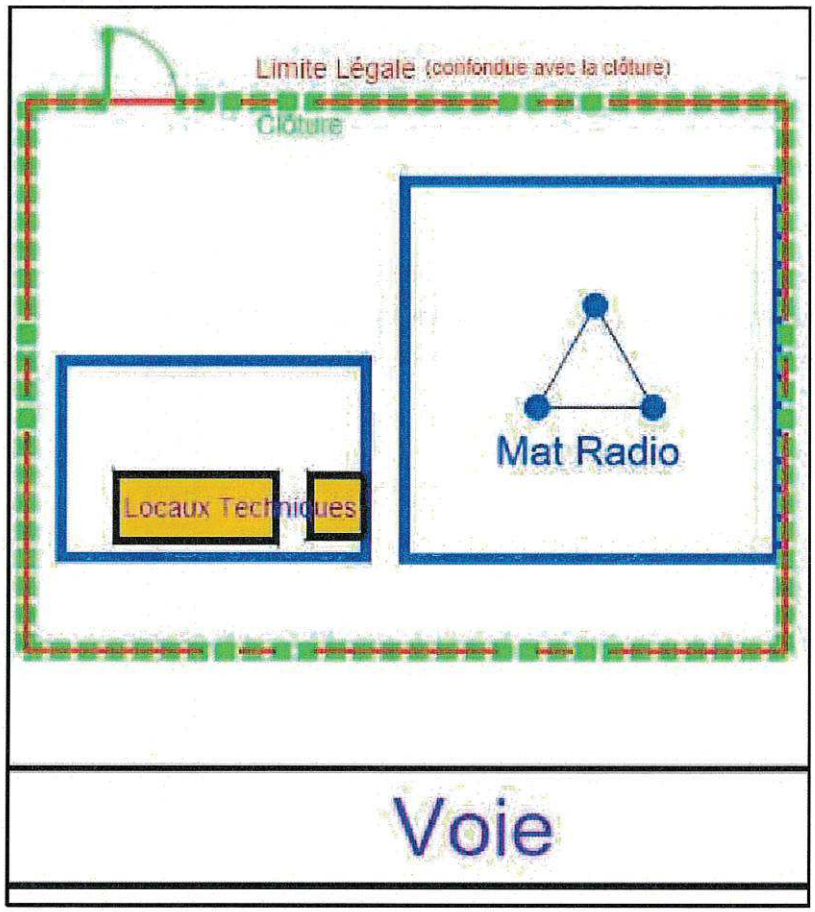
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



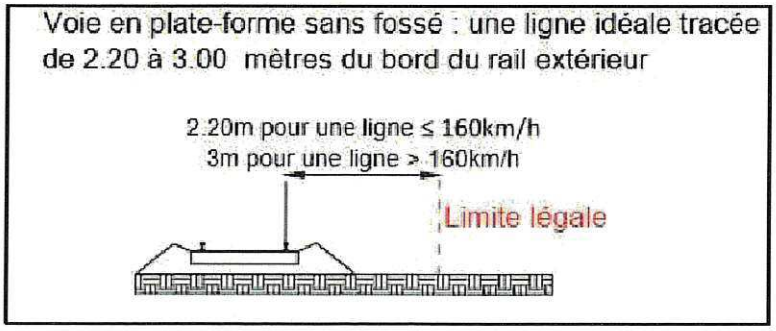
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

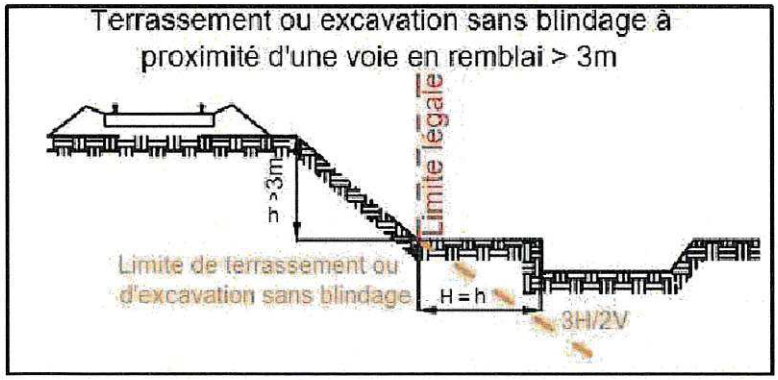
Ou

- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :



3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

<u>Situation 1</u> : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :

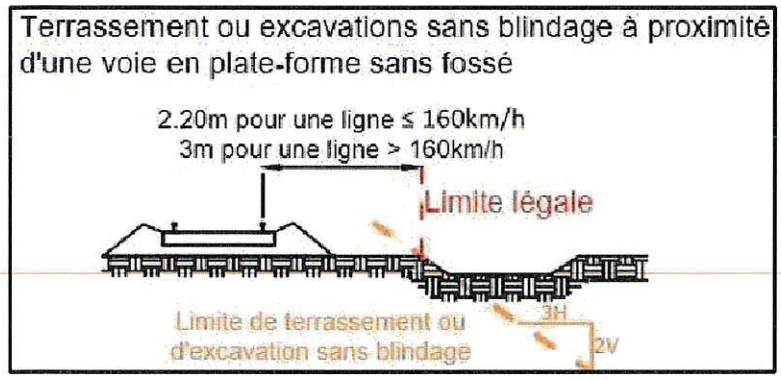


<u>Nota</u> : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

<u>Situation 2</u> : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

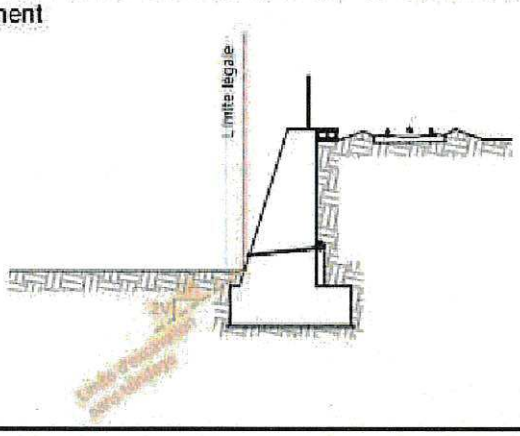
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

Exemple 1 **: matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.**

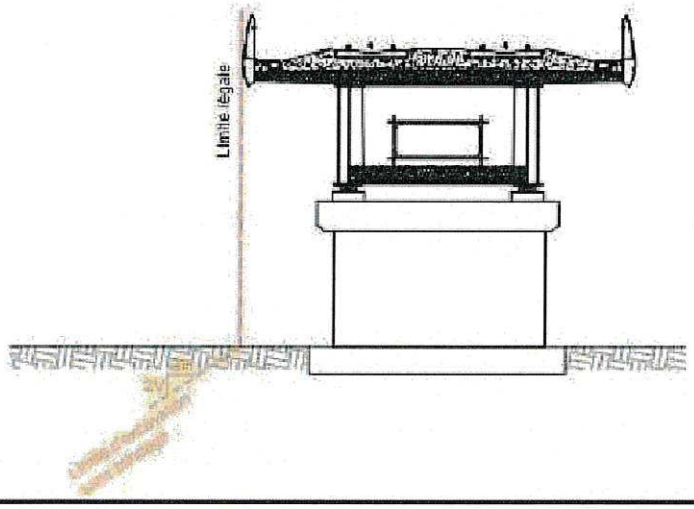
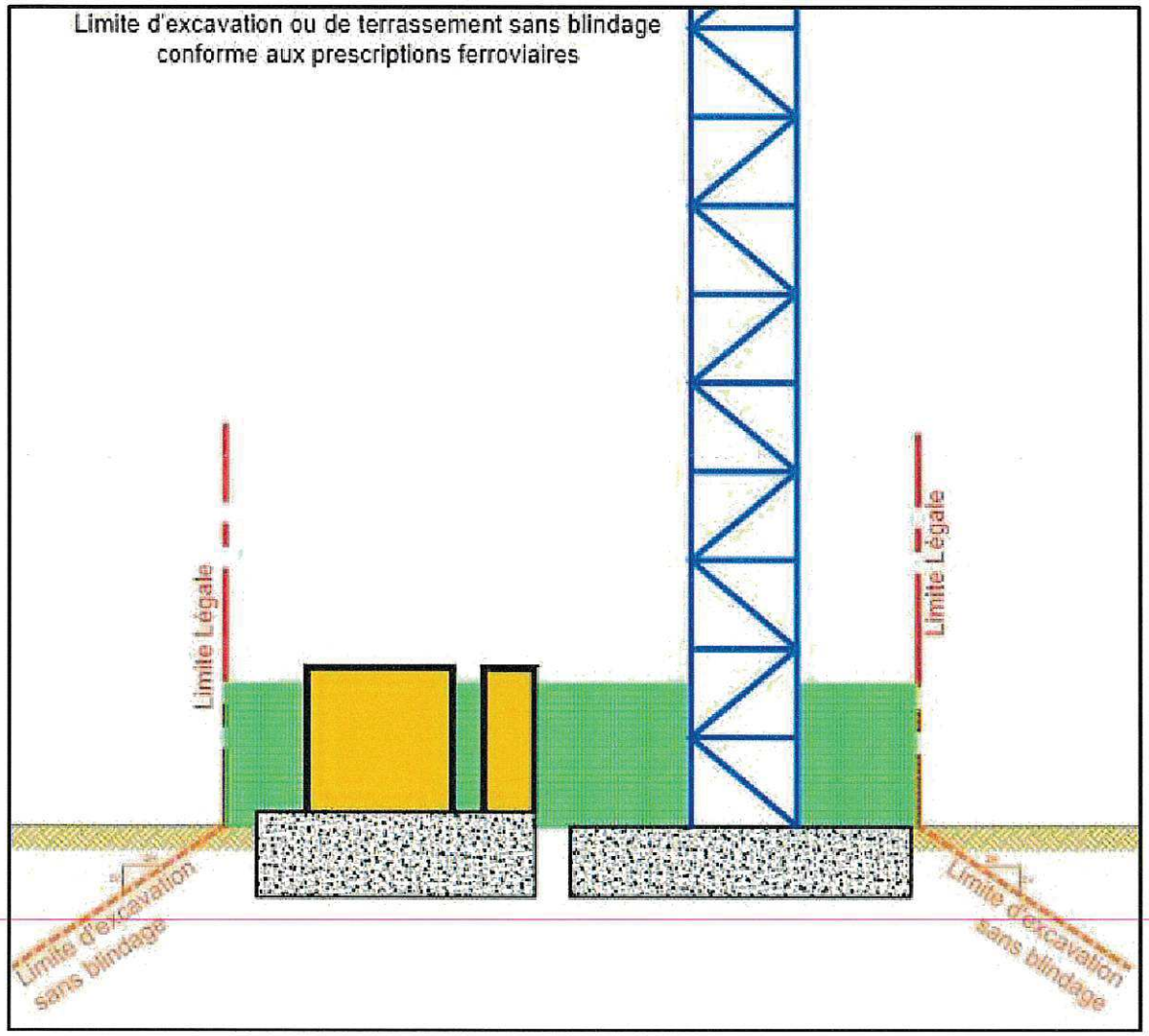


Exemple 2 **: matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.**

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



Exemple 3 **: matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.**