

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE-OUEST
PÔLE DEVELOPPEMENT ET VALORISATION IMMOBILIERE

9 Rue Nina Simone (Bât B)
BP 34112
44041 NANTES Cedex 01



Nantes, le 14/06/2023

Hôtel de ville
Monsieur Le Maire
Place des Halles
28 000 CHARTRES

A l'attention de Monsieur VINCENT Julien

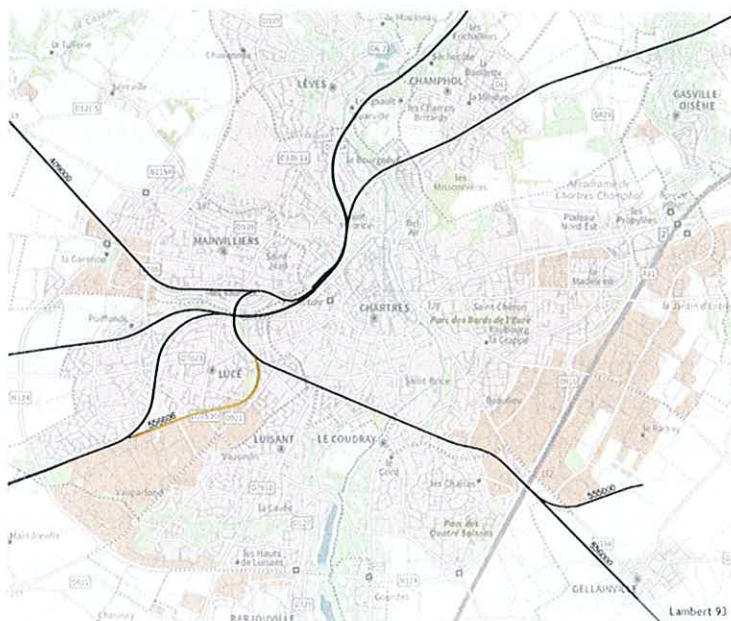
Ref : 2306D051PVI-SG-RD
Affaire suivie par Rozenn DEFFAINS / rozenn.deffains@sncf.fr

Objet : Lancement de la modification n°1 du PLU de CHARTRES (28)

Monsieur Le Maire,

Vos services ont transmis par courrier du 23 mai, la notification du lancement de la modification n°1 du PLU de la commune de Chartres, à la Direction Territoriale Centre Ouest et nous vous en remercions.

Nous ne pourrons participer à la réunion prévue le mardi 20 juin et **nous vous prions donc de trouver ci-dessous nos préconisations :**



SUJETS COMMERCIAUX

FRET

La ligne Chartres Courtalain est une Ligne Voyageur / Fret saturée. De nombreuses demandes des chargeurs et EF sont émises afin d'augmenter la capacité de la ligne, une demande sur le chiffrage des travaux nécessaires pour augmenter la capacité de la ligne a été faite par les céréaliers.

Des échanges poussés sont en cours pour étudier la possibilité d'ouvrir l'axe Chartres Orléans en vue de faciliter l'accès des céréales aux ports avec Etat, Région et les Autorités Portuaires. Une demande d'étude sur les possibilités de réouvrir l'axe Chartres Orléans a été demandée.

A Beaulieu le Coudray, l'ITE SCAEL a été racheté par IDEX à SCAEL. Le site est utilisé par IDEX pour acheminer du combustible bois pour la chaufferie de la Défense et Chartres Enrobée pour acheminer du granulat sur l'IDF. IDEX souhaite commercialiser son site car il offre de nombreuses opportunités pour d'autres exploitants qui souhaiteraient utiliser le site pour acheminer des marchandises sur IDF. De nouveaux industriels pourraient arriver sur cette zone.

SUJETS ENVIRONNEMENT & DEVELOPPEMENT DURABLE

PROJET DE VALORISATION

SNCF Réseau est ouvert pour étudier les projets qui pourraient être développés sur l'emprise des lignes qui ne sont plus circulées (voies vertes, mobilités alternatives, autres projets spécifiques).

MAÎTRISE DE LA VEGETATION :

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
- 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).

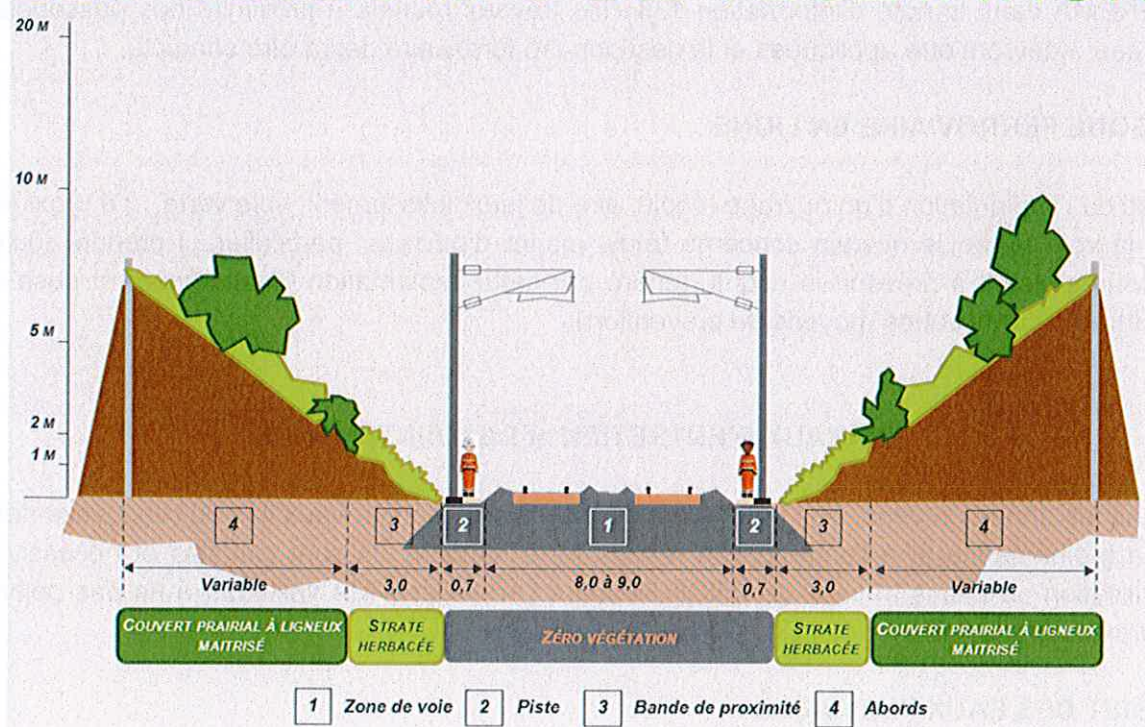
Ce sont ces objectifs qu'ambitionne SNCF par les plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires qui sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir. Dans ce cadre, il est important que les documents d'urbanisme (PLU notamment) ne fassent pas obstacle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

LES OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



SECURITE & RISQUE FERROVIAIRE

PASSAGES A 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 2013, 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 Mobilité en 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, ...).

Par ailleurs, SNCF Réseau souhaite préserver les emprises près des passages à niveau pour permettre leur suppression ou leur aménagement éventuels.

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.

RISQUE FERROVIAIRE EN LIGNE :

Lors de l'implantation d'un ouvrage (école, aire de jeux, lotissement, voie verte...) à proximité de la voie ferrée, le riverain concerné (élus, maître d'ouvrage, particulier...) prendra toutes mesures visant à prévenir le risque généré par cette implantation (financement et pose de clôtures ou tous autres moyens de prévention).

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.

PERIMETRES DE PROTECTION REGLEMENTAIRE 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.

Plans de zonage et règlements des PLU et PLUi

Les plans de zonage :

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 ne sont ni agricoles, ni des fonciers à inscrire en zone naturelle.

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 commune de Chartres est traversée par les lignes :

- 409 000 de Chartres à Dreux
- 420 000 de Paris-Montparnasse à Brest
- 553 000 de Ouest-Ceinture à Chartres
- 556 000 de Chartres à Orléans

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.

Une nouvelle notice est en cours d'échange entre nos services et le Ministère et vous sera ensuite envoyée de manière à l'intégrer aux documents annexes du PLU traitant des Servitudes d'Utilité Publique.

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

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
Responsable Pôle Valorisation Immobilière
GOUTTENEGRE Sylvain
9 rue Nina Simone Bat B • BP 34112
44041 NANTES CEDEX 01

