

Monsieur Rémi POCHET
Chef du service aménagement durable
des territoires
Direction Départementale des Territoires
et de la Mer de la Manche
477 Boulevard de la Dollée – BP 60355 –
50015 Saint Lô Cedex

Affaire suivie par : Antoine Faure
Tél : 06 22 58 44 59
Mail : antoine.faure@sncf.fr

Objet : Avis sur l'arrêt de projet du PLUi de la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin.

Rouen, le 10 avril 2024

Monsieur,

Après examen du projet arrêté de PLUi de la Baie du Cotentin qui a été adressé à la SNCF par courrier daté du 22 février 2024, je souhaite formuler les observations suivantes au nom et pour le compte du groupe public ferroviaire SNCF.

La communauté de Communes de la Baie du Cotentin regroupe 23 communes. Les communes de CARENTAN-LES-MARAIS, LIESVILLE-SUR-DOUVE, SAINTE-MERE-ÉGLISE et de PICAUVILLE sont traversées par la ligne n°366000 dite de MANTES-LA-JOLIE à CHERBOURG. Les communes de CARENTAN-LES-MARAIS, MEAUTIS et d'AUVERS sont traversées par la ligne déclassée n°418000 dite de Carentan à Carteret.

Servitudes d'utilité publique relatives à la protection du domaine public ferroviaire :

L'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire. De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire notamment les mesures de gestion de la végétation à ses abords ainsi que les règles encadrant la constructibilité des terrains riverains.

Le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R. 2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions, d'installation, de terrassements, d'excavation, de fondation et de dépôts par rapport à cette emprise.

Le gestionnaire d'infrastructure doit également être informé des projets tiers d'une certaine importance à proximité de l'emprise de la voie ferrée selon une distance qui sera prévue dans un futur arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire ».

Nous vous confirmons que ces servitudes doivent bien figurer en annexe des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique et que, conformément à l'article R126-1 du Code de l'urbanisme, il est bien nécessaire que les documents graphiques du PLU fassent apparaître en aplat les emprises où s'applique la servitude T1 sous trame spécifique.

Pour rappel, la dernière version du texte de la SUP T1 est accessible sur le site <https://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fiches-sup-validees-r1065.html>. La représentation graphique des zones soumises à Servitudes d'Utilité Publique T1 est accessible sur le site <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/> (arborescence des couches : Servitude d'utilité publique > Ressources et équipement > Communication > Transports ferroviaires ou guidés).

S'agissant de la trame verte et bleue – Haies aux abords des voies :

Nous avons constaté la présence de haies à protéger en limite de parcelles constituant les emprises de la voie ferrée. La servitude T1 donne des obligations de gestion des boisements relatives notamment au code forestier. L'application d'une servitude d'utilité publique est réglementairement supérieure au règlement du PLU qui doit être compatible avec cette première.

C'est pourquoi, même si l'intérêt écologique de la trame verte et bleu ne peut être remis en cause, elle ne peut prendre comme support du foncier d'utilité publique pour le transport ferroviaire. En effet, la ST1 permet d'assurer la sécurité des circulations des biens et des personnes sur le Réseau Ferré National.

Par conséquent, SNCF ne peut être favorable au classement des haies aux abords des voies ferrées et installations ferroviaires (abords définis par la fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire). Pour information, la SNCF contribue à l'objectif de continuité écologique compatible avec la trame verte et bleu en menant des programmes en expérimentation avec l'ONF pour décliner des gestions différenciées des masses végétales aux abords des voies ferrées.

S'agissant du zonage N :

Nous avons constaté que certaines emprises de la voie ferrée sont classées dans un zonage N. Nous sommes conscients de l'intérêt écologique de ces sites et notamment de leurs caractéristiques naturelles. Cependant, nous souhaitons tout de même nous assurer, en portant votre attention sur ce point, que le règlement de ce zonage est bien compatible avec les travaux de maintenance et d'entretien des installations ferroviaires (Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire).

S'agissant des zones constructibles proche des emprises :

Le règlement de ce zonage est compatible avec l'exploitation ferroviaire et la ST1.

Toutefois, nous vous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF pour tous les travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment pour les permis de construire, d'aménager, lotissement...). Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation des constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un

danger, et d'autre part, sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer. Les dossiers doivent être adressés à l'adresse suivante :

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE HAUTS DE FRANCE-NORMANDIE
Pôle Conservation
Immeuble Perspective -7^{ème} étage
449, avenue Willy Brandt 59 777 LILLE

En conclusion, si nous ne sommes pas opposés à ce projet de modification du PLUi, il doit s'entendre sans impact sur l'activité ferroviaire, ni sur son entretien courant et sa maintenance, ni sur son possible développement dans le cadre de l'évolution du service public de transport.

Je vous prie d'accepter, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus distinguées.


Signé : S. TREVAUX



Laurent LESMARIE
Directeur Immobilier Territorial Hauts de France-Normandie