



Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
de Quimperlé Communauté

Modification de droit commun n°1

Compilation des avis des Personnes
Publiques Associées (PPA) et des
communes membres

Organisme		Avis reçu	Observations	Date
CR	<i>Conseil régional</i>	Oui	Observations ne portant pas sur le projet de modification	05/08/2024
Gestionnaires réseaux	<i>SNCF</i>	Oui	Observations ne portant pas sur le projet de modification	31/08/2024
CCI	<i>Chambre de commerce et d'industrie du Finistère</i>	Oui	Avis favorable	02/09/2024
DDTM/préfecture	<i>Direction départementale des territoires et de la mer</i>	Oui	Pas d'observations particulières	03/09/2024
CDPENAF	<i>Commission départementale de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers</i>	Oui	Avis favorable avec réserves	26/09/2024
CA	<i>Chambre d'agriculture</i>	Oui	Avis défavorable	27/09/2024
CD	<i>Conseil départemental</i>	Non		
CMA	<i>Chambre des métiers et de l'artisanat</i>	Non		
CRC	<i>Comité régional de la conchyliculture</i>	Non		
UDAP	<i>Unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Finistère</i>	Non		
Commune membre	<i>ARZANO</i>	Oui	Avis favorable à l'unanimité	16/09/2024
Commune membre	<i>BANNALEC</i>	Non		
Commune membre	<i>BAYE</i>	Non		
Commune membre	<i>CLOHARS CARNOËT</i>	Oui	Avis favorable avec plusieurs remarques	04/10/2024
Commune membre	<i>GUILLIGOMARC'H</i>	Non		
Commune membre	<i>LE TRÉVOUX</i>	Non		
Commune membre	<i>LOCUNOLÉ</i>	Non		
Commune membre	<i>MELLAC</i>	Non		
Commune membre	<i>MOËLAN SUR MER</i>	Oui	Avis favorable	27/09/2024
Commune membre	<i>QUERRIEN</i>	Non		
Commune membre	<i>QUIMPERLÉ</i>	Non		
Commune membre	<i>RÉDÉNÉ</i>	Oui	Avis favorable avec une observation	11/10/2024
Commune membre	<i>RIEC SUR BÉLON</i>	Non		
Commune membre	<i>SAINT THURIEN</i>	Non		
Commune membre	<i>SCAËR</i>	Oui	Avis favorable à l'unanimité	18/09/2024
Commune membre	<i>TRÉMÉVEN</i>	Non		



Direction de l'aménagement
Service aménagement, foncier et habitat
Personne chargée du dossier : Arnaud DEGOUYS
Chargé de la planification régionale et du SRADDET
Tél. : 02 90 09 17 37
Courriel : arnaud.degouys@bretagne.bzh

Monsieur Sébastien MIOSSEC
Président de Quimperlé Communauté

CS 20245

29394 QUIMPERLÉ CEDEX



→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances :

N° 400431/DIRAM/SAFH/AD

À Rennes, le - 5 AOÛT 2024

Objet : Modification du PLUi

Monsieur le Président,

Je vous informe que la Région a bien réceptionné les éléments concernant votre dossier : Modification du PLUi le 18-07-2024 et je vous en remercie.

Le 14 février 2024, à l'issue de plusieurs mois de concertation, le Conseil Régional a adopté la première modification du SRADDET Bretagne, en intégrant les évolutions attendues par la loi en matière de déchets, d'énergie, d'installations logistiques, de stratégie aéroportuaire, de gestion du trait de côte, ainsi que de territorialisation de la trajectoire bretonne vers le Zéro Artificialisation Nette, prévue par la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Le SRADDET modifié, en application de la loi et en concertation, différencie les trajectoires de réduction de l'artificialisation en fonction des spécificités et des besoins des territoires, et identifie en hectares les seuils de consommation maximum, à l'échelle des SCOT bretons, pour la tranche 2021-2031. Il revient désormais aux SCOT, en tant que documents intégrateurs et projets de territoire, de différencier à leur tour les trajectoires de réduction vers les Plans Locaux d'Urbanisme communaux ou Intercommunaux (PLU-I) et documents en tenant lieu. Les SCOT devront intégrer ces modifications au plus tard le 22 février 2027, et les PLU-I le 22 février 2028.

Dans l'attente de cette seconde phase de territorialisation, nous vous invitons à anticiper et prendre en compte dès aujourd'hui dans votre document d'urbanisme le changement de modèle prévu par la loi et sa déclinaison régionale, notamment en procédant à des ouvertures à l'urbanisation raisonnées, et en prenant connaissance de l'enveloppe maximale correspondant au SCOT de votre territoire. Si cette prise en compte reste volontaire et non obligatoire jusqu'à modification des SCOT, elle doit garantir de ne pas mettre à mal les capacités de développement des territoires bretons d'ici 2031 : en effet, nous tenons à attirer votre attention sur le fait que le décompte légal a commencé depuis août 2021. Ainsi, toute consommation effective réalisée depuis cette date, et ce, même si elle était programmée antérieurement, vient désormais grever les enveloppes régionales, intercommunales et communales.

L'engagement des collectivités et établissements publics de Bretagne sera central pour atteindre les objectifs de la loi Climat et Résilience et du SRADDET, en garantissant l'accueil des populations et des activités, l'accessibilité au logement et aux ressources pour toutes et tous, dans une plus grande solidarité et une plus grande sobriété en matière d'artificialisation des sols. Afin de faciliter cette prise en compte anticipée et volontaire du SRADDET par les documents infra régionaux, le schéma régional est consultable sur www.bretagne.bzh/sraddet.

Comptant sur votre mobilisation dans la mise en œuvre de ce projet d'avenir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations très distinguées.

Pour le Président du Conseil régional,
La Cheffe du service aménagement, foncier et habitat,

Emmanuelle QUINIOU

10/10/10

10/10/10



QUIMPERLE COMMUNAUTE
1, rue Andreï Sakharov
CS 20245
29394 QUIMPERLE Cedex

A l'attention de Madame LAMMARI Julie

NANTES, le *31/08/2024*

Réf. : N° 2410D058PVI-SG-RD
Contact : immobilier.urbanisme.ditco@sncf.fr

Objet : Notification de modification n°1 du PLUi de QUIMPERLE COMMUNAUTE (29)

Monsieur Le Président,

Dans le cadre de la sollicitation pour avis concernant la modification n°1 du PLUi de Quimperlé Communauté, vous avez sollicité en date du 15 juillet 2024 SNCF RESEAU afin que nous portions à votre connaissance toutes les informations nécessaires à la production de ce document.

Par la présente, nous vous remercions d'avoir associé le Groupe SNCF à cette procédure.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, pour les fonciers lui appartenant, qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

Les informations portées ci-après visent en particulier à assurer la sécurité du domaine public ferroviaire et de ses riverains, son développement, et sa valorisation.

- LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

Quimperlé Communauté est traversée par la ligne ferroviaire suivante :

- 470 000 de Savenay à Landerneau

Les lignes, raccordement ou voie mère, qui appartiennent au Réseau Ferré National (RFN) sont par conséquent du domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ", codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L. 2231-1 à L. 2231-9 modifiés par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021.

Les lignes ferroviaires du GPU n'appartenant pas au RFN ne sont pas soumises aux mêmes servitudes, mais il est important de prendre en compte leur statut de lignes ferroviaires, qui peut donc suggérer qu'elles peuvent être circulées.

I.1 Les servitudes d'utilité publique relatives à la protection du domaine public ferroviaire

L'ordonnance n° 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.

En particulier, 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 ou des passages à niveau 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 » ci-annexée.

Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

A noter que la Fiche T1 a été numérisée sur le Geoportail de l'urbanisme.

I.2 Les passages à niveau

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau. Lorsqu'un Passage à Niveau est présent sur le territoire, SNCF a la qualité de Personne Publique Associée.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, 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 ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1° 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. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

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 ;

3° 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.

Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau.

SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.

De plus, les préconisations en matière de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées, c'est-à-dire aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, etc.

D'une manière générale, il convient de saisir toute opportunité de suppression de passage à niveau. Ainsi, les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression des passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.

- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.
- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.
- Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

II- LES BESOINS POUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

II-1 Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés ainsi que les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés. Des règles spécifiques concernant l'implantation de ces constructions et leur emprise au sol pourront être mises en place afin de prendre en considération les spécificités des installations ferroviaires.

Toutefois, afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, les règlements devront intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de structures nécessaires à l'activité ferroviaire. Comme indiqué précédemment, des exceptions à la règle, notamment en termes d'emprise et de gabarit, pourront ainsi être mises en place.

C'est pourquoi 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.

II-2 La maîtrise de la végétation

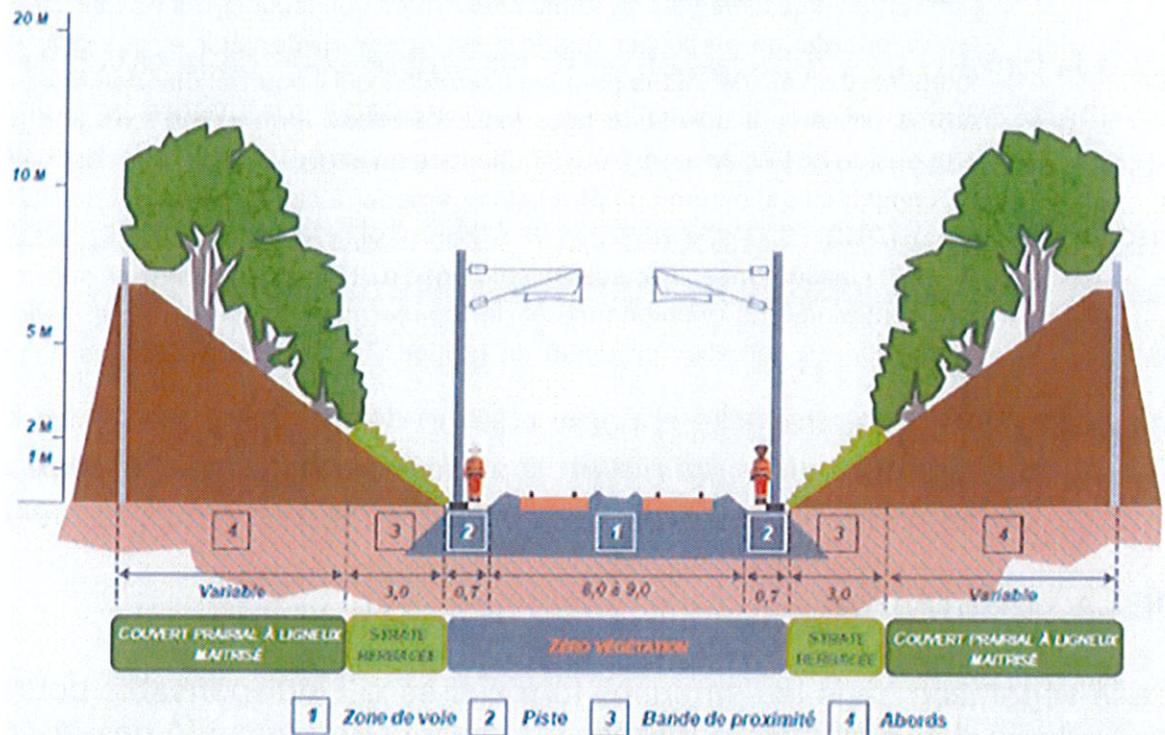
La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux 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 éparses de faible développement sur les abords.

OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



Des plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir pour atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme (PLU notamment) doivent nous permettre ce niveau de maîtrise de la végétation.

Les Espaces Boisés Classés sont, quant à eux, des espaces à vocation strictement forestière, dont l'objectif est de créer, d'évoluer vers, ou de conserver des boisements naturels.

Les articles L. 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux espaces boisés classés, ou tout autre disposition d'urbanisme, peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, nous souhaitons nous assurer que les périmètres et prescriptions que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

A cet effet, 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 d'infrastructure.

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies et/ou les caténaires en particulier quand il est urgent d'intervenir et que cela doit être fait sans attendre. Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident du fait d'un entretien des emprises qui n'aurait pu être fait car empêché par le règlement du PLU.

Ainsi, le classement en Espace Boisé Classé du Domaine Public Ferroviaire n'est pas adapté aux contraintes de maintenance et de régénération du réseau ferré. Il viendrait donc à les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées.

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

III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES

III-1 Les projets ferroviaires

La procédure de révision générale du PLU pour laquelle vous nous saisissez ne doit pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre les équipes SNCF Réseau, et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

Si des évolutions réglementaires sont envisagées sur les zones traversées par les projets repris ci-dessous, nous vous remercions de bien vouloir nous en aviser au plus tôt.

Il y a des projets de renouvellement de la voie et un plan fibre.

III-2 Emplacements réservés au bénéfice du Groupe Public Unifié

Si Réseau Ferré de France est identifié comme étant bénéficiaire d'emplacements réservés pour équipement public et voirie, il conviendrait de modifier le nom du bénéficiaire, en remplaçant RFF par SNCF Réseau.

Dans le cadre de ses besoins, SNCF Réseau aimerait inscrire les Emplacements Réservés suivants, dans les documents d'urbanisme :

III-3 Les PIG

III-4 Le périmètre de considération

III-5 Les MEGDU

IV – LA VALORISATION DES ACTIFS

IV-1 - Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

Il est important de mieux intégrer les emprises ferroviaires dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en termes de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes de protection du domaine public ferroviaire. Aussi, il apparaît opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire », sans que cela contraigne l'activité ferroviaire.

IV-2 Les projets de valorisation des actifs

En sa qualité de propriétaire foncier, le Groupe SNCF souhaite participer activement aux politiques de renouvellement urbain et de mobilisation du foncier public pour la création de logements notamment sociaux soutenues par l'Etat et les collectivités. Dans cette optique, une charte d'engagement pour la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logements a été signée le 28 mai 2021 entre l'Etat et le Groupe SNCF.

Pour ce faire, il est nécessaire d'envisager l'évolution des documents d'urbanisme.

V- LA CONSULTATION DE SNCF

V-1 La consultation dans le cadre de la procédure

Conformément à l'article L.153-16 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

SNCF Immobilier se tient à votre disposition pendant la phase d'association, en cas d'interrogations relatives aux domaines de compétence du Groupe Public Ferroviaire.

V-2 La consultation dans le cadre des permis de construire

Je tiens à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 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.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à SNCF Immobilier.

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

Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Sylvain GOUTTENEGRE

Responsable du Pôle Valorisation Immobilière



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



Pièces jointes :

Notice bois classés et talus classés

Document explicatif de la servitude T1

Notice d'intégration

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 I^{er} 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 extradados, 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).

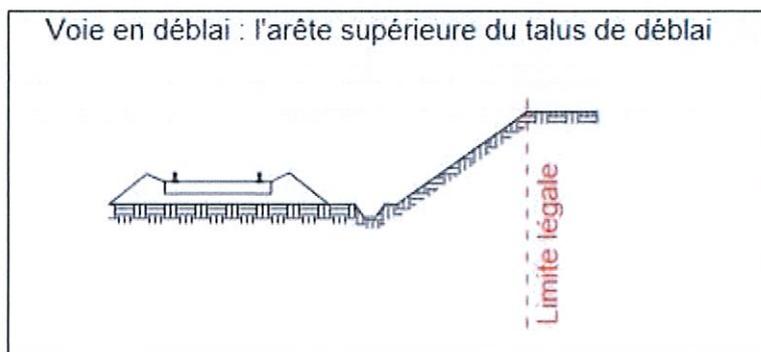
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

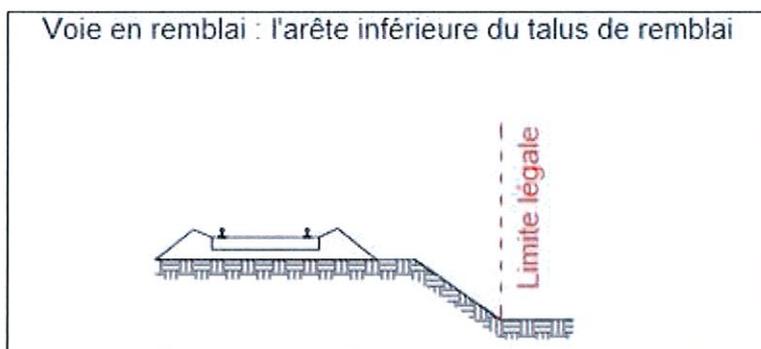
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

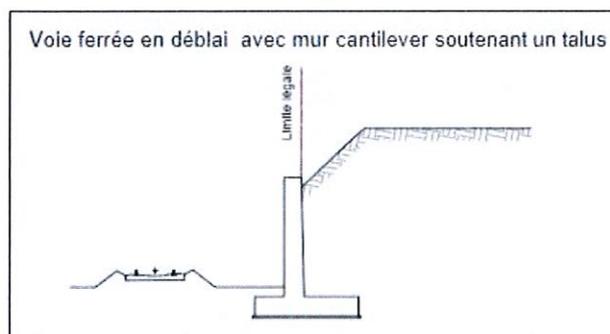
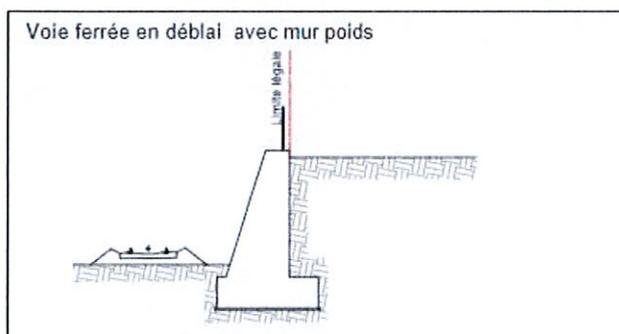
- Arête supérieure du talus de déblai :

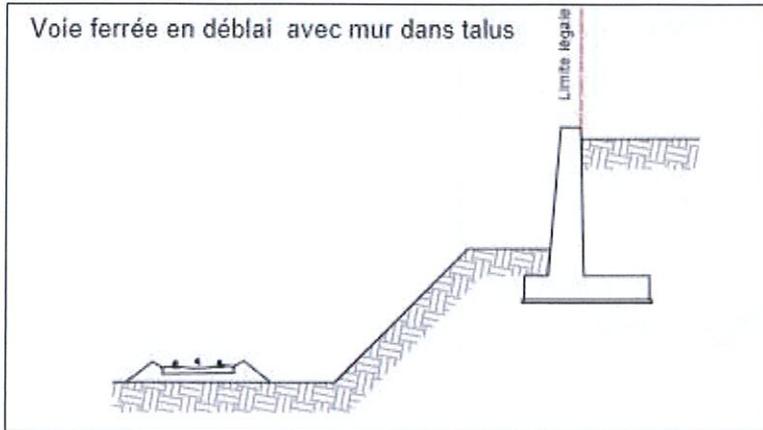


- Arête inférieure du talus du remblai :

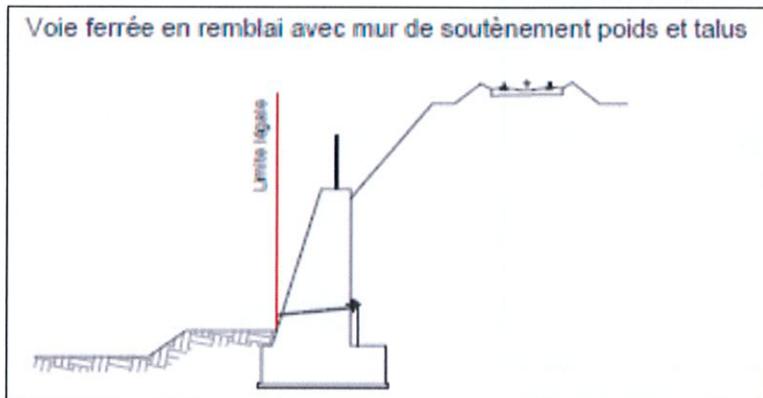


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

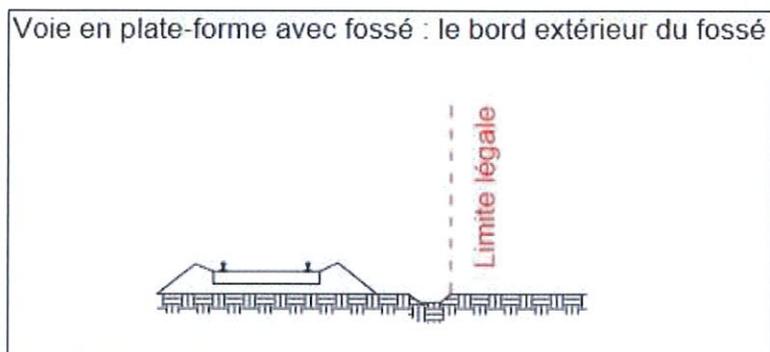




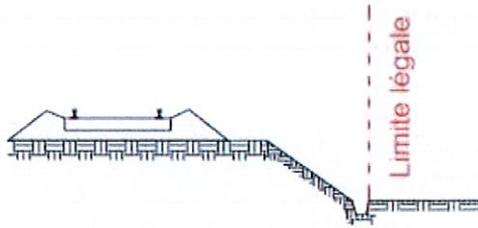
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :



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

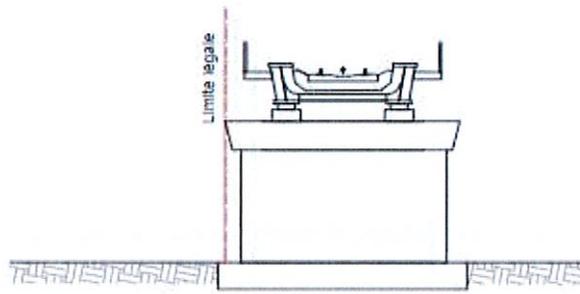


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

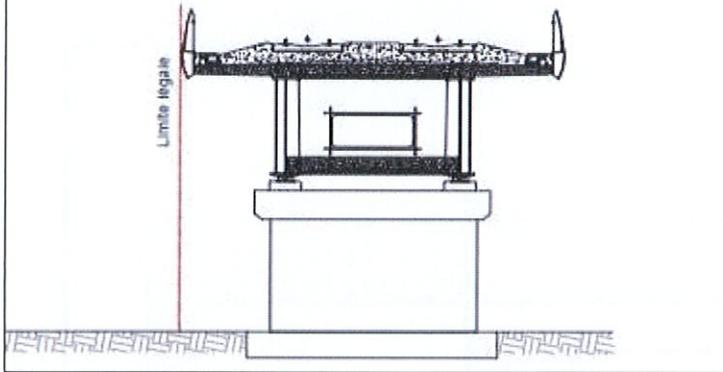
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



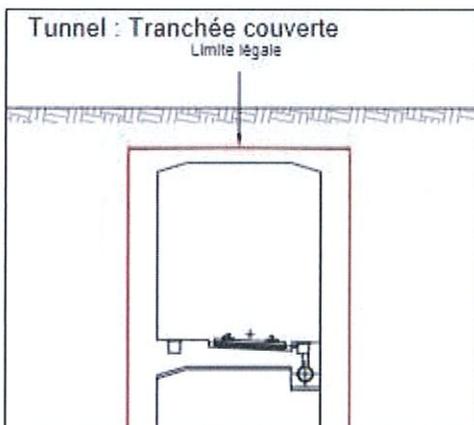
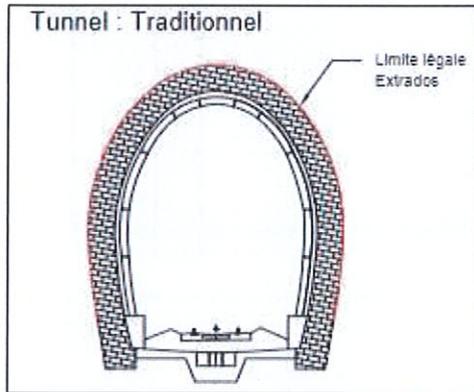
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



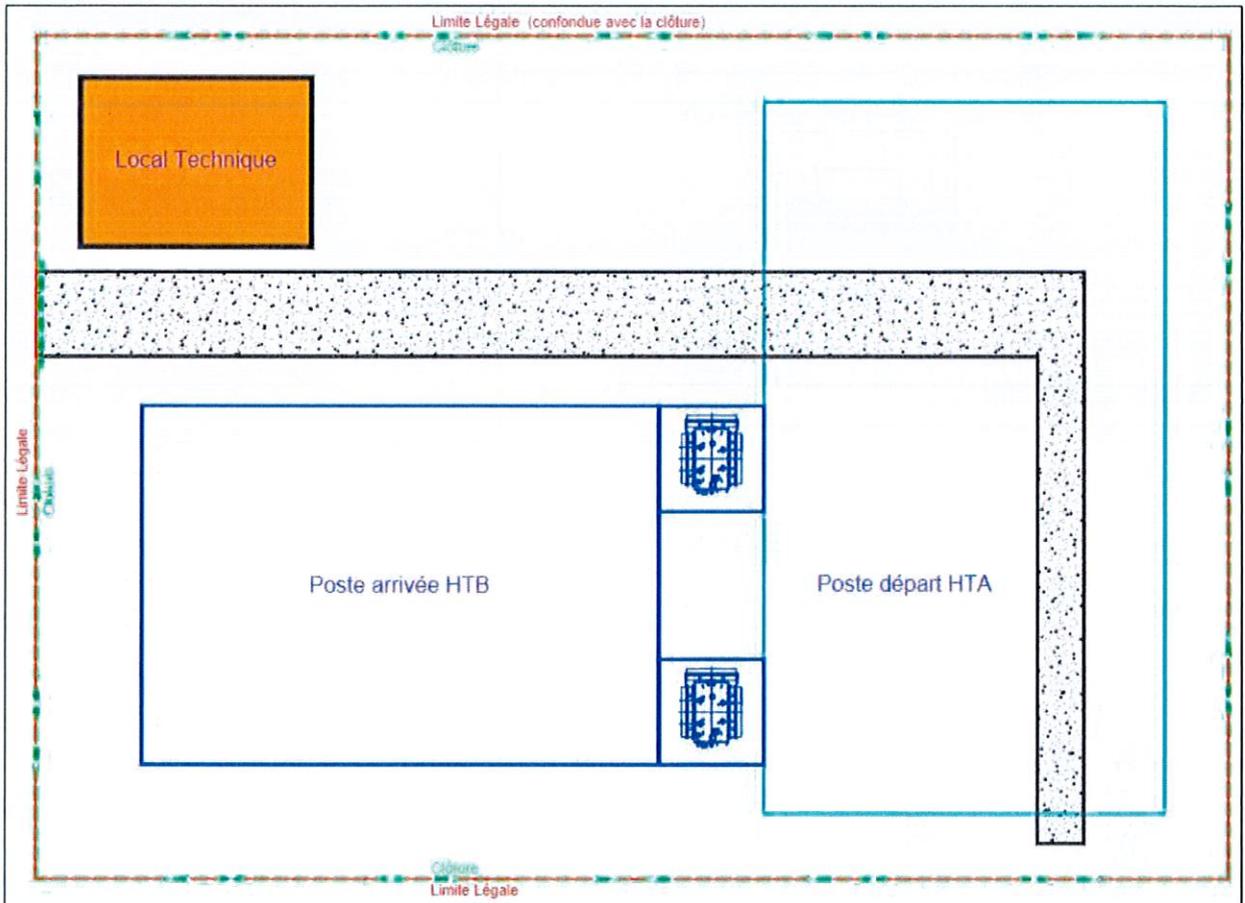
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



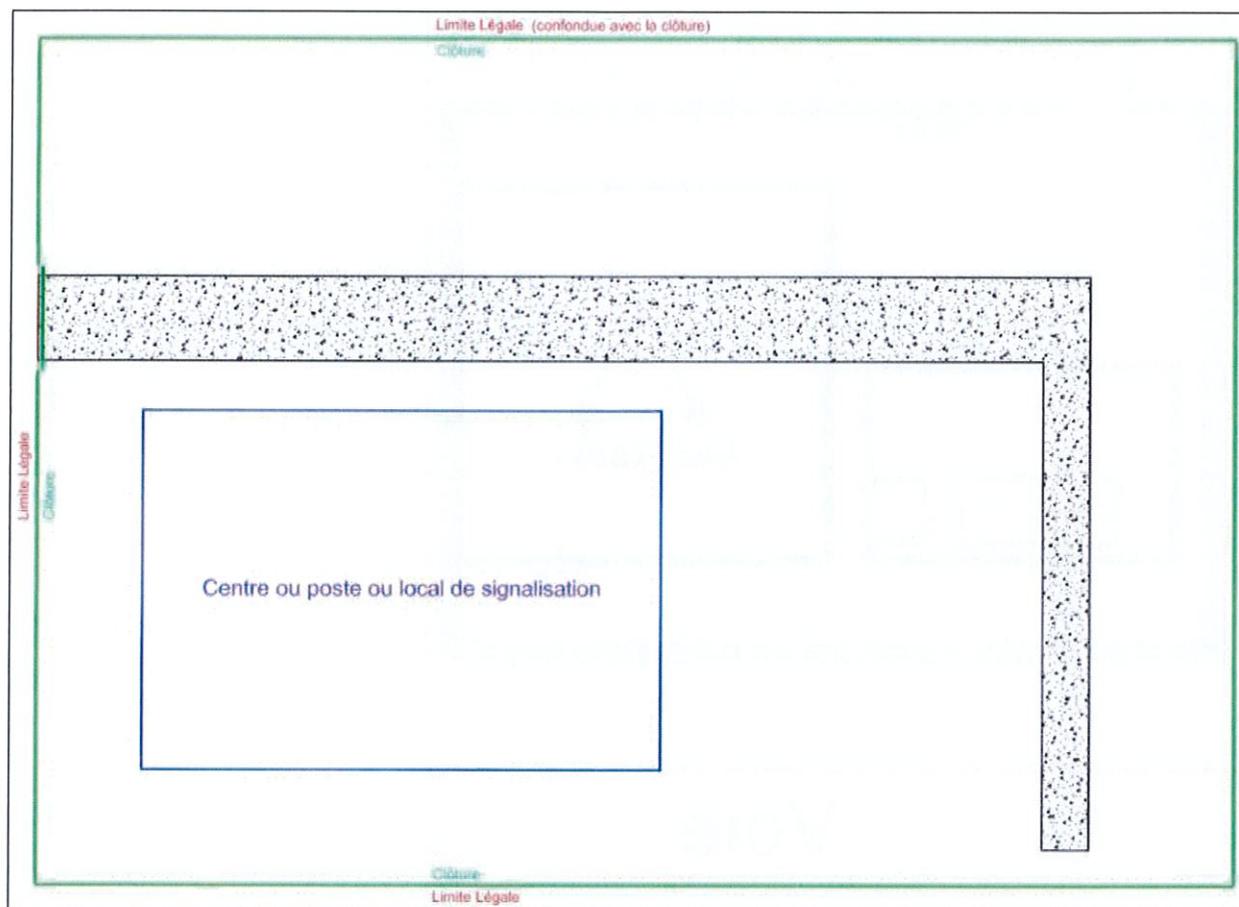
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



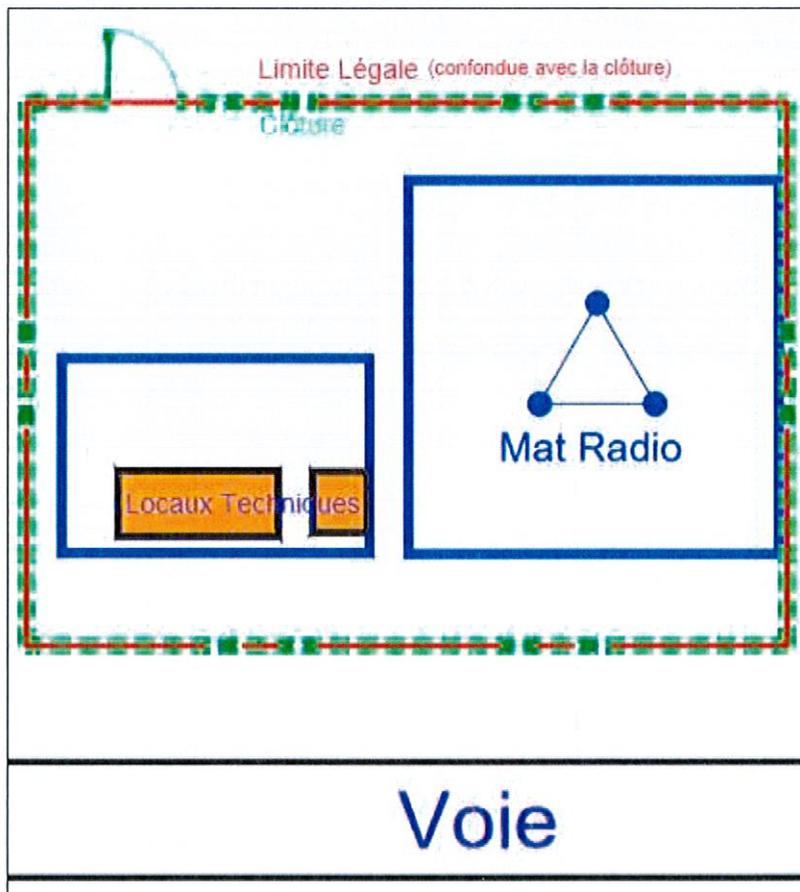
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



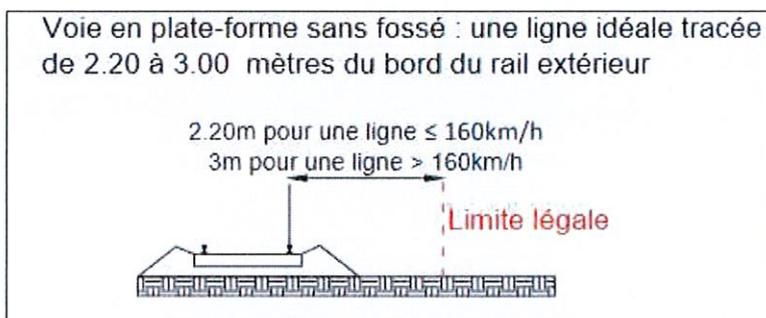
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

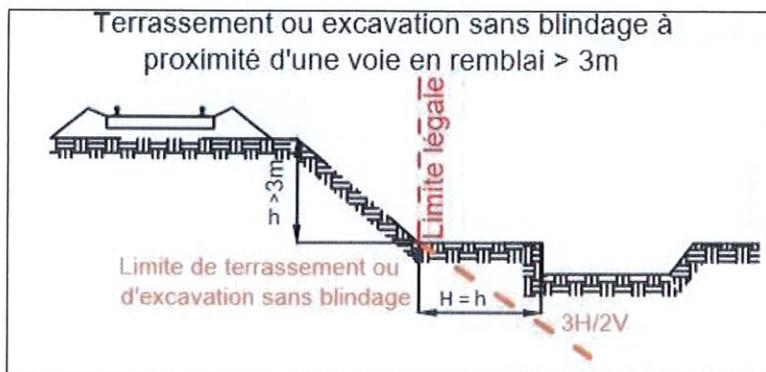
Ou

- 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

Situation 1 : 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 :



Nota : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :

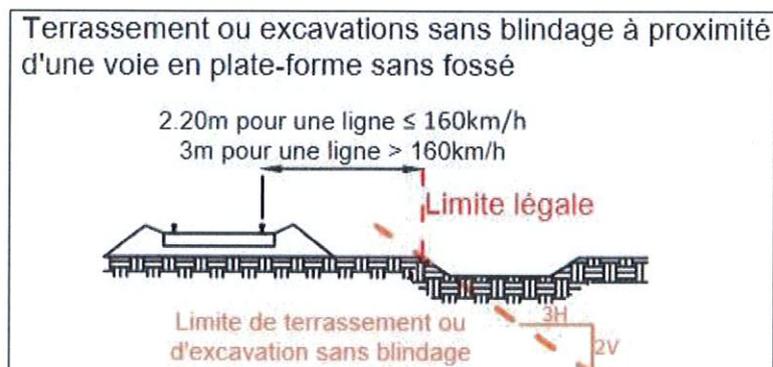
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

Situation 2 : 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 :

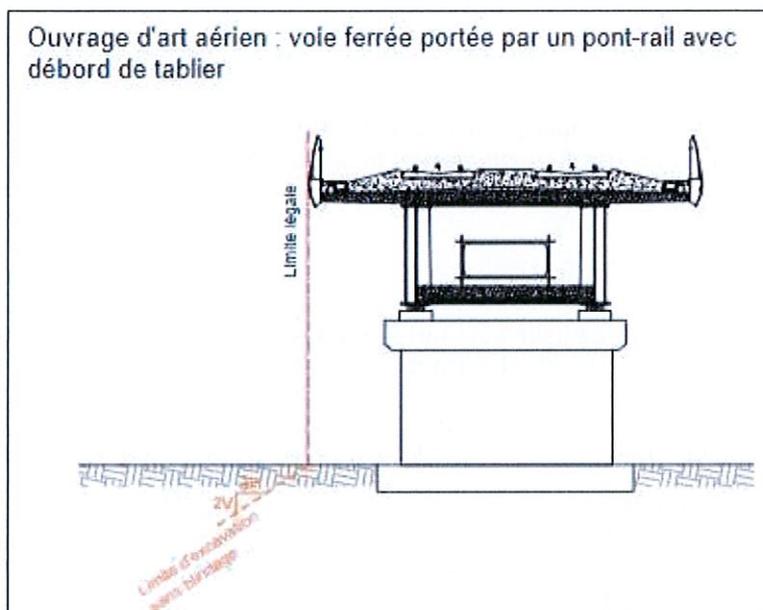
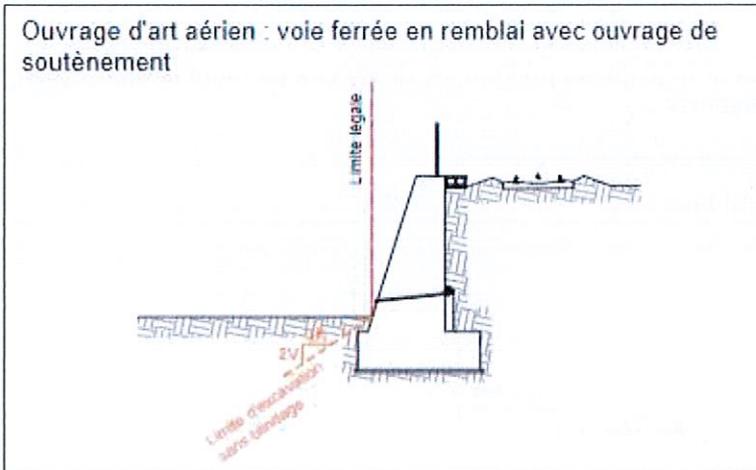
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il 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.

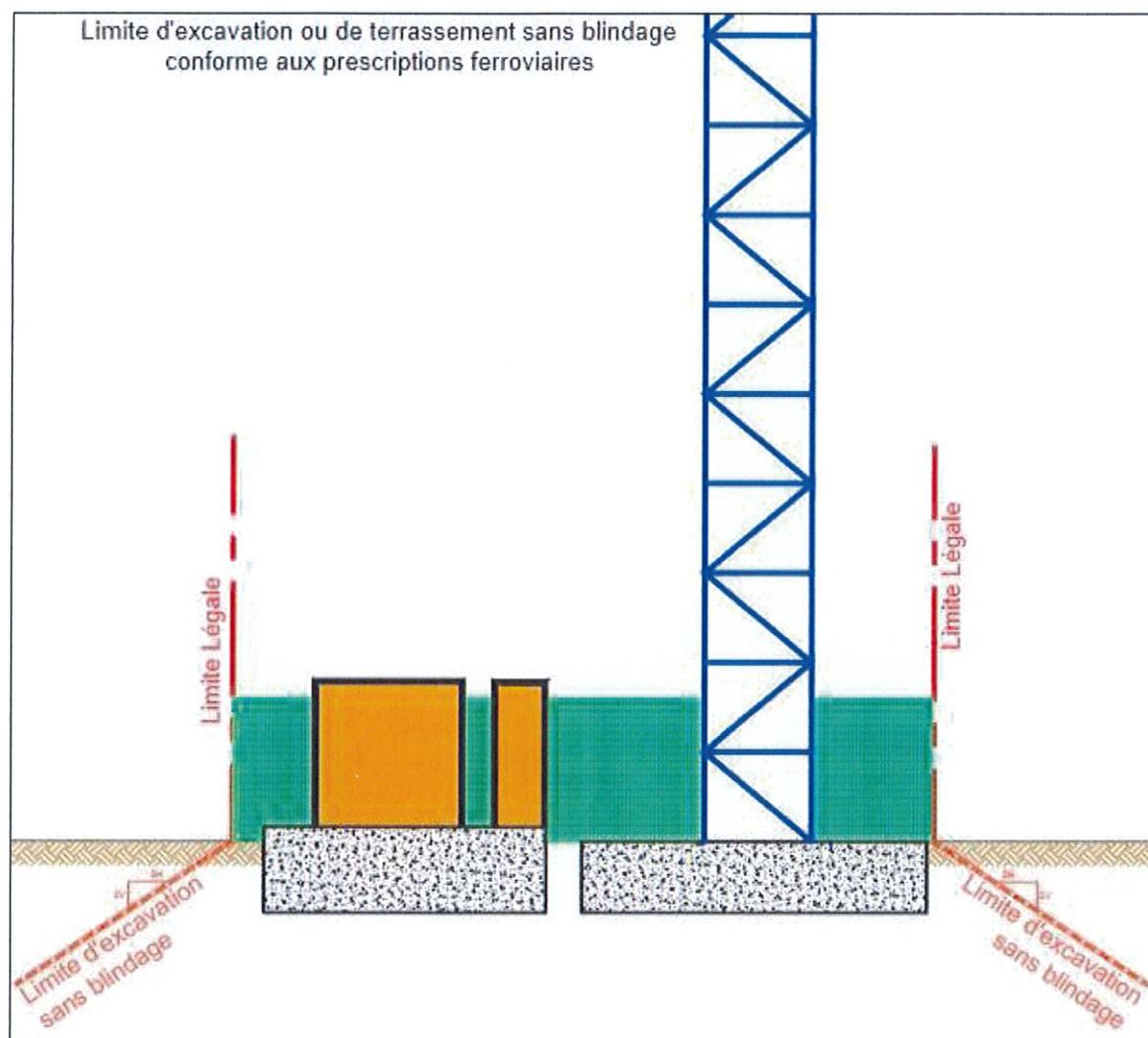
Exemple 1 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.



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.



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.



Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

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

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- **les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art**
- **plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.**

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

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

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

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

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

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

2° Droits résiduels du propriétaire

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



La Défense, le 15 OCT 2004

ministère
de l'Équipement
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer



direction
des Transports
terrestres
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat et
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements

Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DIT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J).

La circulaire DAU-DIT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « *les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols.* »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
mél : du@equipement.gouv.fr

.../...

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.

Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des transports terrestres,


Patrice RAULIN

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,


François DELARUE

À PROPOS DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré. SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

Deuxième investisseur public français avec 4,9 milliards d'euros investis par an et 53 000 collaborateurs, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau réalise plus de 1500 chantiers au bénéfice des trains du quotidien circulant sur le réseau classique.

L'organisation territoriale permet d'assurer une relation de proximité avec les acteurs du système ferroviaire, les collectivités. En Bretagne – Pays de la Loire, SNCF Réseau regroupe 3 000 collaborateurs.

Retrouver l'actualité de nos projets et chantiers sur :

www.sncf-reseau.fr/bpl

Twitter : @SNCFReseau

Facebook : SNCF Réseau

SNCF Réseau

Direction territoriale

Bretagne – Pays de la Loire

1, rue Marcel Paul – BP 11 802

44 018 Nantes cedex 1

T. : 02 40 35 92 50



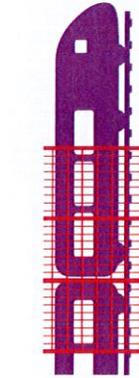
LA SÉCURITÉ EST L'AFFAIRE DE TOUS SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS SE CONCERTENT



Réalisation : Animproductions – Juillet 2016

GARANTIR LA SÉCURITÉ À PROXIMITÉ D'UNE VOIE FERRÉE

SUR VOTRE TERRITOIRE, VOUS MENEZ OU
VOUS AVEZ CONNAISSANCE D'UN PROJET DE :



- **construction à proximité d'une voie ferrée** (lotissements, entreprise, aménagement public,...)

La suppression du risque est à la charge du promoteur (installation de clôtures par exemple).



- **aménagement aux abords d'un passage à niveau**

Un passage à niveau constitue une infrastructure commune entre les domaines routiers et ferroviaires.

Toute modification de son environnement doit faire l'objet d'une analyse de risque, et être présentée à SNCF Réseau pour avis.



- **aménagement de cheminements doux**

La gestion des cheminements doux sur un passage à niveau relève du domaine de la commune (liaison douce, voie verte, piste cyclable,...).

VOTRE INTERLOCUTEUR SNCF RÉSEAU
BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE :



- **vous assiste** dans l'analyse des risques



- **apporte** ses préconisations



- **rappelle** les procédures et la réglementation en cours

NOUS CONTACTER LE PLUS EN AMONT POSSIBLE :
contactsecuritebpl@reseau.sncf.fr



RAPPEL IMPORTANT

En cas de dysfonctionnement d'un passage à niveau, utilisez le téléphone spécifique situé à proximité pour prévenir l'agent SNCF de la gare la plus proche



INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnement. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluiés, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.



Le Président

M. Sébastien MIOSSEC
Quimperlé Communauté
1 rue Andréï Sakharov – CS 20245
29394 QUIMPERLE Cedex

Département Entreprises et Territoire

JFG-PLC-LL-CS-2024-008
Tél. 02 98 98 29 29 - Fax 02 98 98 29 46

**Objet : Modification de droit commun
du PLUi de Quimperlé Communauté**

Quimper, le 2 septembre 2024

Monsieur le Président, *Sébastien,*

Par le courrier du 15 juillet 2024, vous sollicitez l'avis de la Chambre de commerce et d'industrie Finistère sur la délibération du Conseil communautaire de Quimperlé Communauté prescrivant la modification de droit commun de son Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'objectif de la modification est de corriger un certain nombre de règles écrites afin de les rendre plus compréhensibles.

Après étude du dossier présenté, la Chambre de commerce et d'industrie Finistère émet un avis favorable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

Bien à toi

Jean-François GARREC



Le Préfet

Quimper, le **- 3 SEP. 2024**

Affaire suivie par : M. Romain GOURLAOUEN
Tél : 02.90.77.21.83

Mél : romain.gourlaouen@finistere.gouv.fr

LE PREFET

à

M. le Président de Quimperlé Communauté

OBJET : Avis sur le projet de modification de droit commun n°1 du PLUi de Quimperlé Communauté

REF : Votre courrier de saisine en date du 15 juillet 2024

Conformément à l'article L.153-40 du code de l'urbanisme, vous m'avez notifié par courrier en date du 15 juillet 2024, reçu dans mes services le 18 juillet 2024, le projet de modification n°1 du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Quimperlé Communauté avant enquête publique.

Ce projet de modification portant sur

- la clarification ou la complétion de dispositions du règlement écrit pour faciliter la compréhension et son application,
- la correction d'erreurs matérielles

a fait l'objet d'une analyse par les services de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et n'appelle pas d'observation particulière de ma part.

Ce projet de modification étant soumis à l'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) au titre des dispositions de l'article L.151-12 du Code de l'urbanisme, les observations éventuelles de cette commission devront être prises en compte.

Mes services se tiennent à votre écoute et pour toute précision complémentaire, je vous invite notamment à prendre contact avec le service aménagement (unité planification urbanisme) de la DDTM.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général



François DRAPÉ

Copie : DDTM-SA (UPU) et DCL



**PRÉFET
DU FINISTÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale des territoires
et de la mer du Finistère**
Service d'économie agricole

Affaire suivie par : Mme Valérie BUREL

Tél : 02.98.76.59.30

Mél : ddtm-cdpenaf@finistere.gouv.fr

Le Directeur départemental

à

M. le Président de Quimperlé Communauté

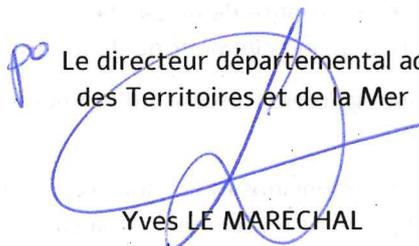
OBJET: Modification du PLUi – Consultation de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)

Monsieur le président,

Vous avez sollicité l'avis de la CDPENAF sur le projet de modification du PLUi.

Vous voudrez bien trouver ci-joint l'avis rendu par la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers lors de la séance du 26 septembre 2024.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

 Le directeur départemental adjoint
des Territoires et de la Mer
Yves LE MARECHAL



**PRÉFET
DU FINISTÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale des territoires
et de la mer du Finistère**
Service d'économie agricole

**COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA
PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES
ET FORESTIERS (CDPENAF)**

Réunion du 26 septembre 2024

Modification du PLUi de Quimperlé Communauté

Quimperlé Communauté a engagé une modification de droit commun par délibération du Conseil communautaire le 20 juin 2024. Au titre des articles L.151-11 et L.151-12 du code de l'urbanisme, le projet de modification de droit commun est soumis pour avis à la CDPENAF. Cette modification prévoit pour l'essentiel l'adaptation des règles écrites, afin de faciliter sa lecture, sa compréhension et son application en tenant compte du retour d'expérience de la mise en œuvre du document.

Conformément à l'article L.151-12 du Code de l'urbanisme, le projet de modification du PLUi de Quimperlé communauté a prévu, dans les zones agricoles et agricoles littorales (A/AI) ; et naturelles et naturelles littorales (N/NI), de modifier la réglementation des extensions des bâtis existants et des changements de destinations ainsi que leurs annexes.

- examen au titre de l'article L151-12 (règlement écrit relatifs aux annexes et extensions en zone A et N) :

Les articles suivants sont concernés par ce projet de modification :

- La règle propose de ne pas bloquer la possibilité de créer des extensions d'habitations intervenues suite à un changement de destination.
- Il est également proposé d'harmoniser la définition d'extension dans les secteurs agricoles (A et AI) :
 - Les extensions et les annexes devront être créées soit uniquement en emprise au sol, soit uniquement en fonction de la surface de plancher ;
 - Les extensions des habitations existantes, consistent uniquement en un agrandissement de la surface de plancher à l'intérieur d'une construction existante de même destination ;
 - Une harmonisation de la rédaction de la règle d'extension des habitations dans les Espaces proches du Rivage (EPR), entre les dispositions générales du règlement et les articles des zones AI/NI ;
 - Il serait possible pour les bâtiments existants, à destination d'habitation, en zones A/AI et N/NI, d'accueillir plusieurs logements dans leurs enveloppes bâties au lieu d'un seul, tout en préservant le caractère naturel, agricole ou forestier de la zone ;

- une emprise au sol des piscines qui ne dépassera pas 50 m².

M[...] et M[...] émettent des réserves sur la possibilité de créer plusieurs logements sur un même site ; cette possibilité constituant de fait une dérogation aux prescriptions de la CDPENAF. Cette ouverture présente un risque de dérive au développement de l'urbanisation dans le milieu rural avec la création de nouveaux hameaux.

De même, les possibilités d'extension d'habitations suite à un changement de destination pose question. M[...] développe l'hypothèse de la transformation d'un garage en habitation dans un deuxième temps.

En réponse à une interrogation de M[...] sur la quantification des surfaces correspondant aux changements de destination dans les documents d'urbanisme, M[...] indique, qu'actuellement il est demandé que le nombre de logements créé par identification de bâtiments susceptibles de changer de destination soit quantifié et pris en compte dans le quota de logements à créer. Il va y avoir une évolution importante dans le cadre de la mise en œuvre du ZAN puisque ce seront le changement de destination et le jardin attenant qui seront considérés comme de la consommation d'espace et seront pris en compte dans le compte foncier.

M[...] souligne le risque, via les changements de destination, de passer de la préservation d'un patrimoine à de l'urbanisation dans l'espace rural.

La modification du règlement écrit des zones A et N est soumise au vote :

Nombre de votants : 15

Nombre d'avis favorable sous réserve de ne pas permettre dans le règlement écrit la possibilité d'accueillir plusieurs logements dans leurs enveloppes bâties au lieu d'un seul et de ne pas permettre le changement de destination des annexes : 15

Sous ces réserves, la commission émet un avis favorable sur la modification du règlement écrit des zones A et N du PLUi de Quimperlé Communauté.

- examen au titre de l'article L151-11 (inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination) :

- La liste des bâtiments repérés n'évolue pas ;
- La règle a été complétée afin de préciser que le changement de destination d'un bâtiment principal (repéré sur le plan de zonage) emporte le changement dans la même destination de ses locaux accessoires ;
- le règlement permet aussi le changement de destination pour d'autres activités des secteurs primaire, secondaire ou tertiaire, uniquement des sous destinations « industrie » et « entrepôt » sous condition de ne pas générer de nuisances les rendant incompatibles avec l'habitat existant.

Le rapporteur indique, qu'hormis le dernier point qui n'est pas compatible avec les prescriptions de la CDPENAF, puisqu'il autorise les changements de destination des bâtiments identifiés en zone agricole ou naturelle pour de l'industrie et de l'entrepôt, les autres modifications ne soulèvent pas d'observation.

M[...] souligne que ces dispositions visant à permettre l'installation d'activités diverses en zone agricole constitue une dérive concernant l'utilisation de la zone agricole. Il s'interroge sur l'intérêt de déterminer des zones agricoles pour in fine y autoriser d'autres activités.

M[...] souligne le risque de développement d'une activité industrielle dans cette zone.

M[...] insiste sur l'importance de préserver les bâtiments agricoles dans le cadre du ZAN. Il est préférable que les bâtiments restent dans le domaine agricole et servent à de la compensation pour les exploitations agricoles dans le cadre de l'application du ZAN.

M[...] souligne les contradictions en termes de développement de l'urbanisation sur le territoire de Quimperlé Communauté, avec la création d'activité alors que, dans le même temps, une exploitation agricole souhaitant se développer a été confrontée à des difficultés.

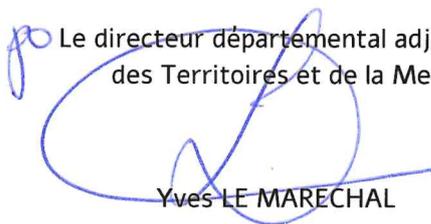
M[...] aborde la problématique du désamiantage des bâtiments agricoles.

La modification de l'inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination est soumis au vote :

Nombre de votants : 15

Nombre d'avis favorable avec réserve : 15

Sous réserve de ne pas autoriser le changement de destination des bâtiments agricoles identifiés pour de l'industrie ou de l'entrepôt, la commission émet un avis favorable sur la modification de l'inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination prévue au projet de modification du PLUi de Quimperlé Communauté.

 Le directeur départemental adjoint
des Territoires et de la Mer

Yves LE MARECHAL

O: Tuche
C: Jenez D.
Président
D.
Flora
JP.

Arrivé le
07 OCT. 2024
QUIMPER

Monsieur le Président
Maire
1 rue Andrei Sakharov
29 394 QUIMPERLE

Objet : Modification n° 1 de PLUi de
Quimperlé Communauté
Dossier suivi par :
Olivier CAROFF
02 98 52 49 43
Olivier.caroff@bretagne.
chambagri.fr

A Rennes, le 27 septembre 2024

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, vous avez sollicité l'avis de notre organisation sur votre projet de modification n°1 de PLUi.

A vous lire, cette modification est motivée essentiellement par des adaptations du règlement écrit afin de faciliter sa compréhension.

A notre lecture des modifications du règlement écrit des zones A et N, nous appréhendons les avenants plus comme une permissivité et un encouragement pour le développement de l'habitat comme des activités autres qu'agricole en secteur rural.

Concernant les possibilités de réaliser des extensions sur les bâtiments ayant fait l'objet de changement de destination, il convient de rappeler que cela est contraire aux orientations de la CDPENAF, au principe que :

- Le changement de destination se doit de conserver un caractère architectural. Dans le cas présent le règlement des extensions n'est pas encadré. Il est possible de voir des toits plats, des choix de matériaux non compatibles à cet objectif,..
- Au travers de la possibilité de faire une extension, cela laisse présager que nous sommes plus sur une volonté de rechercher des supports à l'urbanisation diffuse en secteur rural que d'une réelle volonté de conservation du patrimoine bâti, en vue certainement de répondre aux objectifs du ZAN.

La possibilité de réaliser jusqu'à 4 logements au sein d'un même bâti dans le cadre d'un changement de destination vient encore ouvrir les possibilités de développer de l'habitat au sein de l'espace rural. Sur certains anciens corps de ferme, seulement deux bâtiments étoilés pourraient potentiellement offrir huit logements supplémentaires. Il est donc possible de générer des hameaux nouveaux ex nihilo par ce biais.

Adresse de correspondance :
Rue Maurice Le Lannou
CS 14226
35042 Rennes Cedex

02 23 48 23 23
bretagne.chambres-agriculture.fr

Vous inscrivez également que le changement de destination d'un bâtiment repéré au PLUi emporte le changement de destination des bâtiments annexes. Cette lecture vient à contourner la consultation de la CDPENAF ou de la CDNPS sur d'éventuels changements de destination de bâtiments annexes (non identifiés) à postériori. Sur ce point vous comprendrez bien nos inquiétudes.

Aussi nous sommes étonnés de voir la permissivité offerte pour des changements de destinations visant accueillir des activités des secteurs primaires, secondaires et tertiaires au sein de bâtiments agricoles.

Au travers des différentes modifications visées ci-dessus, il est clairement affiché une volonté de profiter des bâtiments agricoles non valorisés pour asseoir de l'habitat dispersé et des activités économiques non agricoles en zone Agricole. Si ces mesures viennent répondre aux objectifs ZAN post 2031 en limitant l'artificialisation des sols, elles s'inscrivent cependant en contradiction avec les objectifs avancés dans votre PADD de « maintien d'une agriculture vivante ».

Comment souhaitez-vous préserver une agriculture vivante notamment en secteur littoral en dévitalisant les structures agricoles par l'encourageant les changements de destination ?

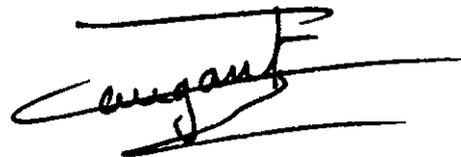
Comment souhaitez-vous répondre à vos objectifs de PAT, si vous freinez la reprise de bâtis existants en encourageant la spéculation immobilière sur les bâtiments agricoles ?

Parallèlement, dès lors que vous souhaitez au travers de cette modification faciliter la lecture du PLUi et sa compréhension, nous regrettons que cette procédure ne soit pas l'occasion de clarifier le règlement écrit sur les modalités de gestion des haies et talus repérés au titre de la loi paysage. La notion d'entretien du bocage étant très subjective en fonction des différents acteurs du monde rural, il aurait été intéressant d'annexer un document qui précise les interventions qui relèvent d'une déclaration préalable et celles ne relevant d'aucune autorisation. Depuis la tempête Ciaran, il convient de noter que les conflits sur le sujet sont de plus en plus prégnants et que les polices d'assurances réfléchissent à se désengager sur les dégradations de lignes notamment de la fibre.

Autant de questions et de contradictions dans les objectifs visés, nous invitent à prononcer un avis défavorable sur la modification présentée, afin d'assurer un « maintien d'une agriculture vivante » sur votre territoire pour reprendre vos propres mots.

Restant à votre disposition, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de nos salutations distinguées.

Jean Hervé Caugant
Président de la chambre
d'Agriculture du Finistère





moëlan
sur-mer
— MOLAN

Ville de Moëlan-sur-Mer
02 98 39 60 10
Urbanisme@moelan-sur-mer.bzh

Arrivé le
01. OCT. 2024
QUIMPERLÉ CO

Monsieur Le Président
Quimperlé Communauté
1 Rue Andreï Sakharov
29394 QUIMPERLE

Moëlan-sur-Mer, le 27 septembre 2024

N/Réf : JEG/GH/VL/24-591
V/Réf : SM/DD/JPH/JL/SLB/LH/124

Objet : Notification modification de droit commun n°1 du PLUi

Monsieur Le Président,

Dans le cadre de la modification du PLUi, je vous informe que j'émetts un avis favorable sur le document proposé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour La Maire,
Le 1er Adjoint au Maire
délégué à l'habitat,
à l'urbanisme et aux mobilités.

Gwenaël HERROUET



Arrivé le
01 DEC 2024
COMPTABLE CH

LIBRARY
UNIVERSITY OF TORONTO

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

REDENE, le 11 octobre 2024



M. Le Président
Quimperlé Communauté
1 rue Andreï Sakharov
29300 QUIMPERLE

OBJET : PLUi – Modification de droit commun n°1

Monsieur le Président,

Je vous adresse ci-après l'avis de la commune sur la modification de droit commun n°1 :

- Clôtures en zones N/NI : il nous paraît difficile de n'autoriser une clôture que si posée à 30 centimètres au-dessus de la surface du sol.

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



Le Maire, Yves BERNICOT

DEL 2024/098

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

L'An deux mil vingt quatre
Le Mercredi 18 Septembre à 19H00

LE CONSEIL MUNICIPAL légalement convoqué, s'est réuni à l'Espace Youenn Gwernig sous la présidence de Monsieur Jean-Yves LE GOFF, MAIRE DE SCAER.

Étaient présents 25 Conseillers sur 29 :

MM Jean-Yves **LE GOFF**, Hélène **LE BOURHIS**, Robert **RAOUL**, Martine **BOUCHER**, Jean-François **LE MAT**, Marie-Pierre **GIRE**, Danielle **LE GALL**, Frédéric **LE BEUX**, Fabienne **CAILLAREC**, Ludovic **RUHIER**, Frédéric **MICHEL**, Anne **LE GALL**, Marine **SENECHAL**, Anne-Laure **LE GRAND**, Didier **MORGANT**, Delphine **BOUGUENNEC**, Michel **GARO**, Isabelle **TANGUY**, Roland **SAINT-JORE**, Marie-Antoinette **PEDRONO**, Gaétan **COSQUER**, Kaëlig **PENCREAC'H**, Marie-Josée **CANEVET**, Pierrette **LE FLOCH**, Didier **DALLENNES**.

ABSENTS EXCUSES : Jean-Pierre **GUILLOU**, Anke **HULSHOF**, Jacqueline **SABATIER**, qui ont donné pouvoir respectivement à Michel **GARO**, Marine **SENECHAL**, Isabelle **TANGUY**.

ABSENT : Isabelle **DEWINTRE**

Madame Marine **SENECHAL** a été élue Secrétaire.

DEL 2024/ / 2024/098 : AVIS COMMUNAL SUR LA MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE QUIMPERLÉ COMMUNAUTÉ :

RAPPORTEUR M. **RAOUL**,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le les statuts de la communauté d'agglomération de Quimperlé Communauté ;

VU le le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé par délibération du conseil communautaire de Quimperlé Communauté en date du 9 février ;

VU la délibération du conseil communautaire de Quimperlé Communauté, en date du 30 mai 2024, approuvant la modification simplifiée n°01 du Plan local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) ;

Il est engagé la procédure de modification de droit commun n°01 du Plan Local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'objet de cette modification de droit commun concerne l'adaptation des règles écrites, suite à une année d'application, afin de faciliter sa lecture, sa compréhension et son application en tenant compte du retour d'expérience de la mise en œuvre du document.

Les pièces concernées sont :

- *Pièce 3.a : règlement écrit*
- *Pièce 3.c.1. 1 : Livret n°1, cadre commun des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles*
- *Pièce 3.c.2.3 : Livret n°7, OAP thématique insertion architecturale et paysagère des constructions*

Les finalités de la modification du règlement écrit sont de :

- *Clarifier ou compléter certaines règles et définitions du règlement pour faciliter leur compréhension et lever toute ambiguïté d'interprétation qui ont pu s'avérer problématiques dans l'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme.*
- *Améliorer l'écriture réglementaire pour mieux répondre aux objectifs retenus lors de l'approbation du PLUi.*
- Adopter ponctuellement et uniquement pour ce qui peut ressortir d'une modification de droit commun, le règlement au cadre législatif national qui a évolué depuis l'approbation du PLUi.

La finalité de la modification du Livret 1 des OAP « Introduction Cadre commun » est de :

- Mettre en cohérence le document avec les modifications apportées dans le règlement écrit.

La finalité de la modification du livret 7 de l'OAP thématique « insertion architecturale et paysagère »

- Mettre en cohérence le document avec les modifications apportées dans le règlement écrit.

L'autorité environnementale, dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas, sera saisie pour se prononcer sur la nécessité ou non de soumettre le dossier de modification de droit commun à évaluation environnementale, conformément à l'article R. 104-12 du Code l'urbanisme.

Le projet de modification de droit commun n°01 sera notifié aux maires des communes membres de Quimperlé Communauté ainsi qu'aux personnes publiques associées mentionnées à l'article L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'urbanisme, avant la mise en œuvre de l'enquête publique.

Une enquête publique sera réalisée sur le projet de modification de droit commun n°01, auquel seront joints les avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale. La mise en œuvre de l'enquête publique fera l'objet au préalable d'un arrêté venant en préciser les conditions et modalités de mise en œuvre.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents ou représentés,

DECIDE,

Article N°1 :

D'EMETTRE un avis favorable sur ce projet.

Pour extrait certifié conforme,
Jean-Yves LE GOFF,
MAIRE DE SCAER





EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 16 SEPTEMBRE 2024

L'an deux mil vingt-quatre, le seize du mois de septembre, à vingt heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la mairie d'Arzano, en séance ordinaire, sous la présidence de Madame Anne BORRY, Maire d'Arzano.

Étaient présents : BORRY Anne, EVENNOU Jean-Luc, LE ROCH Marie-Françoise, GUÉGUIN Gisèle, HÉLOU Annie, VALÉGANT Jacques, SYLVESTRE Jean-Yves, LE GLEUT Jean-Paul, CORDROC'H Jacques, TANGUY Patrick, DE PENFENTENYO Aude

Excusés : DE MOUCHERON Cosme ayant donné procuration à DE PENFENTENYO Aude
LE HEN Gwenola ayant donné procuration à HÉLOU Annie

Nombre de conseillers en exercice	Nombre de conseillers présents	Nombre de votants
13	11	13

Secrétaire de séance : Patrick TANGUY

Date de convocation : 10/09/2024

Date d'affichage : 17/09/2024

Objet de la délibération : Avis communal sur le projet de modification de droit commun n°1 du PLUi

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Quimperlé Communauté a été approuvé par délibération du conseil communautaire de Quimperlé Communauté en date du 9 février 2023 et rendu exécutoire le 14 février 2023. Une modification simplifiée portant sur la correction d'erreurs matérielles a été approuvée le 30 mai 2024 et rendu exécutoire le 7 juin 2024.

Les objectifs poursuivis par cette modification de droit commun concernent l'adaptation des règles écrites du PLUi, suite à une année d'application, pour en faciliter sa lecture, sa compréhension et son application en tenant compte du retour d'expérience de la mise en œuvre du document.

La procédure a été prescrite par un arrêté du Président de Quimperlé Communauté en date du 20 juin 2024.

Les pièces concernées par cette modification sont :

- Pièce 3.a : règlement écrit
- Pièce 3.c.1.1 : Livret n°1, cadre commun des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles
- Pièce 3.c.2.3 : Livret n°7, OAP thématique insertion architecturale et paysagère des constructions

L'objectif de modification du règlement écrit est de :

- Clarifier ou compléter certaines règles et définitions du règlement pour faciliter leur compréhension et lever toute ambiguïté d'interprétation qui ont pu s'avérer problématique dans l'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme ;
- Améliorer l'écriture règlementaire pour mieux répondre aux objectifs retenus lors de l'approbation du PLUi ;
- Adapter le règlement au cadre législatif national qui a évolué depuis l'approbation du PLUi ;
- Corriger des erreurs matérielles

L'objectif de modification du Livret 1 des OAP "Introduction Cadre commun" et du livret 7 de l'OAP thématique "insertion architecturale et paysagère" est de mettre en cohérence le document avec les modifications apportées dans le règlement écrit.

Il est précisé que l'ensemble des autres pièces du PLUi, et notamment le plan de zonage, les règles graphiques, les changements de destination identifiés, le contenu de chaque Orientation d'Aménagement et d'Urbanisme sectorielle restent inchangées dans le cadre de la présente modification de droit commun.

Ainsi, selon, l'article L153-40 du code de l'Urbanisme, « avant la mise à disposition du public du projet, le président notifie le projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9. Le projet est également notifié aux maires des communes concernées par cette modification »

ENTENDU l'exposé de Madame le maire,

Le conseil municipal, après avoir en avoir délibéré :

ÉMET un avis favorable sur la modification de droit commun n°1 du PLUi.

Vote : 13 voix pour

Pour extrait certifié conforme,
Anne BORRY,
Maire d'Arzano



A handwritten signature in black ink, appearing to be "A. Borry", is written to the right of the official stamp.



Ti-ker Kload-Karnoed
Ar Pouldu-Dolan

CLOHARS-CARNOËT, le 04/10/2024

Jacques JULOUX
Maire,

Arrivé le

08 OCT. 2024

A

Monsieur le Président de Quimperlé
Communauté
1, rue Andreï Sakharov
CS 20245
29 394 QUIMPERLE Cedex

Objet : Avis sur la modification de droit commun du PLUi

N/Réf. : JJ/PDL/JJ-09-20089

Monsieur le Président,

Par courrier du 15 juillet dernier, vous nous avez transmis, pour avis, le projet de modification de droit commun du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Aussi, par la présente, nous venons vous faire part de nos remarques constatées à la lecture du dossier.

Tel qu'évoqué dans notre courrier du 27 septembre 2023 par lequel nous vous faisons part de nos demandes d'évolutions du PLUi, nous souhaiterions que soient intégrés les éléments suivants dans le PLUi :

- Interdiction des bâches plastiques sur les talus situés en bordure de voie ou d'emprise publique, à inscrire dans le règlement du PLUi ;
- Linéaires d'arbres à protéger dans le lotissement « Domaine de Kerambellec », comme c'était le cas dans le PLU de la commune (cf. les documents graphiques ci-après) :

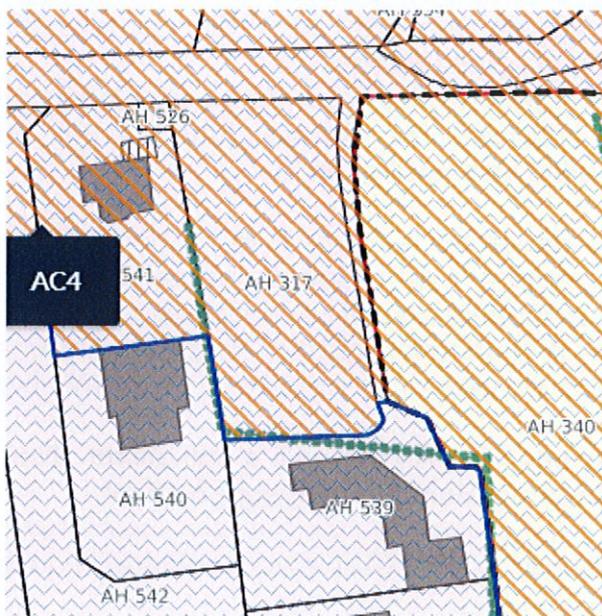
VILLE DE NATURE & DE CULTURE

Mairie de Clohars-Carnoët, 1 place Général de Gaulle, 29360

Tél : 02 98 71 53 90 - fax : 02 98 71 59 83 - mail : mairie@clohars-carnoet.fr - www.clohars-carnoet.fr

- Parcelle AH 317 – 3 rue de Porsguern : rajouter le linéaire d'arbres au sud de la parcelle qui était présent au PLU mais qui ne l'est plus au PLUi.

AU PLU :



AU PLUi :



Nous avons également relevé les coquilles suivantes à la lecture des éléments que vous avez transmis ou des éléments à préciser :

- Concernant les dispositions générales relatives à la mobilité et plus particulièrement au stationnement, il est proposé que ne soient pas concernées par les normes en matière de stationnement, les changements de destination en zone urbaine.
⇒ **nous proposons que soient précisés les types de changements de destination non concernés par les normes (uniquement les changements de destination vers habitation ?)**

- Concernant les dispositions générales relatives à la mobilité et plus particulièrement au stationnement, il est proposé que ne soient pas concernées par les normes en matière de stationnement les extensions des constructions existantes à destination habitation prévoyant une augmentation de la surface de plancher supérieure à 60 m², par logement.
⇒ **nous pensons qu'il y a une coquille et qu'il s'agit plutôt d'une augmentation de la surface de plancher inférieure à 60 m².**

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous porterez à notre courrier.

Le Service Urbanisme de la mairie de Clohars-Carnoët reste à votre disposition pour tous renseignements ou informations complémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

**Le Maire,
Jacques JULOUX**

