

SNCF IMMOBILIER**DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST**

15, Boulevard de Stalingrad - 44 000 NANTES



Nantes, le 21 janvier 2022

Je vous prie de trouver ci-dessous nos préconisations :

CARTOGRAPHIE :

SUJETS ENVIRONNEMENT & DEVELOPPEMENT DURABLE :

- PROJET DE VALORISATION :

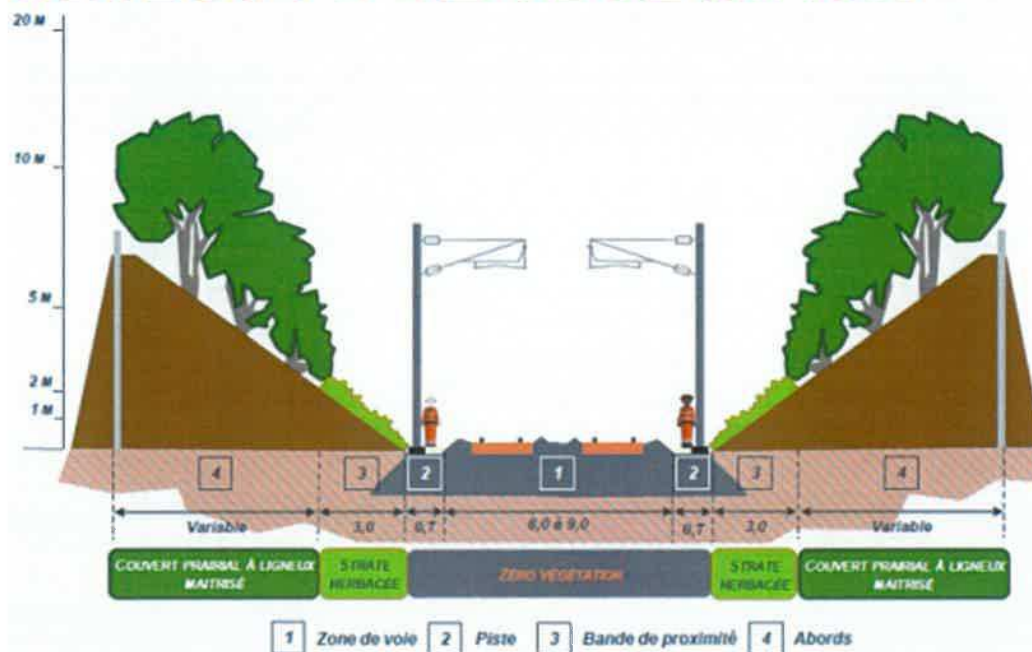
SNCF Réseau est ouvert pour étudier les projets qui pourraient être développés sur l'emprise des lignes qui ne sont plus circulées (voies vertes, mobilités alternatives, autres projets spécifiques).

- VEGETATION :

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires ainsi que la sécurité des agents. 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 limitée sur les bandes de proximité et une végétation éparse de faible développement sur les abords (cf. schéma ci-dessous).

Ce sont ces objectifs que SNCF ambitionne par les plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires qui ont été ou vont être mis en œuvre dans les années à venir. Les documents d'urbanisme (PLU notamment) devront permettre à SNCF Réseau ce niveau de maîtrise de la végétation à terme, tout en préservant les intérêts environnementaux.

OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



- BIODIVERSITE & ELEMENTS REMARQUABLES :

La délimitation d'espaces boisés classés ou de haies protégées sur les emprises ferroviaires contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risquent de tomber sur les voies et/ou les caténaires.

La présence d'espaces boisés classés ou de haies protégées sur les parcelles riveraines des emprises ferroviaires peut également s'avérer contraignante pour les riverains à qui il pourra être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises).

Nous attirons également votre attention sur le fait que désigner des parcelles ferroviaires en tout ou partie comme appartenant à des trames vertes et bleues dans un document d'urbanisme pourrait avoir des conséquences sur d'éventuels développements ou travaux nécessaires à l'activité ferroviaire.

SECURITE & RISQUE FERROVIAIRE :

- PASSAGE A NIVEAU :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF Réseau développe depuis plus de 15 ans une politique de sécurisation qui s'inscrit dans les plans ministériels successifs (plan Bussereau 2008, plan Cuvillier 2013, plan Gayte 2019). Le maintien des niveaux de sécurité atteints et l'engagement d'actions pour les élever chaque fois que nécessaire sont inhérents à toutes les politiques déployées et mises en œuvre au sein du groupe SNCF.

L'article 132-7 du code de l'urbanisme, modifié par la loi d'orientation des Mobilité en décembre 2019, prévoit que « les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme » soient associés à l'élaboration de ces schémas ou plans. La collectivité territoriale devra solliciter SNCF Réseau pour avis sur d'éventuels projets urbains à proximité des voies ferrées. Elle est tenue d'évaluer l'impact de ces évolutions sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude. De plus, lors de tout projet d'aménagements urbains aux abords des passages à niveau, les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

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

Pour tous les travaux à proximité d'un passage à niveau, les préconisations édictées par le CEREMA dans la note d'information 133 « les travaux routiers à proximité des passages à niveau » devront être appliquées et le gestionnaire ferroviaire devra être contacté.

- RISQUE FERROVIAIRE EN LIGNE :

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

TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE :

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

REJET DES EAUX PLUVIALES :

Aux abords des gares et des sites ferroviaires, la collectivité devra veiller, dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement, à ne pas rejeter leurs eaux pluviales sur et vers les emprises ferroviaires.

Pour les secteurs déjà urbanisés, la collectivité mettra en œuvre des solutions visant à réduire les rejets d'eau vers les emprises ferroviaires. Les rejets d'eaux pluviales existants dans les emprises SNCF devront faire l'objet d'une régularisation sous la forme d'une convention de rejets avec SNCF Réseau.

PERIMETRES DE PROTECTION REGLEMENTAIRE AUX ABORDS DES PARCELLES FERROVIAIRES :

De manière générale, veiller sur les périmètres de protection réglementaires envisagés aux abords des parcelles ferroviaires (attention aux orientations d'aménagements paysagers (OAP) qui peuvent influencer la réalisation des travaux).

La maintenance et l'entretien de nos ouvrages doivent pouvoir être réalisés sans modification des zonages réglementaires à venir.

Les servitudes d'utilité publique :

Le territoire de l'intercommunalité des TERRES DU VAL-DE-LOIRE est traversé par la ligne :

- 527 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux-St-Jean

Le tableau de synthèse :

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

SNCF IMMOBILIER
Direction Immobilière Territoriale de l'Ouest
15 Boulevard Stalingrad
44000 NANTES

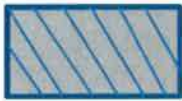
La fiche T1 :

Les servitudes d'utilité publique s'appliquant le long du domaine ferroviaire doivent être mentionnées dans la fiche T1 dont vous trouverez un exemplaire, avec sa notice explicative, en annexe. Ce document reprend les mesures édictées par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et doit, pour être opposable aux tiers, être intégré dans le PLU.

Le plan de servitudes :

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

T1



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

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

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

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

Le Responsable du Pôle Valorisation Immobilière


Sylvain GOUTTENEGRE

