

À l'attention de Monsieur Olivier Cazaux
Chef de l'Unité
DDT du Gers
Service Territoire et Patrimoines
Unité Planification et Urbanisme Opérationnel
19, place du Foirail - BP 342
32 007 AUCH CEDEX

Marseille, le 30 juillet 2019

Nos Réf. : PG/D-2019-/VALO
Affaire suivie par : Pauline Guitton
Tél : 04 65 38 97 81
✉ documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr

Objet : Contribution au Porter à Connaissance - Révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Castéra Lectourois

Monsieur,

Dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Castéra Lectourois, vous avez sollicité SNCF afin que nous portions à votre connaissance toutes les informations nécessaires à la production de ce document sur le périmètre communal.

Par la présente, je vous remercie d'avoir associé le Groupe Public Ferroviaire à cette procédure.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Mobilités, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

PORTER A CONNAISSANCE

Les contraintes ferroviaires

Le territoire de la commune de Castéra Lectourois est partiellement traversé par la ligne ferroviaire suivante :

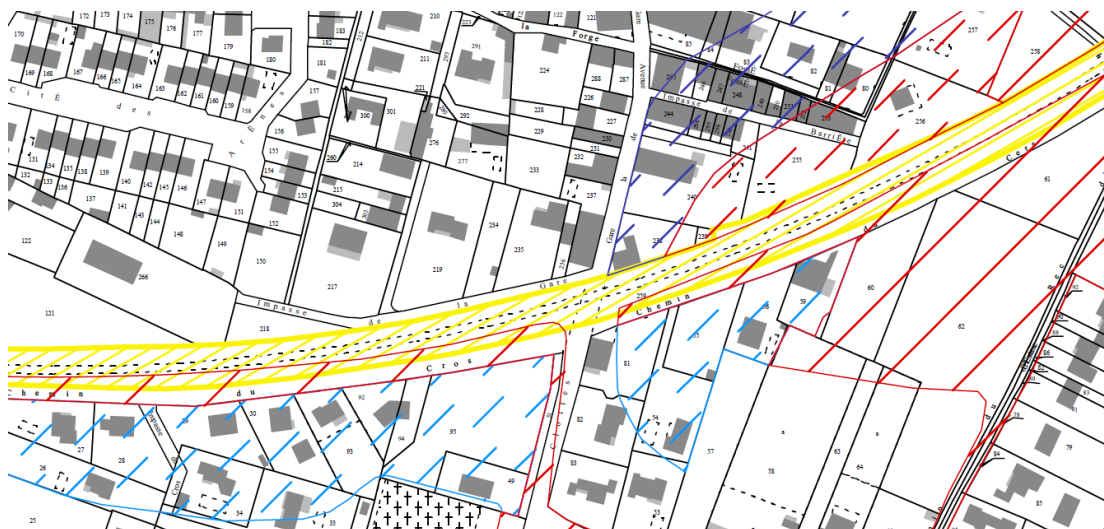
- Ligne neutralisée n° 647 000 de Bon-Encontre à Vic-en-Bigorre, du PK 160+850 au PK 167+450.

Servitudes d'utilité publique relative au chemin de fer :

Il est joint à la présente une fiche T1 ainsi qu'une notice technique qui précise lesdites servitudes. Cette notice illustre les cas d'application de la loi du 15 juillet 1845 et du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié.

La servitude T1, devra figurer au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique. Le texte l'instituant et sa notice technique explicative devront être annexés au volet des servitudes d'utilité publique. Le document graphique des servitudes annexé au PLU devra figurer

l'emprise ferroviaire sous des hachures. Dans la légende en face du symbole correspondant, la mention suivante devra être reportée : « zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer ».



Servitude T1 - zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer

Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :

Pour toute construction nouvelle, le constructeur devra se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires suivant la législation en vigueur. Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.
3. L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

Conséquences hydrauliques lors d'aménagements aux abords des installations ferroviaires :

Tout aménagement de terrains, tendant à réduire les infiltrations des eaux zénithales dans les sols ou à augmenter les écoulements empruntant les ouvrages hydrauliques sous le long de voie ferrée, devra faire l'objet d'une étude spécifique relative aux incidences éventuelles sur les installations ferroviaires.

Cette étude devra vérifier que la protection de la voie ferrée (voie, plate-forme, ouvrage d'art, etc.) est toujours assurée en période de crue centennale et le débit des rejets devra respecter les valeurs naturelles avant aménagements.

Il conviendra que SNCF soit saisie des éléments d'étude, des rapports hydrauliques et des études d'aménagement (ex : bassin de rétention), concernant les modifications susceptibles du réseau hydraulique existant pouvant mettre en défaut la pérennité des installations ferroviaires. SNCF pourra être amenée à émettre des réserves ou à faire part de son désaccord. Les adaptations des ouvrages du domaine ferroviaire rendues nécessaires par le projet seront à la charge du demandeur.

Terrassements importants :

Tous terrassements importants, en remblai ou en déblai, à proximité immédiate du chemin de fer, doivent faire l'objet d'un avis préalable à SNCF. Il en est de même pour tout terrassement, même de faible importance, mais nécessitant l'utilisation d'engins mécaniques de forte puissance.

Tirs de mines :

Tous travaux nécessitant des tirs de mines, même ponctuels, à moins de 500 mètres (en distance horizontale) d'une ligne de chemin de fer doivent faire l'objet d'un avis préalable de SNCF.

Passages à niveau :

Ligne	N° PN	Point Kilométrique	Commune	Voirie	Type de PN
647 000	10	160+856	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	11	161+637	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures sans barrières sans SAL
647 000	12	162+120	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	13	162+774	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	14	163+656	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	15	163+995	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières

647 000	16	164+922	Castéra Lectourois	CD 219-0	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	17	165+264	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	18	165+928	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières
647 000	19	166+718	Castéra Lectourois	Voie Communale	PN public pour voitures équipé de signalisation automatique lumineuse avec 1/2 barrières

D'une manière générale, il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer les passages 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.

Tout projet d'urbanisation ou routier doit prendre en compte les particularités techniques à réaliser sur les 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.

Tunnels ferroviaires :

Néant.

Ponts-routes – Ponts-rails – Murs de soutènement :

En règle générale, toute modification d'un ouvrage existant ou tout projet de construction nouvelle doit faire l'objet d'une demande d'étude géométrique à adresser à SNCF au moins 18 mois à l'avance.

NOTE D'ENJEUX : Projets ferroviaires et immobiliers

1. Projets ferroviaires

Néant.

2. Projets Immobiliers

Les enjeux du zonage

SNCF souhaite que ses emprises soient inscrites dans un zonage dit « banalisé ». En effet, il n'est pas nécessaire de prescrire un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains. Le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Un zonage spécifique apparaît incompatible avec les principes de mixité et de renouvellement urbain posés par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme, dans sa nouvelle version, énonce les destinations possibles des zonages PLU mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social engage le groupe ferroviaire auprès de l'État à créer les conditions favorables aux opérations de construction de logements. Enfin, l'État attend de SNCF qu'elle optimise la gestion de son domaine. Or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche, d'une part, le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (implantation de commerces, d'hôtels dans les gares, etc.) et d'autre part, la valorisation des actifs (cession ou concession à un tiers).

3. Informations complémentaires

Les informations ci-dessous sont également à prendre en compte :

1. Le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
2. Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires.
3. Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.

4. Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.
5. Pour chaque demande de permis de construire ou lotissement jouxtant la plateforme ferroviaire il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe 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.

À cet effet, nous vous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers de permis de construire à proximité des emprises ferroviaires existantes à la Direction Immobilière Territoriale Grand Sud dont voici les coordonnées :

SNCF IMMOBILIER
Direction Immobilière Territoriale Grand Sud
Conservation du patrimoine
4 rue Léon Gozlan
CS 70014
13 331 Marseille Cedex 03

SNCF souhaiterait être informé et associé au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier du PLU.

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

Pauline Guitton
Chargée d'urbanisme



PJ :

- Fiche T1 et sa notice explicative
- Circulaire du 15 octobre 2004 portant abrogation du zonage ferroviaire