

REÇU LE

18 SEP. 2023



Monsieur Alain BOULANGER
Maire d'Aubigny-au-Bac
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY-AU-BAC

Douai, le 13 septembre 2023

Abancourt	Grevillers
Ablainzevelle	Guémappe
Achiet-le-Grand	Hablain-les-Prés
Adinfer	Hamel
Arleux	Hamelincourt
Aubencheul-au-Bac	Hannescams
Aubigny-au-Bac	Haucourt
Avesnes-les-Bapaume	Haynecourt
Avesnes-le-Sec	Hem-Lenglet
Ayette	Hendecourt-les-Cagnicourt
Bancourt	Hendecourt-les-Ransart
Bantigny	Heninel
Bapaume	Henin-sur-Cojeul
Baralle	Hermies
Beaumetz-les-Cambrai	Hordain
Beaurains	Inchy-en-Artois
Behagnies	Iwuy
Bellonne	Lagnicourt-Marcel
Beugnatre	Lebucquiere
Beugny	Lécluse
Biache-Saint-Vaast	Lieu-Saint-Amand
Biefvillers-les-Bapaume	Marcq-en-Ostrevant
Bienvillers-au-Bois	Marquette-en-Ostrevant
Bihucourt	Marquion
Blécourt	Mercatel
Boiry-Becquerelle	Moenvres
Boiry-Notre-Dame	Monchecourt
Boiry-Sainte-Rictrude	Monchy-au-Bois
Boiry-Saint-Martin	Monchy-le-Preux
Boisleux-au-Mont	Morchies
Boisleux-Saint-Marc	Mory
Bouchain	Moyenneville
Bourlon	Neuville-sur-Escout
Boursies	Neuville-Vitasse
Boyettes	Noreuil
Brunémont	Oisy-le-Verger
Bucquoy	Pailencourt
Bugnicourt	Palluel
Buissy	Pelves
Bullecourt	Plouvain
Cagnicourt	Pronville-en-Artois
Chérisy	Quéant
Courcelles-le-Comte	Raillencourt-Sainte-Olle
Croisilles	Récourt
Cuvillers	Rémy
Doignies	Riencourt-les-Bapaume
Douchy-les-Ayette	Riencourt-les-Cagnicourt
Dury	Rumaucourt
Ecourt-Saint-Quentin	Sailly-en-Ostrevant
Ecoust-Saint-Mein	Sailly-les-Cambrai
Epinoy	Sains-les-Marquion
Ervillers	Saint-Léger
Estrées	Saint-Martin-sur-Cojeul
Estrun	Sancourt
Etaing	Sapignies
Eterpigny	Sauchy-Cauchy
Favreuil	Sauchy-Lestrée
Féchain	Saudemont
Ficheux	Tortequesne
Fontaine-les-Croisilles	Vaulx-Vraucourt
Frémicourt	Villers-en-Cauchies
Fresnes-les-Montauban	Villers-les-Cagnicourt
Fressain	Vis-en-Artois
Fressies	Vitry-en-Artois
Gavrelle	Wancourt
Gomiécourt	Wasnes-au-Bac
Graincourt-les-Havrincourt	Wavrechain-Sous-Faulx

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 6 septembre, vous sollicitez un avis concernant la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Le SAGE de la Sensée a été approuvé le 21 février 2020. Le PLU nécessite d'être en compatibilité avec le SAGE.

Vous souhaitez modifier le règlement, à savoir l'augmentation de la hauteur des habitats légers de loisirs.

Concernant le règlement du SAGE, rien ne s'y oppose car aucune disposition n'est encore prévue.

Je vous signale toutefois que le SDAGE 2022-2027 traite des HLL dans sa disposition A-9.4

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération.

Charles BEAUCHAMP

Président de la CLE du SAGE de la Sensée

Lille, le

22 SEP. 2023

Monsieur Alain Boulanger
Maire d'Aubigny-au-Bac
Hôtel de Ville
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY-AU-BAC

A l'attention du service Urbanisme

Objet : Modification simplifiée du PLU d'Aubigny-au-Bac
Notification des Personnes Publiques Associées

PJ : -

V/Références : courrier du 6 septembre 2023 AB/RC_22-09/23

N/Références : ANP30-2303266 – DNP30-2374407 **Affaire suivie par :** Thierry LÉTANG, chargé de mission études et réflexions portuaires

Tél. : 03 20 15 49 70 – Port. : 07 60 48 03 91 – courriel sdve.dt-npdc@vnf.fr

Monsieur le Maire,

En application de l'article L. 153-40 du code de l'urbanisme, vous m'informez par courrier en date du 6 septembre 2023 de la procédure de modification simplifiée du PLU d'Aubigny-au-Bac, prescrite par un arrêté du 9 mai 2023.

En effet, la commune souhaite :

- Modifier l'orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur situé entre la RD 148 et la rue du 19 mars 1962, pour permettre la réalisation d'un béguinage ;
- Modifier le règlement pour augmenter la hauteur des habitats légers de loisir démontables.

Après examen, cela n'a pas d'incidence sur l'activité de VNF, ni sur des projets à venir.

En réponse, je vous informe que VNF donne un avis favorable aux modifications envisagées du PLU d'Aubigny-au-Bac.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

 **La Directrice territoriale**


Olivier MATRAT



REÇU LE
02 OCT. 2023

Le Vice-Président

Monsieur Alain BOULANGER

Maire
Hôtel de Ville
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY-AU-BAC

Lille, le **28 SEP. 2023**

Monsieur le Maire,

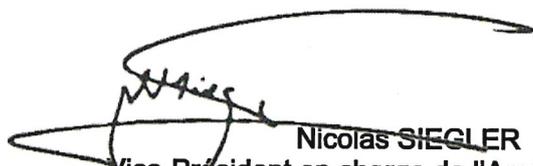
Les politiques d'aménagement et d'urbanisme ont un impact majeur sur le territoire. C'est pourquoi le Département porte un intérêt particulier à ces questions.

Conformément aux articles L.132-7 et L.132-11 du Code de l'Urbanisme, vous avez notifié au Département le projet de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Après étude de votre dossier, il s'avère que cette procédure ne porte pas atteinte aux prescriptions du Département en matière d'aménagement.

Je vous remercie de me transmettre un dossier dématérialisé relatif à cette procédure quand celle-ci aura été approuvée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'expression de ma considération distinguée.


Nicolas SIEGLER
Vice-Président en charge de l'Aménagement du
territoire et du Canal Seine-Nord Europe

Ref : N°DTT-RUH 20230120, Direction Territoires et Transitions, manon.camus@lenord.fr , Tél. : 03.59.73.56.75

lenord.fr

Conseil départemental du Nord - 51, rue Gustave Delory - 59047 Lille cedex - Tél. : 03 59 73 59 59 - @lenord.fr

Saint-Amand-les-Eaux,
Le 29 septembre 2023

REGU LE
02 OCT. 2023

Monsieur Alain BOULANGER
Maire
Mairie
59265 AUBIGNY AU BAC

N/Réf. : GL/JC/SD
Objet : Modification du PLU

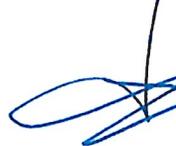
Monsieur le Maire,

J'ai bien reçu votre courrier relatif à la modification simplifiée du PLU de votre commune et je vous en remercie.

Cependant, la commune d'Aubigny au Bac n'est pas située sur le territoire du Parc naturel régional Scarpe-Escaut, son avis n'est donc pas requis.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'expression de mes meilleures salutations.

Le Président



Grégory LELONG



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

REÇU LE
18 OCT. 2023



Votre contact : Géraldine AUBERT
Experte Planification et Urbanisme
☎ 03.27.99.90.19
g.aubert@eau-artois-picardie.fr

Monsieur le Maire
Mairie d'Aubigny au Bac
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY AU BAC

Douai, le 11 OCT. 2023

N/REF: RP3/SPP/SU/GA/af/135567
V/REF: Votre courrier daté du 6 septembre 2023
OBJET: Votre demande relative au PLU d'Aubigny au Bac

Monsieur le Maire,

Suite à votre courrier concernant la modification simplifiée de votre PLU, les services de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie attirent votre attention sur les enjeux associées à la gestion des eaux dans le cadre de l'élaboration de ce document.

En effet, le code de l'urbanisme instaure une obligation de compatibilité des documents d'urbanisme avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les SAGE. Ainsi, les PLU(i), en l'absence de SCOT, doivent être compatibles avec « *les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux* » et « *les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux* ».

Nous vous invitons donc à bien vérifier que votre PLU est compatible avec les dispositions du SDAGE et notamment les éléments listés en annexe.

En particulier, vous veillerez à bien mettre en place des techniques alternatives au ruissellement dans les différents projets d'urbanisme prévus sur votre commune (parkings, voiries, ...) et comme le stipule l'orientation A2 et les dispositions A-2.1, et A-2.2 du SDAGE 2022-202 (cf. annexe jointe).

Pour vous aider dans cette démarche, vous pouvez vous référer au guide de déclinaison de l'eau dans les documents de PLUi qui a été développé par notre agence en 2018 et mis à jour en 2022 avec le SDAGE 2022-2027. Ce guide, conçu spécifiquement pour accompagner les instructeurs en urbanisme est téléchargeable et consultable sur le site de l'agence de l'eau Artois Picardie dans la rubrique du SDAGE 2022-2027

https://www.eau-artois-picardie.fr/sites/default/files/guide_urba_plui_modifie_pcb_230123af.pdf

Nous vous invitons également à vous rapprocher de l'animatrice du SAGE Sensée sur lequel le secteur d'étude se situe (Séverine Ramette : severine.ramette@symea.net).

Des données complémentaires peuvent être disponibles et valorisées pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

Enfin, sachez que l'Agence de l'Eau Artois Picardie est en mesure d'accompagner financièrement les collectivités qui engagent des actions (études, travaux) pour atteindre le bon état des masses d'eau. Les thématiques concernées recouvrent notamment le traitement des eaux pluviales, la préservation des zones humides, la restauration des cours d'eau, la maîtrise des pollutions.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Général,

Agence de l'Eau ARTOIS-PICARDIE
La Directrice Générale Adjointe
Thierry MATYKOWSKI
Isabelle MATYKOWSKI

Annexe : liste des éléments du SDAGE Artois Picardie avec lesquels le document d'urbanisme doit être compatible

-Gérer les eaux pluviales : Le SDAGE stipule que les documents d'urbanisme déclinent le principe de gestion intégrée des eaux pluviales, à savoir : limiter l'imperméabilisation, gérer ces eaux à la source et favoriser l'infiltration. Ainsi, les collectivités identifient les secteurs où des mesures doivent être prises en conséquence. Une fois ces éléments définis, le SDAGE recommande fortement que les zonages pluviaux soient intégrés aux annexes des documents d'urbanisme et traduits dans le règlement des PLU(i) (cf. *orientation/disposition A2, A-2.1 et A-2.2*) ;

-Inventorier les fossés, aménagements d'hydrauliques douces et ouvrages de régulation : les documents d'urbanisme intègrent cet inventaire et les préservent en application du code de l'urbanisme (cf. *disposition A-4.2*) ;

-Eviter le retournement des prairies et préserver, restaurer les éléments fixes du paysage: Les collectivités veillent dans leurs documents d'urbanisme au maintien et à la restauration des prairies et des éléments de paysage, notamment en utilisant : les zones agricoles protégées, les orientations d'aménagement et de programmation, les espaces boisés classés (y compris les haies) et l'identification des éléments de paysages (cf. *disposition A-4.3*) ;

-Préserver l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau : Les règlements des documents d'urbanisme assurent la préservation de l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau au titre de leur compatibilité avec les SAGE qui les concernent et mettent en oeuvre les dispositions permettant d'assurer une telle préservation. (cf. *disposition A-5.1*) ;

-Intégrer les connaissances liées aux fonctionnalités écologiques dans le porter à connaissance : dans le cadre des procédures liées aux documents d'urbanisme, les porter à connaissance intègrent les connaissances relatives à la fonctionnalité écologique des cours d'eau et des milieux aquatiques continentaux et littoraux susceptibles d'être impactées (cf. *disposition A-7.4*) ;

-Prendre en compte les enjeux liés aux écosystèmes aquatiques : Les documents d'urbanisme prennent en compte une stratégie locale qui identifie les enjeux en termes de préservation et de restauration des écosystèmes aquatiques, y compris les corridors écologiques, en vue de la préservation des enjeux en matière de biodiversité aquatique (cf. *disposition A-7.5 du SDAGE 2022-2027*) ;

-Classer les zones humides identifiées: les zones humides identifiées dans les SAGE doivent bénéficier d'un classement en zone naturelle et forestière ou en zone agricole dans les documents d'urbanisme (cf. *Disposition A-9.1*);

-Préserver les zones humides : les documents d'urbanisme doivent protéger les zones humides de toute destruction grâce à leur règlement, en s'appuyant sur toutes les connaissances disponibles : « zone à dominante humide », RAMSAR, inventaires SAGE. Ces cartes ne sont pas exhaustives (cf. *Disposition A-9.3*) ;

-Mettre en œuvre la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) : la séquence ERC est appliquée lors de la mise en place de projets d'aménagement. Cette séquence consiste d'abord à éviter les impacts potentiels du projet en sélectionnant un site qui impactera le moins la biodiversité ou en renonçant au projet. Les impacts non évités doivent être réduits. Enfin, les impacts restants doivent faire l'objet de mesures compensatoires selon des règles définies par le SDAGE.

Ainsi, le SDAGE stipule qu'en cas de mesure compensatoire pour une zone humide, celle-ci doit se faire prioritairement sur le même territoire de SAGE que la destruction et en zones non agricole (c'est à dire hors zones A des PLU(i)). Nous vous recommandons vivement de vous référer pour plus de détails à la *Disposition A-9.5* ;

-Éviter les habitations légères de loisirs dans les zones humides et l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau : Les documents d'urbanisme prévoient les conditions nécessaires pour préserver les zones humides, leur fonctionnalité et l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau en y interdisant les habitations légères de loisirs (cf. R.111-37 du code de l'urbanisme), qui entraîneraient leur dégradation. Les collectivités sont notamment invitées à classer les zones humides en zones naturelles et forestières ou en zones agricoles afin d'y interdire toute extension ou réhabilitation d'habitations légères de loisirs (cf. *Disposition A-9.4*) ;

-Préserver les aires d'alimentation des captages : Les documents d'urbanisme contribuent à la préservation et à la restauration qualitative et quantitative des aires d'alimentation des captages (cf. *disposition B 1.2*);

-Anticiper et prévenir les situations de crise par la gestion équilibrée des ressources en eau : les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'urbanisme adaptent leur développement urbain à la disponibilité des ressources en eau au travers de leurs documents d'urbanisme (cf. *Orientation B-2*) ;

-Mettre en regard les projets d'urbanisation avec les ressources en eau et les équipements à mettre en place : Les documents d'urbanisme doivent être élaborés en cohérence avec les schémas de distribution d'eau potable et doivent mettre en regard les projets d'urbanisation et de développement économique avec les ressources en eau disponibles et les équipements à mettre en place (cf. *disposition B-2.2*);

-Préserver le caractère inondable des zones identifiées : Les documents d'urbanisme préservent le caractère inondable de ces zones (cf. *Disposition C-1.1*) ;

-Éviter toute aggravation des risques d'inondations : Pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones, les documents d'urbanisme comprennent des dispositions visant à éviter toute aggravation des risques d'inondations notamment à l'aval, en limitant l'imperméabilisation, en privilégiant l'infiltration, ou à défaut, la rétention des eaux pluviales et en facilitant le recours aux techniques alternatives et au maintien, éventuellement par identification, des éléments de paysage (haies, ...) en application de l'article L151-23 du code de l'urbanisme (cf. *disposition C-2.1*) ;

-Préserver le caractère naturel des annexes hydrauliques : Les documents d'urbanisme préservent le caractère naturel des annexes hydrauliques et des zones naturelles d'expansion de crues (cf. *Disposition C-4.1*);

REÇU LE
20 NOV. 2023

MAIRIE DE AUBIGNY AU BAC
Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY AU BAC

Service : Aménagement Territorial
Nos références : CD / RL / IM / 2023 - 689
Dossier suivi par : Rénaud Lefebvre
renald.lefebvre@npdc.chambagri.fr
Vos références :
Objet : **Modification simplifiée du PLU AUBIGNY AU BAC**

Saint-Laurent-Blangy, jeudi 9 novembre 2023

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Maire,

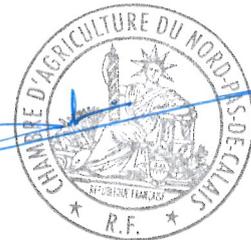
Vous avez sollicité l'avis de la Chambre d'Agriculture sur la modification simplifiée du PLU de Aubigny au Bac et nous vous en remercions.

Après analyse du dossier, nous vous informons que ce projet de modification n'appelle **pas d'observation particulière** de la part de notre établissement.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Président,

Christian DURLIN



Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z



Direction
Agence Hauts de France 2040
Service aménagement régional

Région
Hauts-de-France

Réf : AHDF-2023-026105
Dossier suivi par : Stéphanie DEPREZ
Tél : 03 74 27 15 32
Mail : stephanie.deprez@hautsdefrance.fr

Monsieur Alain BOULANGER
Maire
Mairie d'Aubigny au Bac
Place de la Mairie
59265 AUBIGNY AU BAC

Amiens, le **21 NOV. 2023**

Objet : Modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre courrier concernant la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la commune de AUBIGNY AU BAC.

Les PLU sont des instruments opérant pour la gestion de l'espace et le développement équilibré des territoires. C'est pourquoi la Région porte un intérêt à ce document stratégique.

Le SRADDET Hauts-de-France a été adopté le 30 juin 2020 et approuvé par le Préfet le 4 août 2020. Il est intégralement téléchargeable sur <https://2040.hautsdefrance.fr/download/sraddet-adopte-en-2020/>.

Au titre de l'article L 4251-3 du CGCT et selon la hiérarchie des normes, le SRADDET s'impose au Schéma de cohérence territorial et à défaut au PLU. La Région a décidé de concentrer son accompagnement sur les Schémas de cohérence territoriaux et c'est donc à travers le SCoT de votre territoire (qui intègre votre commune et le périmètre de votre PLU) que le SRADDET s'appliquera.

C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir excuser l'absence des services régionaux au cours de la procédure citée en objet.

Veillez croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Par délégation du Président du Conseil régional,

Patricia LECOEUVRE
Directrice

N.B. : Cet accusé de réception ne tient pas lieu d'avis de la Région sur le projet



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. (0)3 74 27 00 00 – fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr



VOS RÉF. Ab :rc_22-09/23
NOS RÉF. 2023_26_PA_PLU_Aubigny-au-Bac
INTERLOCUTEUR : Christophe DELMER
TÉLÉPHONE : 03.20.13.67.94
E-MAIL : rte-cdi-lil-scet-urbanisme@rte-france.com
OBJET : PA – Modification simplifiée du
PLU d’**Aubigny-au-Bac**

Hotel de Ville
1, place du Général-De-Gaulle
59265 Aubigny-au-Bac
mairie@aubigny-au-bac.fr
Marcq-en-Baroeul,
le 23/06/2022

Monsieur le Maire,

Nous faisons suite à votre courrier reçu le 06/09/2023 relatif au projet arrêté concernant le PLU de la commune d’**Aubigny-au-Bac**.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d’urbanisme, nous n’exploitons pas d’ouvrage de transport du réseau public de transport d’électricité à haute ou très haute tension (supérieure à c’est-à-dire supérieure à 50 kV). Nous n’avons donc aucune observation à formuler.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d’agréer, Monsieur le Maire, l’assurance de notre considération très distinguée.

Cyril WAGNER

Directeur Adjoint Centre Développement & Ingénierie de Lille

Chef du Service Concertation Environnement Tiers

Copie : DDT du Nord ddtm@nord.gouv.fr

Centre Développement Ingénierie Lille
62, rue Louis Delos
59700 MARCQ EN BAROEUL
TEL : 03.20.13.66.00

www.rte-france.com



Page 1 sur 1

05-09-00-COUR



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis conforme de la mission régionale d'autorité
environnementale Hauts-de-France,
sur l'examen au cas par cas « ad hoc » réalisé par
la commune d'Aubigny-au-Bac
sur la modification simplifiée n°2 du plan local d'urbanisme
d'Aubigny-au-Bac (59)**

n°GARANCE 2023-7441

Avis conforme
rendu en application
du deuxième alinéa de l'article R.104-33 du code de l'urbanisme

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France, qui en a délibéré collégalement, le 31 octobre 2023, en présence de Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher et Jean-Philippe Torterotot,

Vu la directive n°2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et notamment son annexe II ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles R.104-33 à R.104-38 ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu le décret n°2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable;

Vu le décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » ;

Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 30 août 2022 portant organisation et règlement intérieur de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 18 avril 2023 portant désignation d'un président de mission régionale d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (MRAe) ;

Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 2 mai 2023 portant cessation de fonction et nomination de membres de la mission régionale d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (MRAe) ;

Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 19 juillet 2023 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (MRAe) ;

Vu le règlement intérieur de la MRAe adopté le 8 septembre 2020, et notamment son article 6 ;

Vu le dossier d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) réalisé pour avis conforme et déposé par la commune d'Aubigny-au-Bac (59), le 8 septembre 2023, relatif à la modification simplifiée n°2 de son plan local d'urbanisme ;

Vu la consultation de l'agence régionale de santé Hauts-de-France du 20 septembre 2023 ;

Considérant que le projet vise à :

- modifier l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone 1Aub, située entre la

route départementale RD148 et la rue du 19 mars 1962, pour permettre la réalisation d'un bégainage en imposant désormais une densité de 19 logements à l'hectare (comprenant les espaces publics et les voiries) telle que prévue par le schéma de cohérence territoriale au lieu de 17 ;

- modifier le règlement pour permettre d'augmenter la hauteur des habitats légers de loisirs démontables et transportables en zone Nh (zone naturelle d'habitations isolées) en passant de 2,5 à 2,9 mètres ;

Considérant qu'il appartient à la personne publique responsable de s'assurer que la procédure mise en œuvre pour l'évolution de son document d'urbanisme est conforme aux dispositions prévues par le code de l'urbanisme et en particulier, que son projet ne relève pas d'une révision soumise à évaluation environnementale systématique ;

Rend l'avis qui suit :

La modification simplifiée n°2 du plan local d'urbanisme de la commune d'Aubigny-au-Bac n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et il n'est pas nécessaire de la soumettre à une évaluation environnementale.

Conformément à l'article R.104-33 du code de l'urbanisme, la personne publique responsable rendra une décision en ce sens.

Le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public.

Un nouveau dossier d'examen au cas par cas du projet est exigible si celui-ci, postérieurement au présent avis conforme, fait l'objet de modifications.

L'avis est mis en ligne sur le site internet de l'autorité environnementale.

Fait à Lille, le 31 octobre 2023

Pour la Mission régionale d'autorité
environnementale Hauts-de-France
La Présidente de séance



Hélène FOUCHER



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 : dm@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.

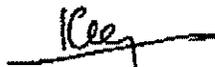
Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

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

Douai, le 11/09/2023

Bureau des affaires territoriales
Affaire suivie par : Jean DERACHE
Tél : 03 27 93 59 71
jean.derache@nord.gouv.fr

Le sous-préfet de Douai

à

Monsieur le maire d'Aubigny-au-Bac

Objet : Aubigny-au-Bac – modification simplifiée du plan local d'urbanisme (P.L.U)
Réf : votre lettre du 6 septembre 2023.

Par courrier cité en référence, vous me communiquez un lien internet à suivre afin de télécharger le dossier relatif à la procédure citée en objet.

Il ne m'est cependant pas possible de télécharger le fichier correspondant, le site n'étant pas inscrit dans la liste autorisée par le centre de Cyberdéfense du Ministère de l'Intérieur pour des raisons de sécurité.

Comme je vous le précisais dans ma lettre du 22 mai 2023, l'article L.123-13-1 du Code de l'Urbanisme impose la notification du projet de modification avant sa mise à disposition du public, aux diverses personnes publiques associées (P.P.A.) mentionnées aux I et III de l'article L.123-4 du même code. Cette transmission doit leur permettre d'être informées de l'évolution du document d'urbanisme et, le cas échéant, de formuler leurs observations.

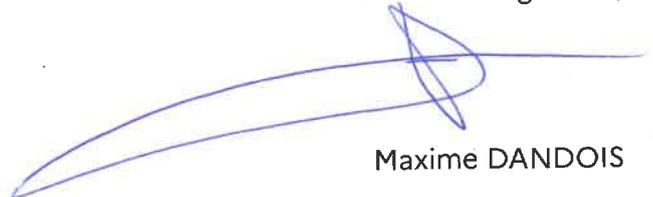
Dans la mesure où ces dernières peuvent vous être adressées directement, il conviendra, pour vous permettre d'en tenir compte le cas échéant et de modifier votre dossier avant la mise à disposition du public, de préciser dans le courrier d'accompagnement du dossier, les dates auxquelles cette dernière se déroulera.

J'attire également votre attention sur le fait que l'article L 123-13-3 II rappelle que « les modalités de mise à disposition sont précisées, selon le cas, par l'organe délibérant de l'établissement public compétent ou par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition ».

Aussi, je vous remercie de bien vouloir me faire parvenir, avant la mise à disposition au public du projet de modification simplifiée, cinq exemplaires de la délibération du conseil municipal d'Aubigny-au-Bac précisant les modalités et les dates de la mise à disposition, ainsi que cinq exemplaires du dossier correspondant. Je vous précise que l'ensemble de ces pièces doit m'être adressé en format papier uniquement.

A défaut, la sécurité juridique de la procédure ne saurait être garantie.

Pour le sous-préfet et par délégation,
le secrétaire général,



Maxime DANDOIS



Administratif et Juridique

746, rue Jean-Perrin
Parc d'activités de Douai-Dorignies
BP 300 - 59351 Douai Cedex
☎ 03 27 99 89 89
✉ contact@douaisis-agglo.com

Affaire suivie par : Christine URBAN
☎ 03 27 99 89 14
✉ curban@douaisis-agglo.com

Nos réf : 2023.004913
Vos réf : AB/RC_22-09/23

Monsieur Alain BOULANGER
Maire d'AUBIGNY-AU-BAC
Hôtel de ville
Place du Général de Gaulle
59265 AUBIGNY-AU-BAC

06 OCT. 2023

Objet : Modification simplifiée de votre Plan Local d'Urbanisme

Monsieur le Maire,

Vous m'avez transmis pour avis le projet de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de votre commune qui vise à :

- modifier l'OAP située entre la RD148 et la rue du 19 mars 1962 pour permettre l'accueil d'un béguinage,
- augmenter la hauteur des habitats légers de loisirs à 2,90 mètres en zone Nh.

Les modifications apportées n'appellent pas de remarques particulières de ma part.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président

Christian BOIRET





REÇU LE
06 OCT. 2023

Monsieur Alain BOULANGER
Maire
Place de la Mairie
59265 Aubigny-au-Bac

Douai, le 04 octobre 2023

Réf : LC/AP/10-2023/n° *132*

Objet : Avis sur la modification simplifiée du PLU d'Aubigny-Au-Bac

Monsieur le Maire, Cher collègue,

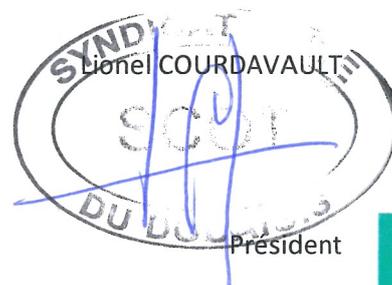
Vous avez notifié au SCOT Grand Douaisis le projet de modification simplifiée du PLU de Aubigny-Au-Bac le 8 septembre dernier afin de rendre un avis sur la compatibilité des modifications apportées avec le SCoT exécutoire.

Vous trouverez joint au présent courrier le rapport d'analyse relatif à la compatibilité des modifications apportées au PLU avec le SCoT qui a fait l'objet d'un avis lors du bureau syndical du 04 octobre 2023.

J'attire votre attention sur le fait que votre PLU approuvé en mars 2019 n'a pas fait l'objet d'une mise en compatibilité avec le SCoT révisé exécutoire depuis février 2020. Votre référente technique PLU au SCOT Grand Douaisis, Adeline Pérotin, se tient à votre disposition pour échanger sur cet aspect (03.27.98.52.02 / aperotin@grand-douaisis.org).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, Cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Cordialement





AVIS DU SCOT GRAND DOUAISIS

Bureau syndical du 4 octobre 2023

Modification simplifiée du PLU de Aubigny-Au-Bac

Etat de la procédure

Date d'approbation du document d'urbanisme exécutoire : la commune d'Aubigny-Au-Bac dispose d'un PLU approuvé en mars 2019. Il a fait l'objet d'une modification simplifiée en décembre 2021. La commune a prescrit la modification simplifiée de son PLU par arrêté le 9 mai 2023.

Objet de la procédure : Modification simplifiée

Date de réception : 08 septembre 2023

FICHE PROJET

Maîtrise d'ouvrage	Aubigny-Au-Bac
Maitre d'œuvre	Urbycom
Contexte	Aubigny-Au-Bac est une commune qui se situe au sud du Grand Douaisis, sur le territoire de Douaisis Agglo. La commune d'Aubigny-au-Bac est identifiée comme pôle de proximité.
Dynamique territoriale observée	En 2023, la commune compte 1161 habitants (INSEE). Elle connaît depuis 2009 une baisse de sa croissance démographique due à un solde migratoire négatif. A l'instar du constat national, la taille des ménages diminue. Pour autant, la commune dispose d'une forte proportion de grands logements (87% de T4 et +).
Objet de la procédure	La procédure de modification simplifiée porte sur 2 points : <ul style="list-style-type: none">- Faire évoluer les orientations d'aménagement définies dans l'OAP sur le secteur situé entre la RD148 et la rue du 19 mars 1962 ;- Modifier le règlement de la zone Nh afin d'augmenter la hauteur des habitats légers de loisir.

Le SCoT Grand Douaisis a approuvé son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé le 17 décembre 2019. Celui-ci est exécutoire depuis le 19 février 2020.

Conformément à l'article L 131-4 du code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les documents en tenant lieu) sont compatibles avec le SCoT.

Le présent rapport expose l'analyse de la compatibilité des modifications apportées au PLU avec le SCoT exécutoire.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES MODIFICATIONS DU PLU AVEC LE SCoT

Modification de l'OAP située entre la RD148 et la rue du 19 mars 1962.

Le secteur de l'OAP n'est pas concerné par des objectifs du SCoT en matière de préservation de :

- De la trame verte ;
- Du gisement quantitatif et qualitatif de la ressource en eau ;
- Des secteurs d'intérêt paysager recensés dans le SCoT.

Toutefois, le secteur est couvert par la trame bleue définie dans le SCoT.

L'aménagement du secteur concerné par ladite OAP entraîne l'artificialisation de 1,65 ha.

Afin de permettre la réalisation d'un bégainage sur le secteur concerné par l'OAP, la commune souhaite apporter des modifications. Il s'agit :

- D'augmenter la densité brute (avec espace public et voirie) ;
- D'ajouter un phasage au sein de l'OAP afin de permettre l'aménagement progressif du secteur ;
- De supprimer la programmation initialement prévue sur le secteur ;
- De faire évoluer l'accès au secteur de projet et le schéma viaire compte-tenu du phasage de l'opération.

La densité

L'évolution apportée à la densité vise à mettre en compatibilité le PLU approuvé avant l'entrée en vigueur du SCoT révisé. Ainsi, l'orientation de l'OAP en la matière évolue en passant de 17 logements à l'hectare en densité brute à 19 logements à l'hectare.

Cette modification est compatible avec l'objectif du SCoT d'aménager le territoire avec sobriété.

Le phasage

La commune dispose d'un compte foncier en artificialisation à vocation résidentielle et mixte à l'horizon 2040 de 3,9°ha. Selon le SCoT, cette enveloppe foncière est mobilisable en deux temps : 50% pour la 1^{ère} décennie (2020-2030), 50% pour la seconde décennie (2030-2040). Une demande d'autorisation d'urbanisme a été faite en 2022 pour l'aménagement de la 1^{ère} tranche du secteur de projet faisant l'objet d'une OAP (Delebury 2). Si cette autorisation d'urbanisme a été délivrée l'aménagement de ladite zone entraîne l'artificialisation de 1,2°ha. Cette artificialisation doit être déduite de l'enveloppe foncière autorisée par le SCoT pour la 1^{ère} décennie.

La commune souhaite aménager le secteur progressivement. La 1^{ère} phase vise à aménager environ 0,8°ha au sud-ouest de l'emprise de l'OAP. La partie restante au nord et à l'est de l'OAP sera aménagée dans une seconde phase. La modification apportée à l'OAP ne définit pas d'échéancier prévisionnel pour l'aménagement de la seconde phase, ni d'orientations spécifiques sur le secteur.

Afin de répondre pleinement au souhait de la commune d'aménager progressivement ladite zone et de s'inscrire dans les orientations du SCoT en matière de maîtrise de la consommation foncière, il convient de préciser le phasage de l'OAP en ajoutant un échéancier prévisionnel. Cet échéancier doit tenir compte de l'artificialisation engendrée par les autorisations d'urbanisme délivrées à la date d'approbation du SCoT et celle engendrée par les modifications apportées à l'OAP (aménagement de la zone et voie de desserte au nord).

Enfin, l'OAP prévoit un traitement paysager à l'Est du site afin de permettre l'intégration paysagère des nouvelles constructions. Compte-tenu du phasage et de l'aménagement différé de cette partie de l'OAP, **il pourrait être pertinent de prévoir au sein de l'OAP des mesures favorisant l'intégration paysagère des constructions qui seront réalisées lors de la 1^{ère} phase.**

La programmation

Le SCoT poursuit l'objectif de diversifier les typologies de logements afin de répondre aux besoins de tous (petite typologies, vieillissement...). Il incite au développement de la mixité générationnelle et sociale au sein des opérations d'ensemble.

L'OAP exécutoire vise à produire des maisons en bandes T2-T4 à l'Ouest, des maisons individuelles T4-T5 à l'Est du site dont 50% de logements aidés. La commune souhaite apporter une réponse au vieillissement de sa population en permettant la construction sur le site d'un béguinage.

La notice explicative présente un plan masse concernant l'aménagement de la zone précisant les typologies de logements prévues ainsi que les formes urbaines (40 logements, dont 24 T2, 14 T3 et 5 lots individuelles ; 4 PLS, 10 PLAI, 21 PLUS). Les éléments programmatiques ne sont pas repris dans l'OAP. L'OAP maintient l'objectif de produire 50% de logements aidés sur le site. Il pourrait être opportun de préciser l'OAP sur cet aspect, en particulier sur les objectifs de production de petites typologies.

L'évolution de la programmation de l'OAP est compatible avec l'orientation du SCoT en faveur de la diversification de l'offre de logements afin de répondre aux besoins de tous.

La desserte du site

En matière de mobilité, le SCoT poursuit l'objectif de favoriser le déplacement en modes actifs (cycle et piéton). Il limite la création d'impasse dans les opérations d'ensemble afin de favoriser une perméabilité entre les nouvelles opérations et le tissu urbain existant.

Compte-tenu de l'inscription du phasage et de l'évolution de la programmation, le principe de desserte et le schéma viaire au sein du secteur évoluent. L'OAP modifié vise à prévoir deux accès à la zone au nord et au sud. Les voiries créées devront être accompagnées par des cheminements piétonniers et devront être mises en valeur par un traitement paysager. Elles pourront prendre la forme d'une voirie partagée.

S'agissant de l'accès au nord du site, il pourrait être pertinent de préciser dans l'OAP que son aménagement sera concomitant à la réalisation de la 2nde phase.

Les modifications apportées à l'OAP sont compatibles avec le SCoT et concourent à l'objectif de favoriser les mobilités actives et à ne pas enclaver les nouveaux secteurs urbains.

Afin de tenir compte de l'ambition du SCoT révisé en matière d'excellence environnementale et énergétique, il pourrait être pertinent de faire évoluer l'OAP afin d'inciter au développement de

projet exemplaire sur ces aspects (végétalisation, performance énergétique, choix des matériaux et des coloris favorisant l'adaptation au changement climatique...).

Modification du règlement de la zone Nh

Afin de préserver l'environnement et l'attractivité touristique du Grand Douaisis, le SCoT détermine des objectifs et orientations spécifiques concernant les habitats légers de loisirs (HLL). La construction de nouveaux HLL est interdite dans les lits majeurs des cours d'eau et au sein des secteurs de préservation/de protection de l'environnement (réservoirs de biodiversité, zones humides et à dominante humides...). La réhabilitation de HLL est autorisée sous conditions. Pour les HLL existants répondant aux normes de sécurité et sanitaires, les documents d'urbanisme définissent des mesures permettant de préserver les milieux naturels et d'interdire toute extension de ces constructions.

La zone Nh accueille des zones humides et à dominantes humides identifiées dans le SCoT.

Le règlement opposable fixe la hauteur maximale des constructions et installations de type habitats légers de loisir démontables, transportables à 2,5 mètres. La commune souhaite prévoir un rehaussement de 40 centimètres des habitats légers de loisir suite à un refus exprimé à une déclaration préalable portant sur la hauteur d'un projet de construction d'un habitat léger.

Cette évolution du règlement est marginale et ne remet en cause les orientations du SCoT. Toutefois, au regard des éléments de justification exposés dans la notice explicative concernant l'évolution du règlement du PLU ; j'attire votre attention sur les objectifs du SCOT susmentionnés en matière d'HLL, en particulier l'interdiction de construire de nouveaux HLL dans les lits majeurs des cours d'eau et au sein des zones à dominante humide et zones humides.

Commune d'Aubigny au Bac
Hôtel de ville
Place du Général de Gaule
59265 Aubigny au Bac

Nos réf : LL/DITN-1177-ST
Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX
Tél : 06 12 18 35 96
Mail : sylvie.trevaux@sncf.fr

Objet : PAC modification simplifier du PLU d'Aubigny au Bac

Lille, le 14 septembre 2023

Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du groupe public unifié SNCF.

Par courrier adressé à nos services le 6 septembre 2023, vous nous informez de la modification du PLU sur votre commune.

Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

Report de la Servitude d'utilité public aux documents du PLU

La commune d'aubigny au Bac est traversée par ligne 259 000 de Saint Juste en Chaussée à Douai, qui appartiennent toujours au 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 L2231-1 à L2231-9, Modifié par Ordonnance n°2021-444 du 14 avril 2021.

À la suite de la promulgation de l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et de son décret d'application n°1772-2021 en date du 22 décembre 2021, un nouveau document ST1 reprenant l'ensemble des servitudes d'utilités public ferroviaire a été rédigé, vous le trouverez en pièce jointe. Ce document doit être dans les pièces de l'annexe SUP du PLU.

Inscription dans le rapport de présentation le fondement des articles R123-9 du Code de l'Urbanisme et la circulaire du 15 octobre 2004

Nous vous invitons à inscrire dans le rapport de présentation les éléments relatifs à l'article R123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que "*des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs*" et d'autre part, sur la circulaire du 15 octobre 2004 qui demande à Mesdames et Messieurs les Préfets de Départements de veiller "*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*" qui justifient la caractéristique de service public de l'activité ferroviaire. Nous vous invitons également à décliner ces éléments dans les règlements couvrant les zonages traversés par le ferroviaire.

Nous vous rappelons en effet que le rapport de présentation doit quant à lui expliquer "*les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de programmation et le règlement*" conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'urbanisme.

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

La loi SRU et la circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 proscrivent le zonage "UF" destiné au domaine public ferroviaire.

L'objectif est de mieux intégrer le ferroviaire 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 terme 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.

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

L'article R.123-9 du Code de l'Urbanisme précise que dans les règlements écrits, des règles particulières relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'appliquer. Aussi, je vous remercie de prendre en considération la "notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants".

Pour information les aménagements, constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire sont la somme de toutes les infrastructures ferroviaires permettant le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, notamment les bureaux, locaux de vie, salles de réunion, vestiaires et sanitaires, locaux de stockage de matériaux, ateliers, garages et car ports, parkings, aires de stockage de matériaux extérieurs, postes d'aiguillages et autres installations (électriques et ferroviaires) nécessaires à l'exploitation et l'entretien du Réseau Ferré National. Il serait intéressant d'ajouter cette définition au lexique annexé.

Compatibilité des périmètres de protection des boisements, éléments du paysage et du patrimoine avec l'activité ferroviaire

Les articles L123-1-5 7° et L130-1 du Code de l'Urbanisme peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis). Aussi, nous souhaitons nous assurer que ces périmètres que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire

L'article L2111-1 du CG3P dispose que "le domaine public ferroviaire est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1, non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre".

Selon ce même code, le domaine public ferroviaire est cadastré, il n'est donc pas assimilable au domaine public et constructible. Par conséquent, c'est le code civil qui s'applique sur ses limites.

L'article 675 du Code civil dispose que "l'un des voisins ne peut sans le consentement de l'autre, pratiquer dans le mur mitoyen aucune fenêtre ou ouverture, en quelque manière que ce soit, même à verre dormant"

Ainsi tout riverain du chemin de fer, propriétaire ou édifiant une construction, a le droit, sous réserve de ne pas contrevenir aux dispositions de la loi des transports, de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou vues qu'il désire.

Ces jours ou vues ne doivent comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public du chemin de fer.

Nul ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, même si ces dernières trouvaient leur origine dans la prescription trentenaire, la SNCF. conserve, sous les réserves énoncées à l'article 17, la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues des bâtiments voisins, sans qu'il résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à indemnité, dans la mesure tout au moins où ces propriétaires auraient été avertis dès l'origine du caractère précaire et révocable de ces jours et vues.

Position de SNCF Réseau concernant les aménagements impactant les Passages à Niveau (PN):

Les passages à niveau sont réglementés par l'Arrêté Ministériel du 18/03/1991 relatif, à la réglementation des passages à niveau. Par ailleurs, SNCF Réseau informe les collectivités de l'existence des guides et notes d'information du CEREMA notamment :

- Note d'information n° 138 de mars 2013 concernant le « Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau ». SNCF Réseau réaffirme l'importance des principes de sécurité dans la conception et la réalisation des aménagements cyclables qui franchissent les voies ferrées.
- Guide technique sur la Sécurité aux passages à niveau : Cas de la proximité d'un carrefour giratoire.
- Note d'information n° 128 de décembre 2008 concernant « l'Amélioration de la sécurité aux passages à niveau - adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière »
- Note d'information n° 133 d'octobre 2009 concernant « les travaux routiers à proximité des passages à niveau »
- Guide « Passage à niveau – Optimiser et sécuriser l'accessibilité piétonne » à paraître.

D'une façon générale, il est préférable d'éviter de délester les grands axes routiers et notamment les autoroutes en reportant le trafic sur des itinéraires empruntant des passages à niveau et ça quel que soit le PN, inscrit au programme de sécurisation national ou pas. Il est préférable d'utiliser les ouvrages dénivelés existants ou de prévoir la création de nouveaux ouvrages en fonction du trafic à supporter.

Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre les objectifs de sécurité qui leur sont respectivement assignés par le législateur. Nos services, coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.

Dans la continuité de ces démarches collaboratives, nous attirons votre attention sur un risque spécifique à certains passages à niveau de nos réseaux respectifs. En effet, et ainsi qu'ont pu le mettre en exergue les retours d'expérience conduits par diverses entités, la configuration de l'infrastructure ferroviaire conjuguée à celle de la voirie routière conduit à caractériser des passages à niveau pouvant présenter des difficultés de franchissement pour certaines catégories de véhicules ; en particulier ceux dotés d'une faible garde au sol ou étant d'une grande longueur (autocars, poids lourds...).

Au regard des conséquences attachées à l'absence de prise en compte opérationnelle de ce constat, il est nécessaire de vérifier que le profil routier des passages à niveau concernés est compatible avec les circulations routières autorisées à l'emprunter. Notamment, sont concernés les véhicules qui ne peuvent pas franchir le passage à niveau dans un délai inférieur à 7 secondes.

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, ...).

Contact à prendre pour l'élaboration du projet d'aménagement pouvant impacter les passages à niveau :

Direction territoriale SNCF Réseau Hauts-de-France
Tour de Lille - 17eme étage
100 Boulevard de Turin
59777 Euralille

Implication du groupe immobilier ferroviaire dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté. Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager toute intervention aux abords du domaine public ferroviaire ou tous travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée 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 L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

Nous vous remercions de prendre en considération les remarques émises et nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Nous vous prions d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.


Signé : S. TREVAUX



Laurent Lesmarie.
Directeur Immobilier Territorial Hauts de France-Normandie

Pièces jointes :

- Servitude ST1
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants
- Bois Classés et talus paysagers protégés

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 Prerogatives 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).

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 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.

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).

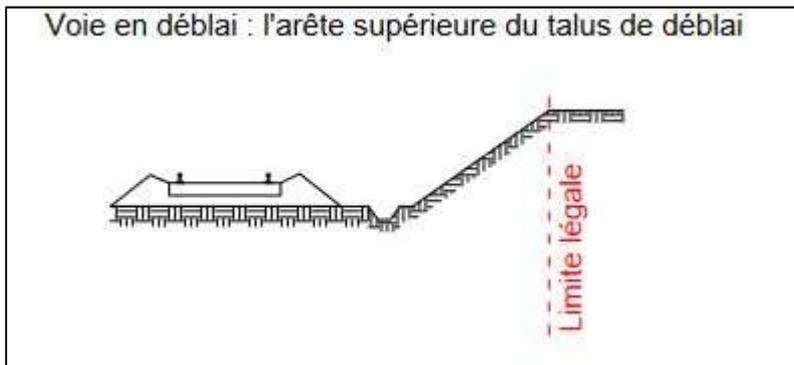
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

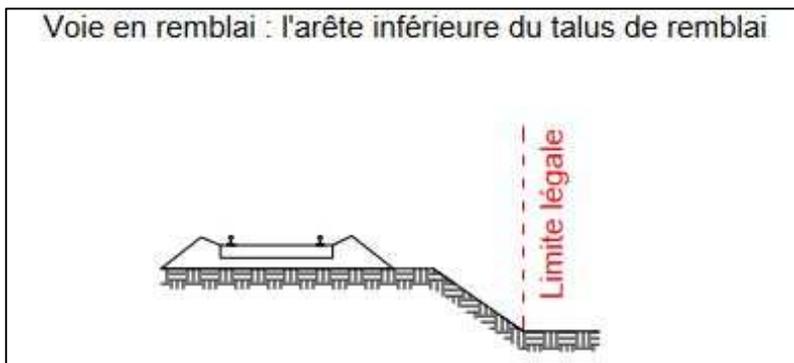
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

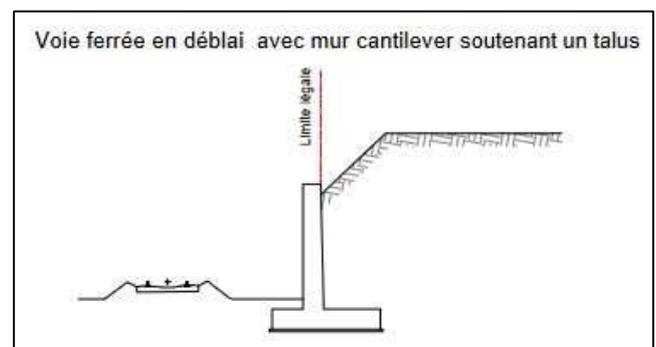
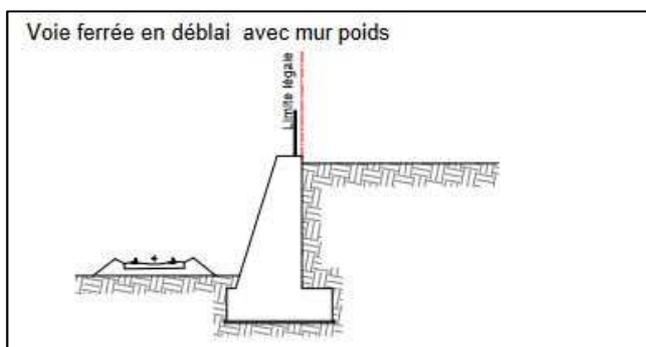
- Arête supérieure du talus de déblai :

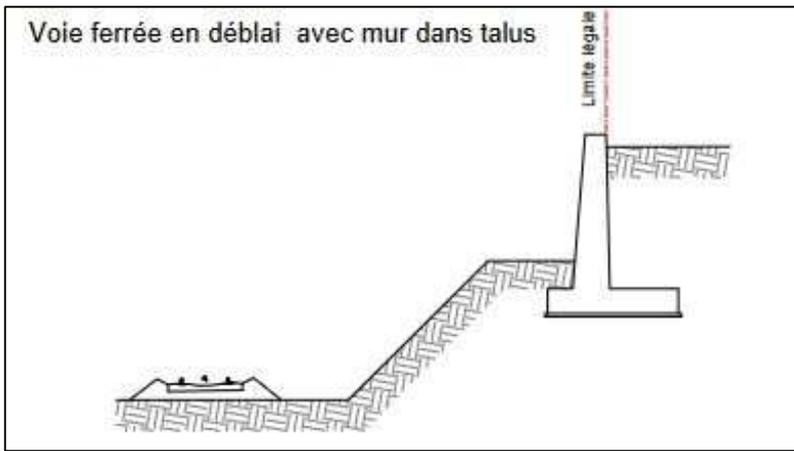


- Arête inférieure du talus du remblai :

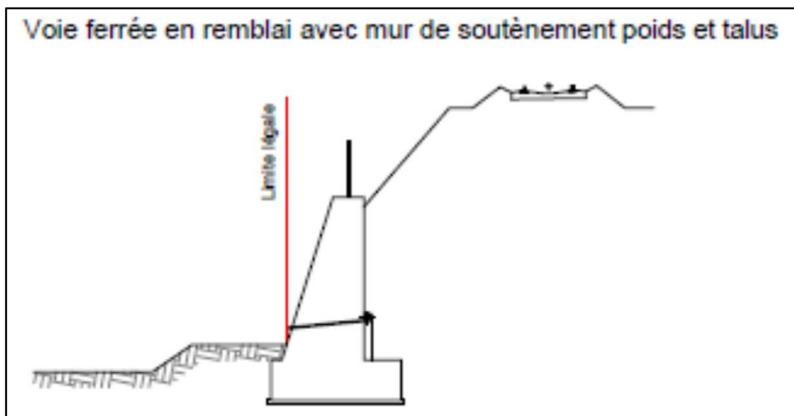


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

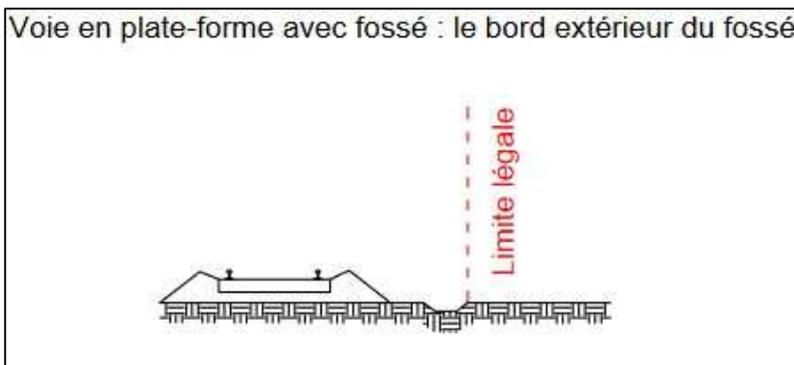




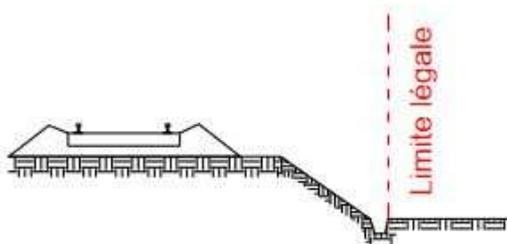
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

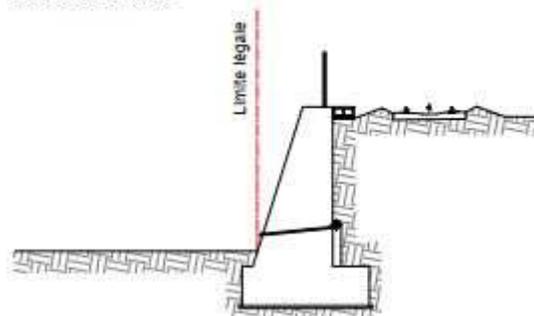


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

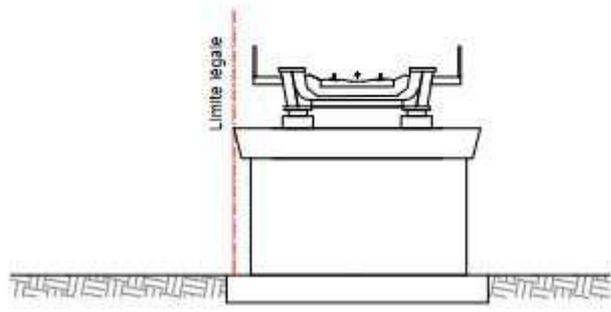


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

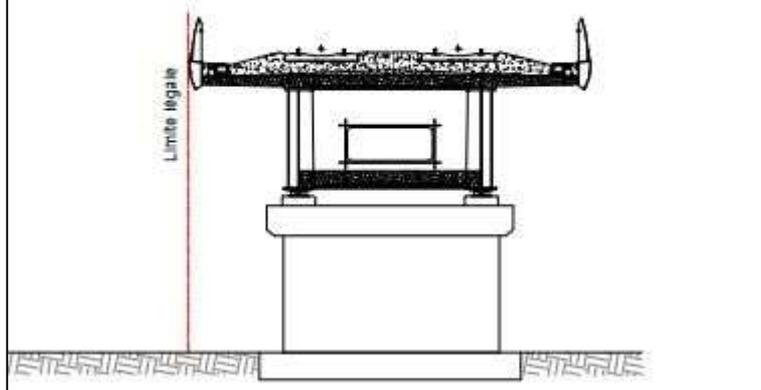
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



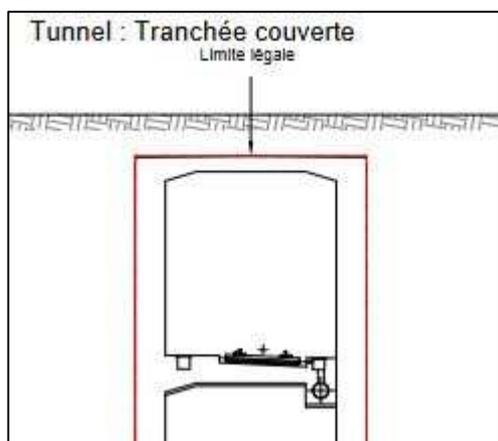
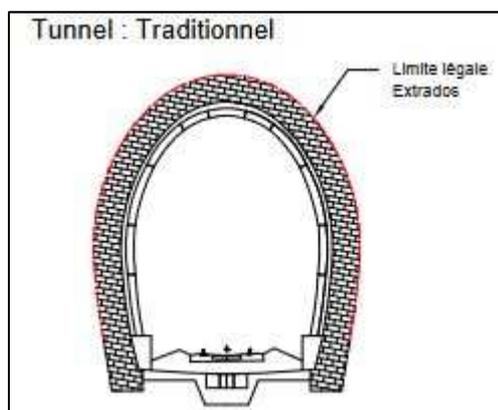
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



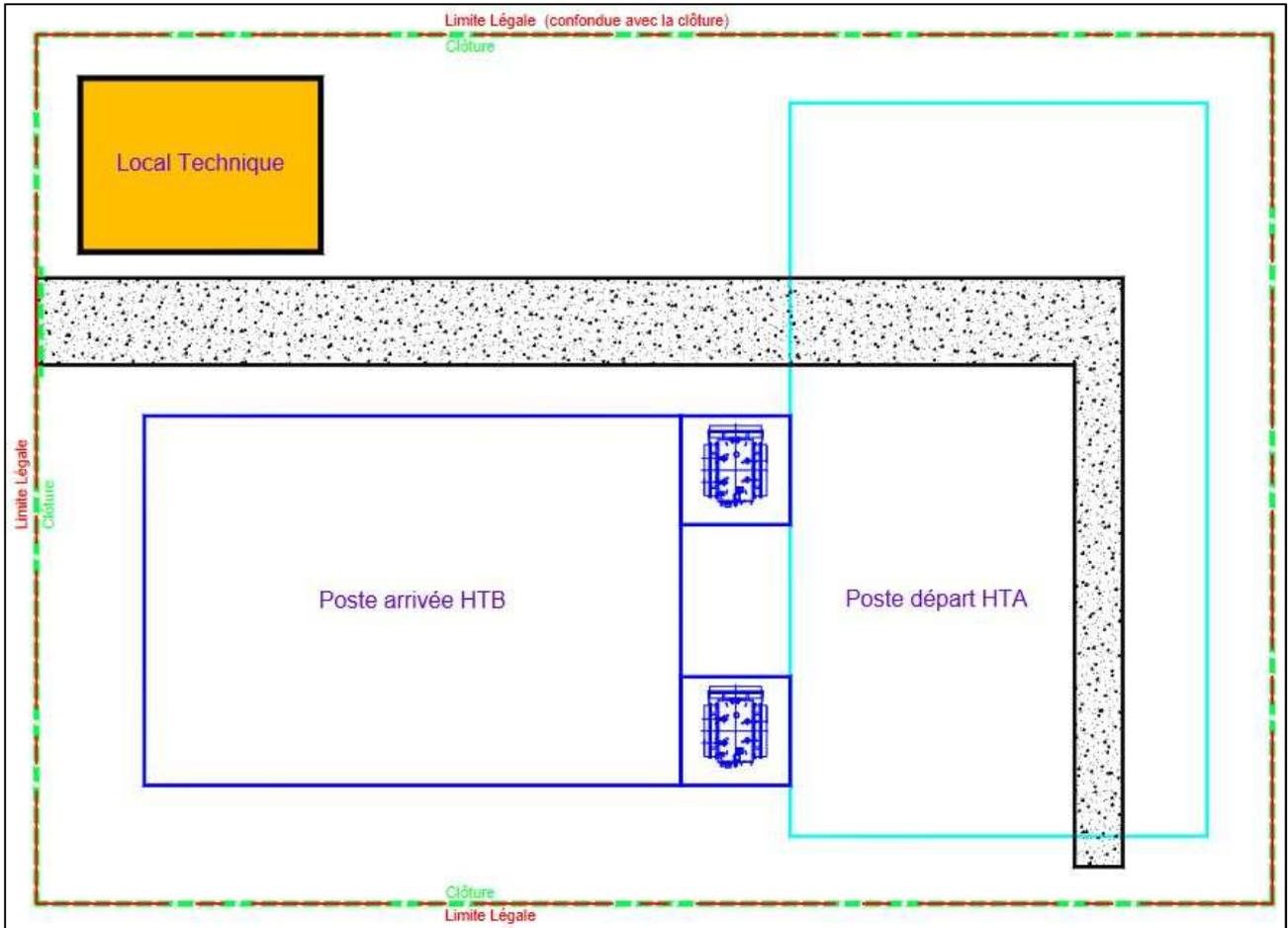
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



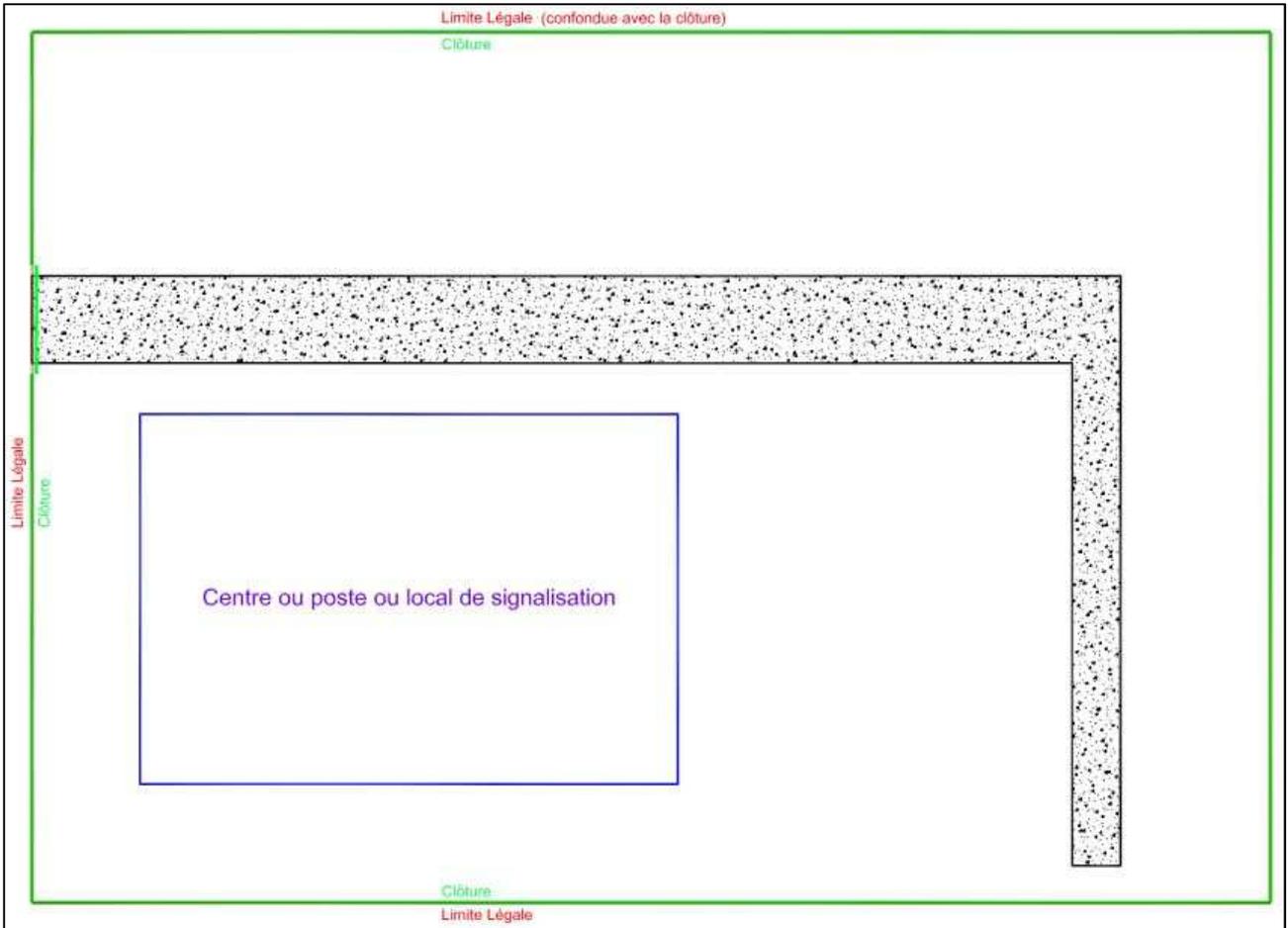
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



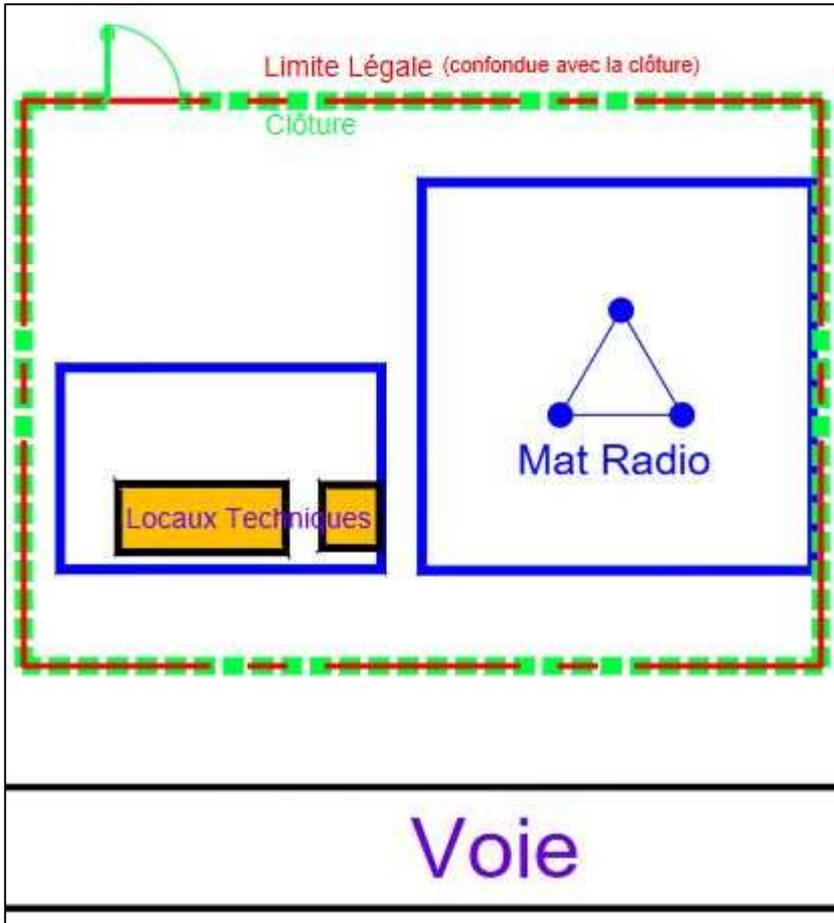
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



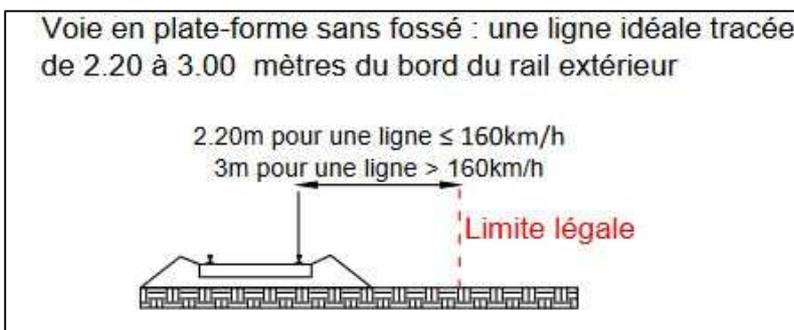
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

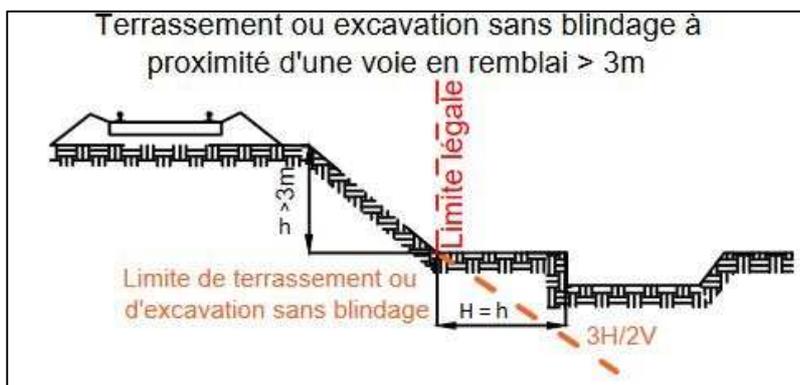
Ou

- 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 :

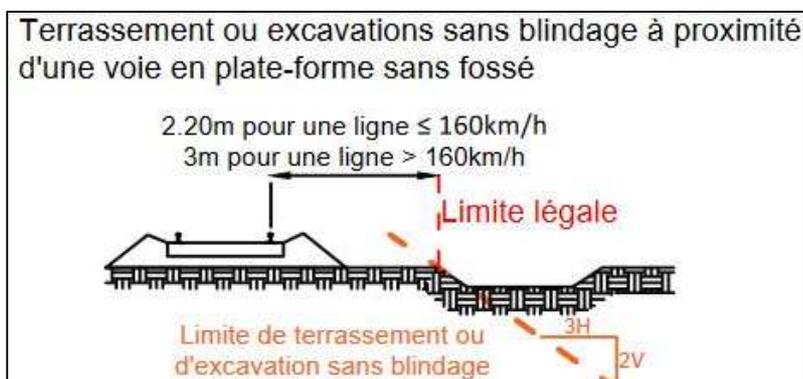
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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 :

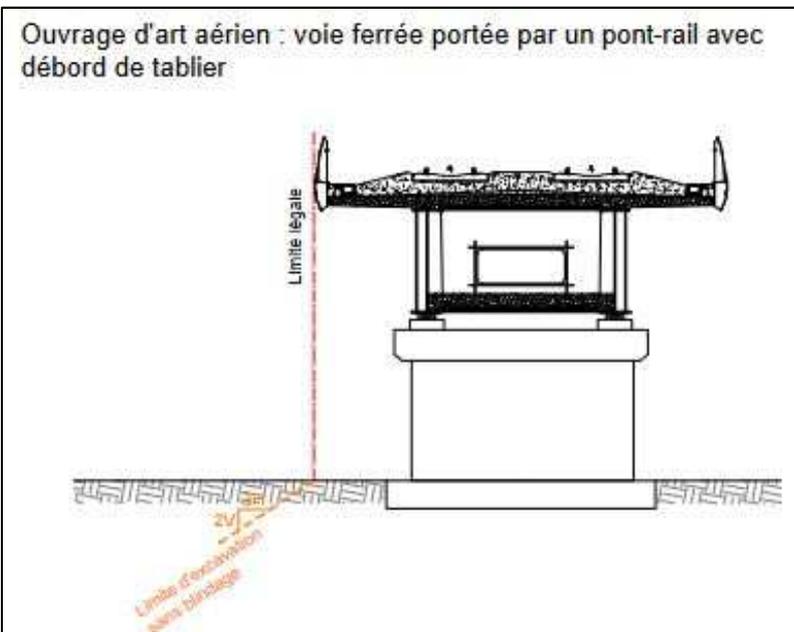
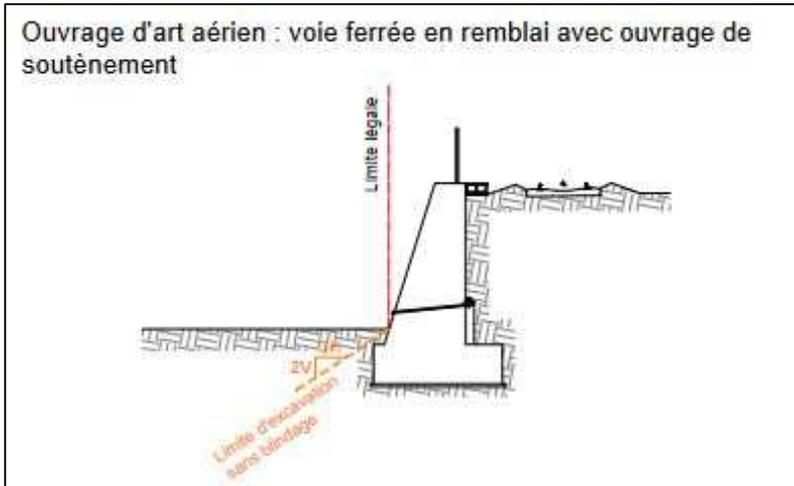
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il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

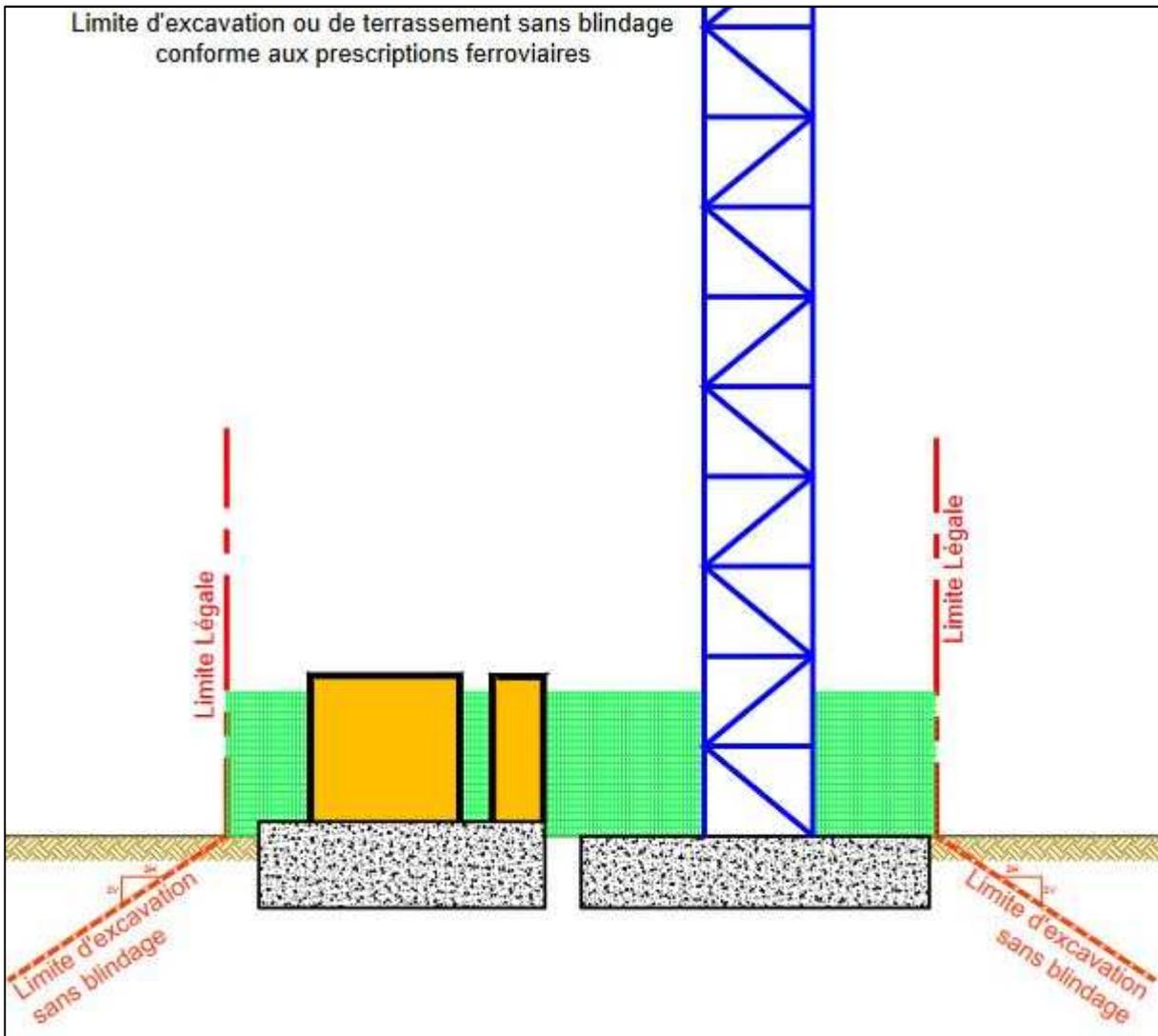
Exemple 1 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.



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.



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 parapluiers, 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.

Direction des Opérations
Pôle Opérationnel de Coordination et de Soutien
Département Maîtrise des Risques Industriels – Équipe Nord
Boulevard de la République
BP 34
62232 Annezin
Téléphone +33(0)3 21 64 79 29
Mail PENE-TTU@grtgaz.com
www.grtgaz.com

MAIRIE

Service urbanisme
Place de la Mairie
59265 AUBIGNY AU BAC

Affaire suivie par : Mr Le Maire - BOULANGER Alain
VOS RÉF. AB/RC_22-09/23
NOS RÉF. U2023-000385 / Lydie LHERMITTE
INTERLOCUTEUR Centre Travaux Tiers et Urbanisme - (03.21.64.79.29)
OBJET Modification simplifiée du PLU de la commune de AUBIGNY-AU-BAC (59)

Annezin, le 18 septembre 2023

Monsieur,

Nous accusons réception, en date du 11/09/2023, de votre demande citée en objet.

Nous vous informons que nous n'exploitons pas d'ouvrage de transport de gaz naturel haute pression sur le territoire de la commune de AUBIGNY-AU-BAC (59) et que celle-ci se situe en dehors des servitudes d'utilité publique (SUP) de maîtrise de l'urbanisation associées à nos ouvrages.

La présente réponse concerne uniquement les ouvrages de transport de gaz haute pression exploités par GRTgaz. Des ouvrages de distribution de gaz à basse et moyenne pression peuvent être exploités par GRDF ou par d'autres opérateurs sur le territoire de cette commune.

Nous n'avons donc pas d'observation à formuler.

Pour rappel, le code de l'environnement – Livre V – Titre V – Chapitre IV impose à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le Guichet Unique des réseaux (téléservice www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr) afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT). Les exécutants de travaux doivent également consulter le Guichet Unique des réseaux et adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Vincent BAZAINE
Responsable du Département Maîtrise des Risques
Industriels

P.O
