

Hervé LERICOLAIS
Responsable du bureau de planification
et urbanisme
Cité administrative
38 Cour Clémenceau
BP 76001
76032 Rouen Cedex

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

Objet : dossier arrêté du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole – Avis SNCF

Rouen, le 9 juillet 2025

Monsieur,

Par courrier en date du 02 mai 2025 vous sollicitez notre avis sur le dossier arrêté du PLUi de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Cette communauté urbaine est traversée par plusieurs lignes ferroviaires.

Les communes d'Epretot, d'Etainhus, de Gainneville, de Gonfreville l'Orcher, de Graimbouville, d'Harfleur, du Havre, de Sainneville, de St Gilles de la Neuville et de St Laurent de Brèvedent sont traversées par la ligne exploitée n°340000 dite « de Paris St Lazare au Havre ».

Les communes d'Anglesqueville l'Esneval, de Criquetot l'Esneval d'Epouville, d'Harfleur, de Montivilliers, de Notre Dame du Bec, de Rolleville, de St Martin du Bec et de Turretot sont traversées de la ligne fermée n°361000 dite « du Havre Gravelle à Tourville les Ifs ».

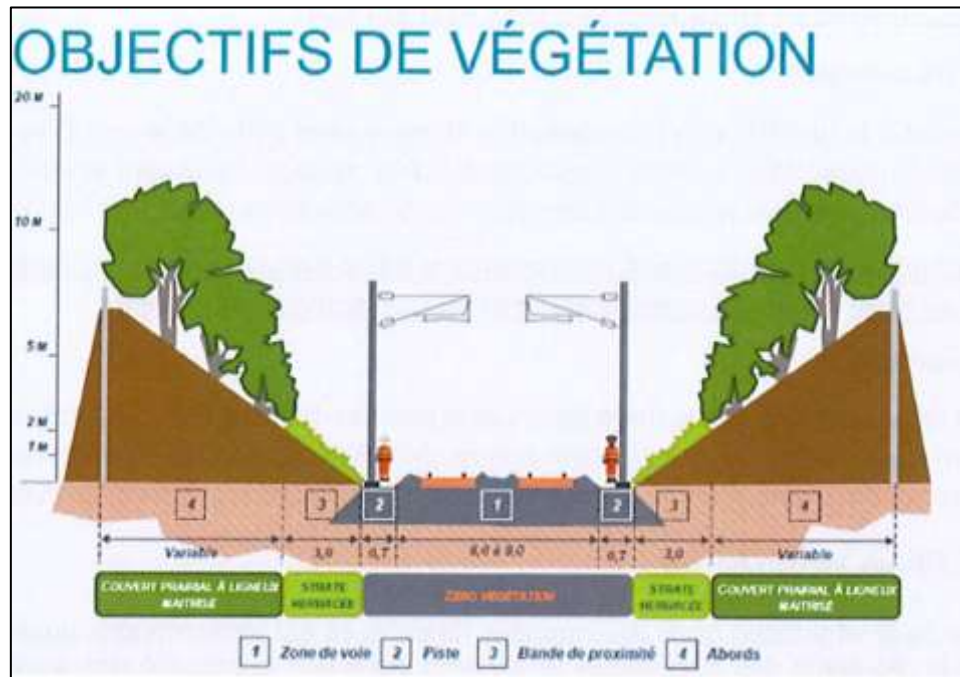
Les communes de Gonfreville l'Orcher, d'Harfleur, du Havre, d'Oudalle, de Rogerville, de St Vigor d'Ymonville et de Sandouville sont traversées par des voies du Réseau Ferré Portuaire.

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

Généralités concernant la maîtrise de la végétation (un enjeu régional fort pour SNCF) :

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants :

- Aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats ;
- Une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies) ;
- Une végétation éparse de faible développement sur les abords.



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

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

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

A cet effet, les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction. Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure.

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

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

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

Concernant la fiche T1 des Servitudes d'Utilité Publique.

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

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

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

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

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

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

Pour rappel, la dernière version du texte de la SUP T1 est accessible sur le site <https://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fiches-sup-validees-r1065.html>.

La représentation graphique des zones soumises à Servitudes d'Utilité Publique T1 est accessible sur le site <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/> (arborescence des couches : Servitude d'utilité publique > Ressources et équipement > Communication > Transports ferroviaires ou guidés).

S'agissant du PLUi du Havre Seine Métropole et du zonage N :

Nous remarquons que les emprises des voies ferrées sont en zonage N sur le territoire de certaines communes (Epretot, Etainhus, Gainneville, Gonfreville l'Orchet, Graimbouville, Harfleur, Le havre, Sainneville, St Gilles la Neuville et St Laurent de Brévedent).

Nous sommes conscients de l'intérêt écologique de ces sites et notamment de leurs caractéristiques naturelles. Cependant, nous souhaitons tout de même nous assurer, en portant votre attention sur ce point, que le règlement de ce zonage est bien compatible avec les travaux de maintenance et d'entretien des installations ferroviaires. La Servitude d'Utilité Publique T1 impose notamment une distance de 6 mètres à respecter en matière de plantation, et donne la possibilité pour la SNCF d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de

largeur, calculée du bord extérieur de la voie, des travaux de débroussaillage des bois morts. Ces dispositions ont pour objectif de protéger les circulations Ferroviaires et les voyageurs de toute chute d'arbre sur le domaine public ferroviaire. A noter aussi que selon la configuration, le classement zonage N des parcelles mitoyennes des emprises des voies ferrées peut être impactant sur la maîtrise de la végétation.

S'agissant du PLUi de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des espaces boisés classés significatifs ou à préserver, des haies et alignements boisés et des alignements boisés classés à créer :

Nous remarquons ce type de zonage sur ou le long de plusieurs parcelles correspondant à la plateforme ferroviaire. Comme évoqué plus haut, la SUP T1 donne des obligations de gestion des boisements. L'application d'une Servitude d'Utilité Publique est règlementairement supérieure au règlement du PLUi qui doit être compatible avec cette première.

Par conséquent, SNCF ne peut pas être favorable à ce type de classement aux abords des voies ferrées et installations ferroviaires au regard des éléments que nous avons cités car le règlement des Espaces Boisés et Classés n'est pas compatible avec la Servitude d'Utilité Publique T1.

Pour information, la SNCF contribue à l'objectif de continuité écologique en menant des programmes en expérimentation avec l'ONF pour décliner des gestions différenciées des masses végétales aux abords des voies ferrées.

En conséquence, SNCF demande le retrait de ces classements dans les emprises ferroviaires.

S'agissant du PLUi de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des Passages à Niveau (PN) :

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveaux.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

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

Direction Territoriale SNCF Réseau Normandie
Expert PN
38 bis, rue Verte BP 11 066
76 173 ROUEN CEDEX

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

Les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

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

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

Ce sera le cas par exemple :

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

Concernant le PLUi de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et les périmètres constructibles :

Nous vous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF pour tous les travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment pour les permis de construire, d'aménager, lotissement...). Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation des constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer. Les dossiers doivent être adressés à l'adresse suivante :

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE NORMANDIE
Pôle Gestion des Actifs – Conservation du patrimoine
Immeuble Perspective -7ème étage
449, avenue Willy Brandt 59777 EURLILLE

S'agissant du PLUi de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et de ses OAP :

Nous prenons note des OAP sur la commune du Havre dénommées « Demidoff 365 » et « Lebon sud 355 » intégrant des fonciers propriété de SNCF. Outre les règles de protection des emprises ferroviaires et de construction à leurs abords qui seront rappelées dans les concertations avec SNCF, nous vous faisons part des observations ci-dessous eu égard à l'activité ferroviaire présente sur ces sites :

- **Site « Demidoff 365 »**

Sur le plan 2, extrait de la base de données patrimoine de la SNCF, le terrain figurant en bleu, affecté à SNCF Réseau, est exploité par l'Etablissement INFRAPOLE. Le terrain en rouge, propriété de la SA SNCF Voyageurs (Etablissement Combustibles) fait quant à lui l'objet pour les années à venir d'une opération de phyto-restauration au titre de la pollution des sols (par suite du traitement d'une ancienne station de carburant).



- **Site « Lebon sud 355 »**

De même pour ce site, le terrain matérialisé en rouge comporte un bâtiment en exploitation de la SA SNCF Voyageurs. Le terrain en orange est affecté à la SA SNCF Gares & Connexions. Il est partiellement occupé par le stationnement des agents de la SNCF.

En conclusion, si nous ne sommes pas opposés à ce projet de PLUi, il doit s'entendre sans impact sur l'activité ferroviaire, ni sur son entretien courant et sa maintenance, ni sur son possible développement dans le cadre de l'évolution du service public de transport. C'est pourquoi nous vous saurons gré de bien vouloir prendre en compte nos remarques.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie, Monsieur, d'accepter mes salutations les meilleures.

Thomas BARRAN

Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

PO : Marie-France DOUTRIAUX

Responsable du groupe Ingénierie Foncière

Doutriaux