

Monsieur Olivier DOBIGNY
Service Urbanisme et
Territoires, Pôle Planification
aménagement et cohérence
territoriale
Direction Départementale Des
Territoires
50, boulevard de Lyon
02011 Laon CEDEX

Affaire suivie par : Marie-France DOUTRIAUX / Baptiste BOULENGER
Tél : 0783312492
Mail : marie-france.doutriaux@sncf.fr / baptiste.boulenger@sncf.fr
LRAR : 1A 211 107 1005 8

Objet : Avis SNCF sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté de Communes Canton d'Oulchy-Le-Château

Lille, le 17/11/2025

Monsieur,

Par un courrier en date du 14/10/2025 vous sollicitez notre avis sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de votre territoire et nous vous en remercions.

Le territoire de la Communauté de Communes est traversé par les lignes ferroviaires exploitées suivantes :

- N°072 000 dite « du Trilport à Bazoches » traversant les communes de Breny, Oulchy-la-Ville et Oulchy-Le-Château

- N°229000 dite « de la Plaine à Hirson et Anor (frontière) » traversant les communes de Vierzy et Villemontoire

Après analyse des documents transmis, nous vous faisons part des observations suivantes :

I. Sur le Caractère réglementaire de la procédure d'élaboration du PLUi

I-1 Rappel concernant la Servitude d'Utilité Publique T1.

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 prévue dans l'arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publique 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.geoportail-urbanisme.gouv.fr/image/fiche_SUP_T1.pdf.

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).

I-2 Concernant le PLUi de la Communauté de Communes Canton d'Oulchy-Le-Château et les 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 niveau. Lorsqu'un Passage à Niveau est présent sur le territoire, SNCF a la qualité de Personne Publique Associée.

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

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

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

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

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

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

A cet égard, nous nous permettons d'insister sur la présence de passages à niveau qualifiés "dangereux" :

- Sur la commune Breny : PN n°49 (PN isolé pour piétons, avec portillons)
- Sur la commune Vierzy : PN n°54 (idem)

De plus, 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 obligatoire auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. (Articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)

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

SNCF Réseau
Direction territoriale Hauts-de-France
135, Pont de Flandres – 59000 LILLE
A l'attention de l'Expert PN

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 National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

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 :

II. Sur le caractère d'opportunité de la procédure d'élaboration du PLUi

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 :

- # OBJECTIFS DE VÉGÉTATION
-
- Le diagramme illustre les objectifs de végétation pour une route à double sens. La section transversale est divisée en zones numérotées 1 à 4, avec des dimensions indiquées :
- Zone 1 (Piste) :** Largeur de 8,0 à 9,0 m.
 - Zone 2 (Bande de proximité) :** Largeur de 0,7 m de chaque côté de la piste.
 - Zone 3 (Bande de proximité) :** Largeur de 3,0 m de chaque côté de la bande de proximité.
 - Zone 4 (Abords) :** Largeur variable de chaque côté de la bande de proximité.
- Les objectifs de végétation sont résumés dans le tableau ci-dessous :
- | Zone | Objectif de végétation |
|------|------------------------|
| 1 | Zone de piste |
| 2 | Bande de proximité |
| 3 | Bande de proximité |
| 4 | 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.

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

II-2 Concernant le PLUi de la Communauté de Communes Canton d'Oulchy-Le-Château et son zonage N :

Nous remarquons que les emprises des voies ferrées ou leurs abords sont en zonage N sur le territoire de certaines communes (Breny, Oulchy-La-Ville, Oulchy-Le-Château, Vierzy et Villemontoire).

II-2-a Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire :

S'agissant du règlement écrit applicable en zone N du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté de Communes « Canton d'Oulchy-Le-Château », nous souhaitons que des modifications soient entreprises. En effet, après lecture du règlement, nous constatons que les règles applicables à cette zone pourraient entraver les activités d'exploitation, de développement et de valorisation du groupe SNCF. Ci-dessous pour rappel, les prescriptions applicables en zone N

Règlement zone N

1. THEME N°1 : DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGE DES SOLS ET NATURE DES ACTIVITES

Caractère de la zone :

Zone protégée en raison de la qualité des sites, des milieux et des espaces naturels ainsi que des paysages et de leur intérêt, notamment d'un point de vue esthétique, historique, écologique ou de présence de zone humide.

1.1 DESTINATIONS ET SOUS DESTINATIONS

La zone N est une zone naturelle. Elle comporte deux secteurs :

- Ns, destiné à accueillir des équipements sportifs.
- NI, destiné à accueillir de écolodges.

1.2 INTERDICTION ET LIMITATION DE CERTAINS USAGES ET AFFECTATIONS DES SOLS, CONSTRUCTIONS ET ACTIVITES

En cas de présence de zone humide, sont interdits tous aménagements, travaux, installations et constructions qui auraient pour effet de compromettre l'existence, la qualité hydraulique et biologique de ces dernières. Sont notamment interdits les exhaussements/affouillements de sol ; le drainage/remblaiement/comblement et dépôts divers et plus globalement toutes actions de nature à imperméabiliser les sols.

Sont interdits tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol contraires au caractère de la zone défini ci-dessus.

Sont interdits les constructions nouvelles et changements de destination ayant comme destination :

- Les nouvelles constructions et exploitations agricoles.
- Les terrains de camping et de caravanage non liés aux activités agricoles.
- Le stationnement des caravanes hors terrain aménagé.
- Les carrières.
- Les affouillements et exhaussements du sol à l'exception de ceux :
 - Nécessaires pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation autorisés ;
 - Liés à des aménagements paysagers ou de valorisation écologique ;
 - Liés à des aménagements hydrauliques.

Sont autorisées sous conditions particulières :

- Les aménagements légers en lien avec des objectifs de préservation et de mise en valeur des paysages et des milieux naturels.
- Les aménagements liés à la réalisation et l'entretien des cheminements.
- L'extension et les annexes des habitations existantes à la date d'approbation du PLUi dans la limite des dispositions réglementaires du thème n°2.
- Les aménagements et installations liés aux équipements d'intérêt collectif notamment ceux nécessaires à la protection, la gestion ou la distribution de la ressource en eau potable (captages, stations de pompage, réservoirs, dispositifs de traitement) et sous réserve de leur compatibilité avec les objectifs de préservation des milieux naturels et des paysages.
- L'extension et annexes des constructions et installations agricoles existantes à la date d'approbation du PLUi directement liés aux exploitations agricoles et dans la mesure où elles ne portent pas atteinte au caractère de la zone.

Règlement zone N

- Les abris pour animaux sous réserve d'être démontable dans la limite des dispositions réglementaires du thème n°2.

Sont uniquement autorisées sous conditions particulières dans le secteur Ns :

- Les aménagements, installations et équipements légers liés à l'accueil du public et aux activités sportives et sous réserve d'une bonne intégration paysagère.

Sont uniquement autorisées sous conditions particulières dans le secteur NI :

- Les écolodges.
- Les aménagements légers et les équipements légers nécessaires au bon fonctionnement des écolodges.

2. THEME N°2 : QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

2.1 SECTION A : VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Implantation par rapport aux voies et emprise publique	Les constructions et installations agricoles et/ou forestières doivent être implantées avec un recul minimum de 10 mètres par rapport à la voie ou à l'emprise publique, si un accès est créé depuis la voie. Les extensions et annexes des constructions existantes devront être réalisées à l'arrière, ou dans le prolongement de la façade à rue.
Implantation par rapport aux limites séparatives	<ul style="list-style-type: none"> • Toute construction peut être implantée : • Soit en limite séparative. • Soit à une distance égale à la moitié de la hauteur du bâtiment au faitage sans pouvoir être inférieur à 3 mètres de la limite séparative ($L = H/2$).
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	Non réglementée.
Emprise au sol	<p>L'emprise au sol des constructions destinées à l'habitation ne peut excéder 30% de la surface totale de l'unité foncière.</p> <p>En secteur Ns : L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 10% de l'unité foncière.</p> <p>En secteur NI : L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 250 m² sur l'ensemble de l'unité foncière.</p>
Hauteur	<p>La hauteur des constructions est limitée à 7m au faitage à partir du terrain naturel.</p> <p>La hauteur de l'extension d'une construction existante à la date d'approbation du PLUi est limitée à la hauteur de la construction existante.</p> <p>En secteur Ns : La hauteur des constructions ne peut excéder 4 mètres au point le plus haut.</p> <p>En secteur NI : La hauteur des constructions ne peut excéder 4 mètres au point le plus haut.</p>

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

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

Nous sommes conscients que ces sites peuvent présenter un intérêt écologique et notamment par 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 par exemple pour 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. Selon la configuration, le classement zonage N des parcelles mitoyennes des emprises des voies ferrées peut être également impactant sur la maîtrise de la végétation.

Ainsi, nous vous demandons que des exceptions à la règle voire une exemption des règles applicables à la zone N soient mises en place afin de rendre compatible les objectifs urbanistiques de la Communauté de Communes avec les besoins du groupe SNCF.

En conclusion, si nous ne sommes pas opposés à ce projet de PLUi, celui-ci 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 d'accepter, Monsieur, mes salutations les meilleures.

Thomas BARRAN
Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

PO : Marie-France DOUTRIAUX
Responsable du groupe Ingénierie Foncière

Doutriaux