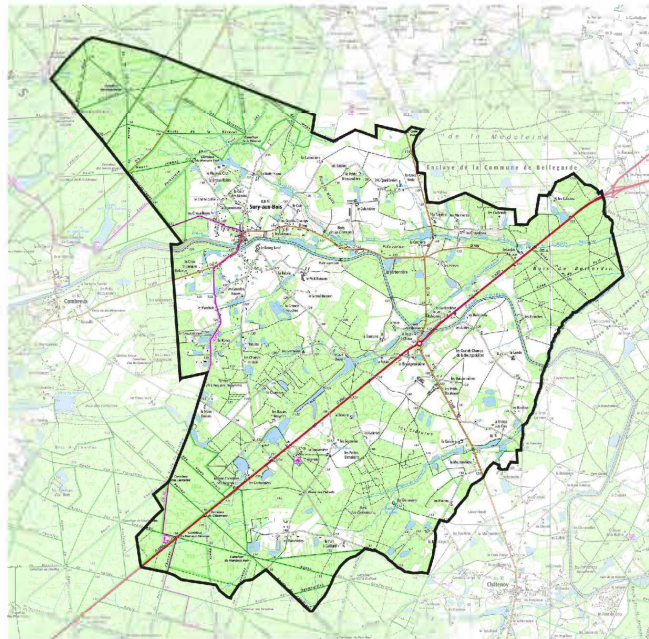




COMMUNE DE SURY-AUX-BOIS (45)

Plan Local d'Urbanisme



Avis des P.P.A.



**PRÉFÈTE
DU LOIRET**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
départementale
des territoires**

Affaire suivie par Anne-Sophie THOMAS

Tél : 02 38 52 47 35

Mél : anne-sophie.thomas@loiret.gouv.fr

Orléans, le **25 SEP. 2025**

La Préfète du Loiret

à

Madame le Maire
8 rue de la mairie
45530 Sury-aux-Bois

Objet : Avis de l'État sur le projet arrêté de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Sury-aux-Bois au titre des articles L. 153-16, L. 153-16-1 et R. 153-4 du Code de l'urbanisme.

Réf : 2025-036

Pièces jointes : 1 annexe

Par délibération du 13 juin 2025, le conseil municipal de Sury-aux-Bois a arrêté le projet de révision du PLU communal.

Le document a fait l'objet d'une bonne association des services de l'État. Le dossier était complet à sa réception le 26 juin 2025.

Les principales remarques sur le projet arrêté sont exprimées ci-après.

– Sur la consommation d'Espaces Naturels Agricoles ou Forestiers (ENAF)

Le projet de PLU est compatible avec le SCOT Forêt d'Orléans Loire Sologne, approuvé le 12 mars 2020, et les objectifs de la loi « Climat Résilience » sur les volets « habitat » et « équipement », la commune projetant une consommation pour l'habitat de 1,9 ha comprise dans l'enveloppe urbaine.

Cependant, il est projeté une consommation d'espace de 6,4 ha pour le volet activité/économie sous forme de Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL) principalement dédiés au tourisme. Cette consommation n'étant pas prise en compte à l'échelle de la communauté de communes, la consommation totale doit être comparée à la consommation d'espace de la décennie de référence (2011-2020), qui était de 3,9 ha selon l'analyse produite dans le diagnostic. Aucune baisse de consommation d'espace n'est ainsi démontrée. De plus la surface de ces STECAL n'est pas justifiée par rapport au nombre d'hébergements touristiques envisagés.

La superficie des STECAL devra ainsi être revue à la baisse et justifiée, notamment par rapport aux enjeux environnementaux (zones humides, préservation des milieux boisés – axe 1.1 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables).

Compte-tenu de ces éléments et en application de l'article L. 153-16 du Code de l'urbanisme, j'émet sur le projet de PLU, un **avis favorable sous réserve de justifier et réduire la consommation d'espace concernant les STECAL touristiques.**

Vous trouverez en annexe l'exposé des recommandations et observations, que je vous invite à prendre en compte afin d'améliorer la lisibilité du dossier.

En application de l'article L.133-2 du Code de l'urbanisme, ce dossier devra faire l'objet d'une numérisation. L'ensemble du dossier sera téléversé sur le géoportail de l'urbanisme.

À l'issue de l'enquête publique et préalablement à l'approbation du PLU, une réunion des personnes publiques associées est conseillée afin d'examiner les suites données aux différents avis émis lors de la consultation ainsi qu'aux conclusions du commissaire-enquêteur.

Enfin je vous rappelle que le présent avis ainsi que ceux des personnes ou organismes que vous avez consultés directement devront être mis à disposition du public lors de l'enquête publique définie à l'article L.153-19 du Code de l'urbanisme.

*Merci pour votre attention,
et bien cordialement*

Pour la Préfète
et par délégation,

le Secrétaire général



Nicolas HONORE

Annexe à l'avis sur projet arrêté du PLU de Sury-aux-Bois

1 - Rapport de présentation

1.1 – Diagnostic

La DDPP signale que la liste des établissements ICPE semble incomplète. Les ICPE connues par leurs services à ce jour sont :

Raison sociale de l'ICPE	Activité	Classement ICPE	Adresse
CLUB DE LA FORÊT DE CHICAMOUR	Élevage de chiens	D	Lieu-dit Les PLANCHETTES
FORASACCO ARNAUD, Domaine GAZZO PADOVANO	Élevage de chiens	D	30 Chemin des PLANCHETTES
SARL ANIMAL ACTEUR ACADEMY	Élevage de chiens	D	10 route de Nibelle
EARL LES PETITS BOULEAUX	Élevage de bovins et de porcs	D	22 Route de Sully
GERMAIN Alain	Élevage de volailles	D	12 Chemin du Bourg-neuf
INSTITUT SELECTION ANIMALE - ISA COLOMBIER	Élevage de bovins et de volailles	D	Lieu-dit Le Colombier
GAEC de la BOURGEOISIERE	Élevage de volailles	D	6 chemin de La Bourgeoisière
EARL DES BUISSONS	Élevage de bovins et de volailles	D	Lieu-dit Les Petits Buissons
CAMUS Bernard	Élevage de chiens	D	10 Chemin des PLANCHETTES

1.2 – Évaluation environnementale– Zones humides

Pour le STECAL « la Folie », les études environnementales n'ont pas été menées au nord des constructions existantes (parcelle BC 0087). Ce secteur devra faire l'objet d'études complémentaires ou être retiré du STECAL.

Il est indiqué dans l'OAP n°4 -la Cernière ouest- que ce site vient compléter les possibilités d'offres d'hébergements envisagés sur le secteur de la Toisième. Ce site se caractérise par une digue séparant 2 plans d'eau et faisant l'objet de zones humides (critère végétation et pédologique). Ce secteur n'est pas justifié par rapport à la préservation de l'environnement.

La Folie



La Cernière ouest



Objectifs

Les enjeux environnementaux précédemment évoqués amènent la commune à encadrer le développement des hébergements touristiques sur cette zone. L'objectif est ainsi de faire coïncider à la fois le développement touristique et la préservation de l'environnement.

2 – Les Orientations d'aménagement et de programmation sectorielles

Les surfaces dédiées au tourisme, y compris pour le stationnement du secteur de l'OAP « la folie » devront être justifiées dans le rapport de présentation.

Les OAP pourront être harmonisées en indiquant un nombre maximum de constructions autorisées en plus de la surface totale et par construction.

Le secteur d'OAP « Les Germaines » est inséré au sein d'un réservoir de milieux boisés identifiés par le SCoT. Le projet comporte une quinzaine d'hébergements insolites et autorise les salles de réception, sanitaires et sauna en constructions annexes. Si l'OAP a bien pris en compte la présence des zones humides, la construction de bâtiments (dans la limite des 500 m² du secteur Nt4) est contraire à la préservation de l'espace boisé (axe 1.1 du PADD) et présente un risque incendie lié à l'activité touristique, qui n'est pas évalué. De plus, le secteur pourrait être concerné par les obligations légales de débroussaillage (OLD) par la suite.

3 - Règlements

Règlement écrit :

Les tableaux récapitulatifs des interdictions/ autorisations de chaque zonage (p. 5 , 22, 38 du règlement) seront repris en intégrant les 23 sous-destinations de constructions introduites par le [décret n° 2023-195 du 22 mars 2023](#). L'annexe p.70 sera également modifiée.

En zone N, il n'est pas fait mention des clôtures. La prise en compte de la loi visant à limiter l'engrillagement des espaces naturels et protéger la propriété en date du 2 février 2023 pourra compléter le règlement.

4 - Servitudes d'utilité publique (SUP)

Absence de plan des SUP.

5 - Annexes

Les annexes (R.151-52 du code de l'urbanisme) seront complétées par

- l'arrêté instituant la taxe d'aménagement (2011).

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE DE BELLEGARDE

Séance du 31 juillet 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le trente-et-un du mois de juillet à dix-neuf heures se sont réunis, dans le lieu ordinaire de leurs séances, les membres du Conseil municipal de la Commune de Bellegarde, sous la présidence de Monsieur Romain RONDEAU, Maire, dûment convoqués le 25 juillet 2025

Présent(s) : Philippe DESNOUES, Mireille SAVAJOLS, Lionel THIERRY, Claudine STALMACH, adjoints, François JOURDAIN, Marie-Louise CANAULT, Elisabeth TARDIF, Yanic JOBET, Richard DROUIN, Didier POLANOWSKI, Sylvie PELLETIER, Candy MAUPIN, Cyril ROUBAULT

Absent(s) excusé(s) : Cyrille DALAIGRE pouvoir à Lionel THIERRY, Frédérique COUSIN pouvoir à Philippe DESNOUES, Christelle COLLIN pouvoir à Mireille SAVAJOLS, Julia MOURER pouvoir à Candy MAUPIN

Absent(s) : Lisa WALTER

Le secrétariat a été assuré par :

Nombre de Membres en exercice :	19
Nombre de Membres présents :	14
Nombre de suffrages exprimés :	18
Délibération n°	1

Avis sur le projet de révision du PLU de Sury-aux-Bois

Le Maire présente au conseil municipal le projet de révision du PLU de Sury-aux-Bois pour lequel l'avis du conseil municipal est sollicité. Ce projet a été arrêté par la commune de Sury-aux-Bois par délibération en date du 13 juin 2025.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Donne un avis défavorable sur l'opération d'aménagement sectorielle n°2 « La Toisième » pour les raisons suivantes :

- L'accès dédié aux visiteurs est un chemin rural dit « des Vallées » appartenant aux deux communes Bellegarde et Sury-aux-Bois dont le conseil municipal de Bellegarde se refuse de faire des frais autres que des frais d'entretien.
- Ledit chemin dessert deux habitations situées sur la commune de Bellegarde dont les riverains seront impactés directement par la circulation routière des visiteurs et la vitesse en découlant et pour lesquelles on ne connaît pas l'importance de l'afflux.
- Ledit chemin n'a pas la largeur suffisante pour permettre aux voitures de se croiser.

- Le croisement avec la route de Nibelle (RD 114) est accidentogène car aucune visibilité ni dans le sens des entrées ni dans le sens des sorties.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le Représentant de l'Etat.

Le secrétaire de séance,
François JOURDAIN

Fait et délibéré en séance
Le Maire,
Romain RONDEAU



Le Président

Madame Françoise HEBERT

Maire

8, rue de la Mairie

45530 SURY-AUX-BOIS

Fleury-les-Aubrais, le 8 août 2025

Vos réf. :

Dossier suivi par : Sandrine BATTISTELLA

Tél. : 06 32 54 14 49

E-mail : sandrine.battistella@loiret.cci.fr

Nos réf. : PGO/SBA/SBO

Objet : Avis Elaboration PLU de Sury-aux-Bois

Monsieur le Maire,

Par courrier mël reçu le 26 juin dernier, vous m'avez communiqué pour avis le projet de du PLU de la commune de Sury-aux-Bois.

Au regard de ce projet, je constate que l'orientation générale de votre PADD sur le volet économique comprend 3 axes principaux :

- ✓ « *Préserver l'activité agricole* » qui est une identité forte du territoire et à préserver de toute urbanisation, tout en permettant le développement et la diversification de l'activité,
 - ✓ « *Maintenir les activités économiques présentes* », et qui participent au dynamisme de la commune, qu'il s'agisse d'activités artisanales ou des commerces de proximité,
- « *S'appuyer sur le potentiel de la commune pour développer le secteur touristique* », profiter des atouts naturels du territoire pour permettre le développement d'hébergement et de projets touristiques afin de renforcer l'attractivité de la commune.

La commune de Sury-aux-Bois ne possède pas de zone dédiée aux activités économiques sur son territoire et n'est pas située sur un axe privilégié d'implantation économique.

Aussi, le potentiel de développement économique de la commune estimé à environ 4,5 ha à l'horizon 2032, est lié uniquement à des projets ponctuels et mesurés, développés au sein des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL).

Il s'agit principalement de projets d'activités touristiques et de loisirs envisagés dans des secteurs naturels, agricoles ou forestiers qui relèvent pour la majeure partie d'une volonté des porteurs de projets de développer une offre d'hébergements touristiques sur la commune, dont le nombre envisagé représente au total 67 logements :

STECAL :

Na : 20 hébergements à court terme

Nt1 : secteur de « La Toisième » 10 hébergements à court terme

Nt2 : secteur de « La Sauvageonne » 3 hébergements à moyen terme

Nt3 : secteur de « La Sauvageonne » 1 hébergements à court terme

Nt4 : secteur des « Germaines » 14 hébergements à court terme

At : secteur de « La Folie » 19 hébergements à long terme

Le projet le plus représentatif, est celui de l'extension des activités de l'entreprise Rendez-Vous en Terre Animale, dont l'activité principale consiste en la présentation au public d'animaux non-domestiques, avec l'aménagement d'une salle de réception, la réalisation d'un parking pour répondre également aux besoins des tournages cinématographiques effectués sur place, complété par le développement d'hébergements touristiques sur les sites de « La Toisième » et de « La Folie ».

Après examen du dossier par mes services, la CCI du Loiret émet un avis favorable sur ce projet de PLU qui permet un développement économique très intéressant pour la commune de Sury-aux-Bois, mais également pour ses alentours.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Philippe GOBINET





13 av. des Droits de l'Homme
45921 Orléans Cedex 9

Service Développement
Economique Compétitivité et
Filières



Madame le Maire
Hôtel de ville
8, rue de la mairie

45 530 SURY AUX BOIS

Objet : Avis PLU
réf. : 25SDECF193

Orléans, le 10 septembre 2025

Adresse courriel du Président de la
Chambre d'Agriculture du Loiret :
direction.presidence@loiret.chambagri.fr
loiret.chambagri.fr

Dossier suivi par Katia COUETTE
katia.couette@loiret.chambagri.fr
tél : 06 71 58 30 87

Madame le Maire,

La Chambre d'agriculture du Loiret vous remercie de l'avoir associée aux travaux d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Sury aux Bois. Vous trouverez ci-dessous nos différentes observations pour donner suite à l'étude du dossier arrêté.

Diagnostic agricole

La commune de Sury-aux-Bois se situe dans le périmètre de la forêt d'Orléans, ce qui confère au territoire un caractère fortement forestier. Néanmoins, les espaces agricoles y occupent une place significative. Il convient de noter que les données relatives à la Surface Agricole Utile (SAU) doivent être interprétées avec prudence : en effet, la SAU est rattachée au siège de l'exploitation, ce qui peut entraîner une sous-représentation des surfaces cultivées sur la commune lorsque celles-ci sont exploitées par des agriculteurs dont le siège est situé dans une commune voisine.

La cartographie **des 8 sièges d'exploitation** présents sur le territoire communal permet d'intégrer ces éléments dans les réflexions et projets d'aménagement.

Il semble qu'aucune enquête spécifique n'ait été menée auprès des agriculteurs pour identifier d'éventuels projets d'évolution ou de diversification des exploitations.

Le **PADD** reconnaît explicitement le rôle structurant de l'agriculture dans la commune et affirme la volonté des élus de préserver cette activité, ce qui constitue un signal positif. Il affirme également la volonté de ne pas étendre l'urbanisation hors de l'enveloppe urbaine.

Il est également rappelé que les changements de destination des bâtiments ou des terrains ne doivent pas compromettre la pérennité des activités agricoles existantes. **Plusieurs changements de destination** de bâtiments agricoles vers de l'habitat ou des activités ont été identifiés sur le plan de zonage. Bien que des photos des bâtiments soient jointes aux demandes, celles-ci ne sont pas accompagnées d'une présentation détaillée des projets justifiant ces évolutions. Nous restons donc réservés quant à ces changements, faute d'éléments suffisants. Nous demandons que chaque modification de destination soit appuyée par une justification plus précise, notamment dans le secteur du Bourg Neuf, où le bâtiment concerné est situé à proximité d'autres bâtiments agricoles.

La commune appartient à la Communauté de Communes des loges regroupant 20 communes et s'inscrit dans le périmètre du SCoT du PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne approuvé en mars 2020. Dans l'armature urbaine du SCoT, Sury-aux-Bois est identifiée comme « **autres communes** », comme 7 autres communes de la CC des Loges, ce qui lui ouvre des possibilités d'accueil de population et de consommation de foncier agricole et naturel plus limitée mais qui a pour corollaire une densité et une mixité urbaine moins importante dans les opérations d'extension urbaine. Il est attendu une densité brute minimum de 10 logements par hectare en moyenne.

Croissance démographique et besoin en logements

Le rapport de présentation met en évidence une évolution démographique constante entre 2008 et 2018, période durant laquelle la commune de Sury-aux-Bois a vu sa population passer à 791 habitants. Toutefois, les chiffres plus récents indiquent un léger recul, avec une population estimée à 775 habitants en 2022. Ainsi, si le taux de croissance annuel moyen entre 2008 et 2018 était de +0,85 %, celui observé entre 2012 et 2022 est désormais évalué à -0,14 % par an, traduisant une tendance à la stagnation, voire au recul démographique. Les données INSEE de 2022 confirment par ailleurs un desserrement des ménages, avec 344 ménages recensés contre 332 en 2018, alors que 10 nouvelles constructions ont été réalisées entre 2013 et 2022. Ces constructions ont mobilisé 1,6 hectare de foncier, sans pour autant s'accompagner d'un accroissement de la population.

L'objectif d'accroissement de population fixé dans le PADD de **0.4% par an** apparaît donc ambitieux au regard de cette évolution mais reste néanmoins en compatibilité avec les objectifs fixés dans le SCoT. Il est espéré d'ici 2032, 836 habitants (Gain de 45 habitants).

Il est conclu à **un besoin de 23 logements d'ici à 2032** pour accueillir cette croissance et faire face au desserrement des ménages. Ce besoin est calculé à partir de l'année 2018 (cf. page 9 du document justificatif). Il conviendrait donc de soustraire de l'enveloppe les permis de construire obtenus entre 2018 et l'arrêt du PLU.

Consommation foncière et densification

L'étude de densification, engagée en octobre 2022 et finalisée en avril 2025, met en évidence un potentiel de 2,6 ha de dents creuses. En appliquant un taux de rétention de 25 %, cela permet d'identifier 1,9 ha mobilisables au sein de l'enveloppe urbaine. Ces espaces apparaissent suffisants pour répondre aux besoins en logements, **sans qu'il soit nécessaire de recourir à la densification des hameaux ni à une urbanisation en extension**. D'ailleurs, le PADD précise que les nouvelles habitations ne seront pas autorisées dans les hameaux.

Il a été conduit un travail sur la **consommation d'espace** sur 2 périodes afin de répondre aux attentes de la loi Climat et Résilience (période 2011-2020/ 3,9ha) et sur les 10 années précédant le début de la révision du PLU (2013-2022/ 1,6ha).

La consommation induite dans les nouveau STECAL entre également dans le bilan de consommation foncière à venir : cette consommation serait de 6.4 ha sensu stricto et de 4,5 ha en soustrayant la VRD.

La zone AZ est présentée comme n'étant pas un STECAL mais un sous-zonage. Toutefois, nous ne partageons pas cette interprétation, dans la mesure où une activité non agricole y est envisagée, ce qui semble contraire à la vocation agricole de la zone.

Le document de justification indique que le PLU engage la consommation de 4,8 ha d'espaces agricoles (espaces inscrits à la PAC) bien que la consommation

pour l'habitat ne représente que 0.3ha. Le reste de la consommation est lié à des projets touristiques.

Toute nature de sol confondue, le projet consommera 8,9 ha d'ENAF dont 6,4 pour de l'activité touristique : **Cela soulève des interrogations quant à l'équilibre du projet entre habitat et activités.**

Le projet prévoit ainsi 23 logements, contre 67 hébergements touristiques dans les STECAL, auxquels s'ajoutent les changements de destination. Ce nombre d'hébergements apparaît élevé au regard de la taille de la commune et sans que les différents projets aient été mis en perspective.

Il est toutefois apprécié que les STECAL donnent lieu à des OAP et que le document précise un phasage pour la mise en œuvre des STECAL sachant cependant que la majorité des hébergements sont programmés à court terme.

Le projet au site de La Folie (STECAL AT) prévoit le prélèvement d'une parcelle agricole productive de 1,2 ha pour accueillir un parking, ce que l'on peut trouver excessif.

Règlement graphique et zonage

Dans le règlement écrit, bien que le nombre maximal d'abris pour animaux soit précisé dans **le secteur AZ**, aucune emprise au sol maximale n'est définie. Cela entre en contradiction avec les éléments présentés à la page 70 du document de justification. Par ailleurs, une hauteur de 5 mètres au faitage semble élevée pour un simple abri destiné aux animaux. Il apparaît donc indispensable de fixer des règles précises, notamment une emprise au sol maximale, afin d'encadrer plus rigoureusement ces constructions.

Conclusion

La Chambre d'agriculture du Loiret émet **un avis globalement favorable** sur le projet de Plan Local d'Urbanisme de la commune de Sury-aux-Bois, saluant notamment la volonté affichée de préserver l'activité agricole et de limiter l'urbanisation hors de l'enveloppe urbaine. Toutefois, l'importance accordée aux STECAL à vocation touristique soulève des interrogations quant à l'équilibre global du projet, notamment en matière de consommation foncière et de cohérence avec les besoins réels en hébergement et en logement.

Nous invitons la commune à approfondir la justification de ces projets touristiques, à mieux encadrer leur mise en œuvre, et à veiller à ce qu'ils ne compromettent ni la vocation agricole des espaces concernés ni la cohérence territoriale à l'échelle du SCoT. Nous demandons que nos différentes remarques soient étudiées.

Veuillez croire, Madame le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

Valentin CARON



Copie

DDT45
Service Urbanisme / PLU
131 rue du Faubourg Bannier
45000 ORLEANS

A l'attention de Madame THOMAS Anne-Sophie

NANTES, le 02/03/2025

Réf. : N° 2509D105PVI-SG-RD
Contact : immobilier.urbanisme.ditco@sncf.fr

Objet : arrêt de la révision du PLU de la commune de SURY-AUX-BOIS (45)

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la sollicitation pour avis concernant l'arrêt de la révision du PLU de la commune de Sury-aux-Bois, vous avez sollicité en date du 11 juillet 2025, SNCF RESEAU afin que nous portions à votre connaissance toutes les informations nécessaires à la production de ce document.

Par la présente, nous vous remercions d'avoir associé le Groupe SNCF à cette procédure.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, pour les fonciers lui appartenant, qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF, HEXAFRET, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

Les informations portées ci-après visent en particulier à assurer la sécurité du domaine public ferroviaire et de ses riverains, son développement, et sa valorisation.

- LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

La commune de Sury-aux-Bois est traversée par la ligne ferroviaire suivante :

- 686 000 des Aubrais-Orléans à Montargis

Les lignes, raccordement ou voie mère, qui appartiennent au Réseau Ferré National (RFN) sont par conséquent du 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 L. 2231-1 à L. 2231-9 modifiés par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021.

Les lignes ferroviaires du GPU 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.

I.1 Les servitudes d'utilité publique relatives à la protection du domaine public ferroviaire

L'ordonnance n° 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.

En particulier, 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 ou des passages à niveau 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 » ci-annexée.

Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

A noter que la Fiche T1 a été numérisée sur le Geoportail de l'urbanisme.

I.2 Les passages à niveau

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.

Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

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.

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.

De plus, les préconisations en matière de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées, c'est-à-dire aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, etc.

D'une manière générale, il convient de saisir toute opportunité de suppression de passage 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.

II- LES BESOINS POUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

II-1 Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire et industrielle du groupe SNCF.

De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser à minima 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.

C'est pourquoi il est demandé dans le respect des directives nationales de bien vouloir maintenir les emprises ferroviaires dans un zonage banalisé.

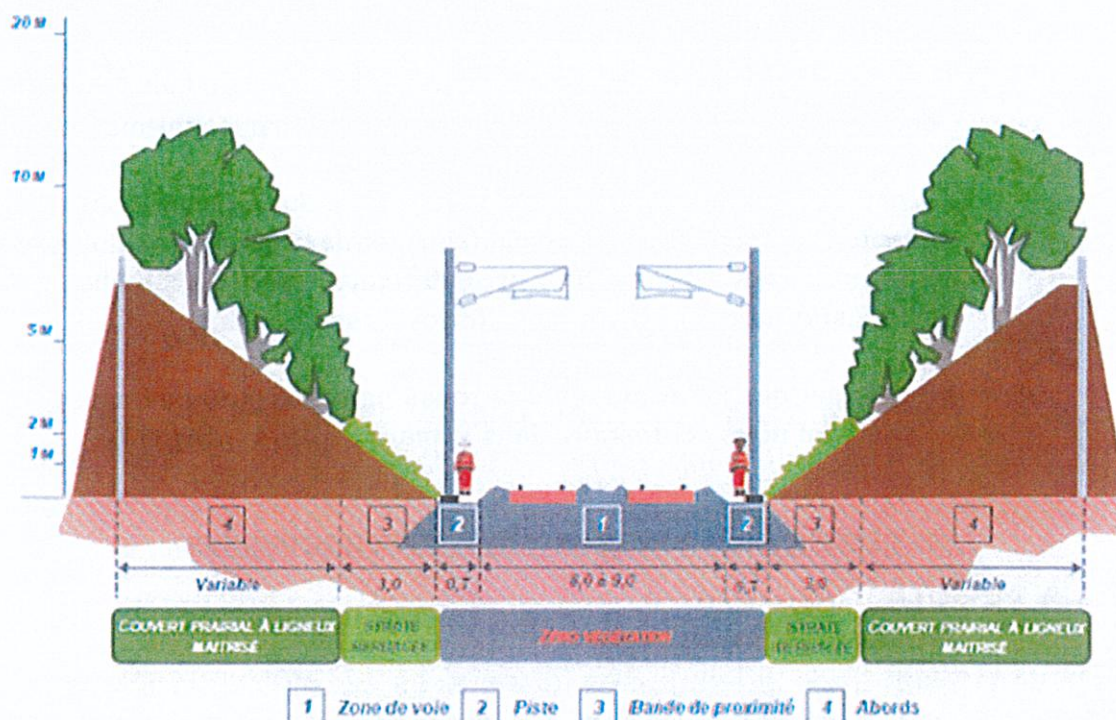
Nous soulignons que les fonciers nécessaires à notre activité et l'ensemble des parcelles propriété du groupe SNCF, ne sont ni des fonciers agricoles, ni des fonciers à inscrire en zone naturelle.

II-2 La maîtrise de la végétation

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.

OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



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 (PLU 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, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, nous vous remercions de bien vous assurer que les périmètres et prescriptions que vous pourriez prévoir soient obligatoirement 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 contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies et/ou les caténaires 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 PLU.

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 National. Il viendrait donc à les retirer obligatoirement 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.

III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES

III-1 Les projets ferroviaires

La procédure de révision générale du PLU pour laquelle vous nous saisissez ne doit pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre les équipes SNCF Réseau, et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

Si des évolutions réglementaires sont envisagées sur les zones traversées par les projets repris ci-dessous, nous vous remercions de bien vouloir nous en aviser au plus tôt.

III-2 Emplacements réservés au bénéfice du Groupe Public Unifié

Si Réseau Ferré de France est identifié comme étant bénéficiaire d'emplacements réservés pour équipement public et voirie, il conviendrait de modifier le nom du bénéficiaire, en remplaçant RFF par SNCF Réseau.

Dans le cadre de ses besoins, SNCF Réseau aimerait inscrire les Emplacements Réservés suivants, dans les documents d'urbanisme :

III-3 Les PIG

III-4 Le périmètre de considération

III-5 Les MEGDU

IV – LA VALORISATION DES ACTIFS

IV-1 - Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

Il est important de mieux intégrer les emprises ferroviaires 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 termes 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.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes de protection du domaine public ferroviaire. Aussi, il apparaît opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire », sans que cela contraigne l'activité ferroviaire.

IV-2 Les projets de valorisation des actifs

En sa qualité de propriétaire foncier, le Groupe SNCF souhaite participer activement aux politiques de renouvellement urbain et de mobilisation du foncier public pour la création de logements notamment sociaux soutenues par l'Etat et les collectivités. Dans cette optique, une charte d'engagement pour la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logements a été signée le 28 mai 2021 entre l'Etat et le Groupe SNCF.

Pour ce faire, il est nécessaire d'envisager l'évolution des documents d'urbanisme.

V- LA CONSULTATION DE SNCF

V-1 La consultation dans le cadre de la procédure

Conformément à l'article L.153-16 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

SNCF Immobilier se tient à votre disposition pendant la phase d'association, en cas d'interrogations relatives aux domaines de compétence du Groupe Public Ferroviaire.

V-2 La consultation dans le cadre des permis de construire

Je tiens à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux

mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à SNCF Immobilier dont voici l'adresse mail : tr.dito.patrimoine@sncf.fr

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

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

Sylvain GOUTTENEGRE

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
Responsable Pôle Valorisation Immobilière
GOUTTENEGRE Sylvain
9 rue Nina Simone Bat B - BP 34112
44041 NANTES CEDEX 01

Responsable du Pôle Valorisation Immobilière



PJ : - Notice bois classés et talus classés

-Document explicatif de la servitude T1

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).

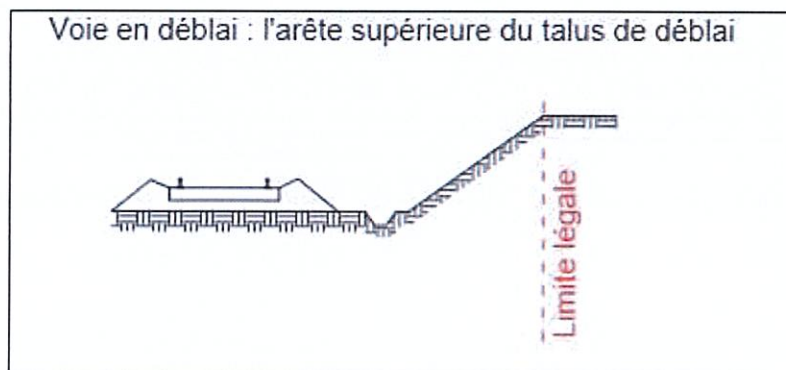
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

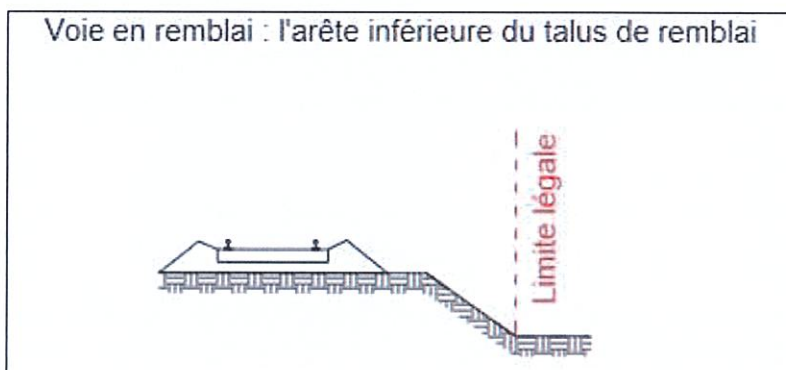
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

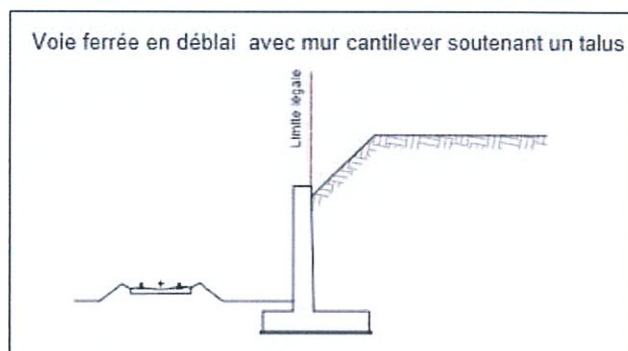
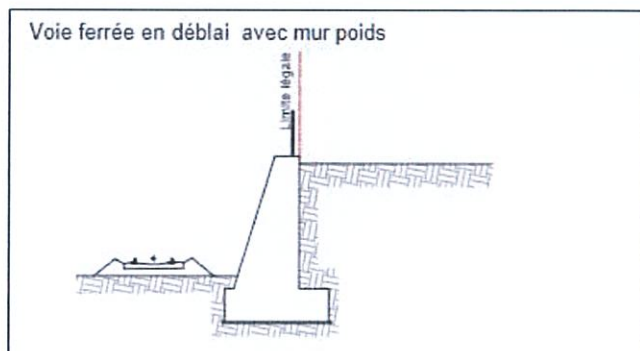
- Arête supérieure du talus de déblai :

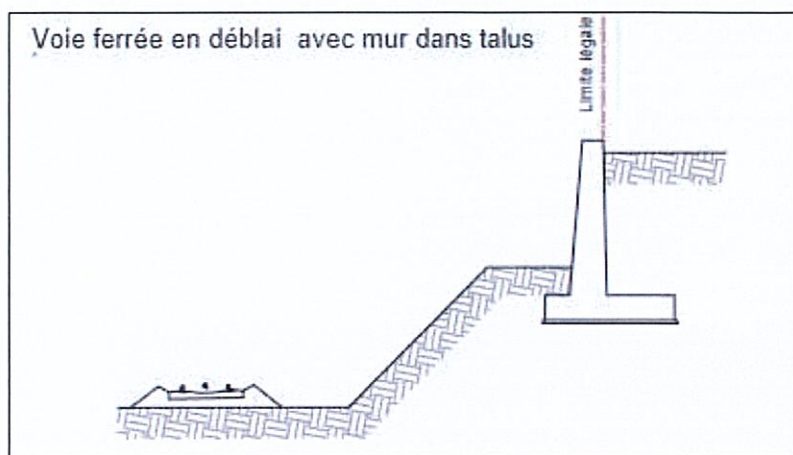


- Arête inférieure du talus du remblai :

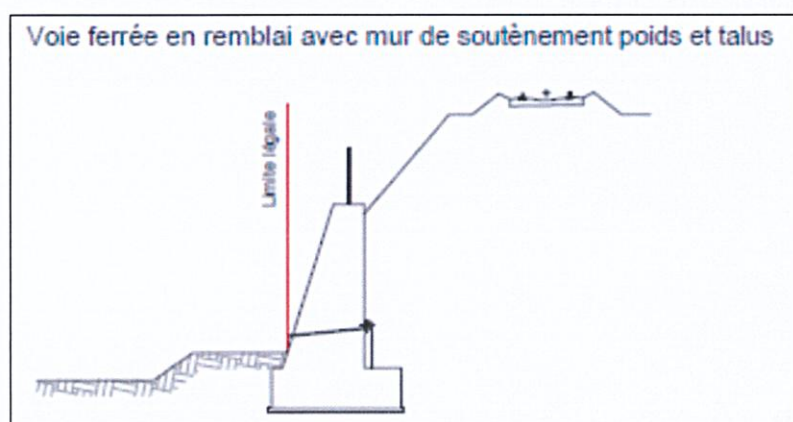


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

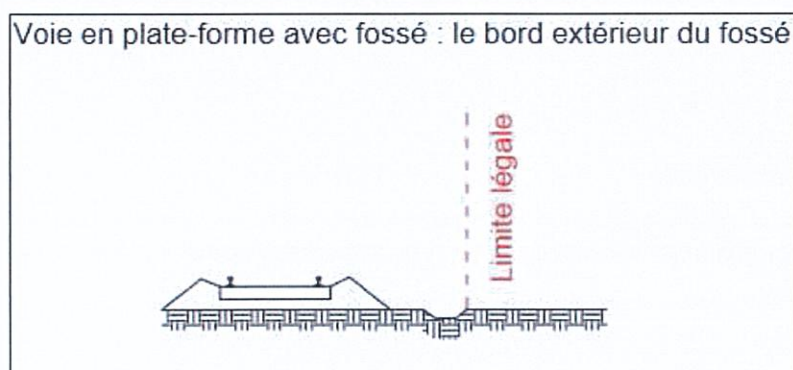




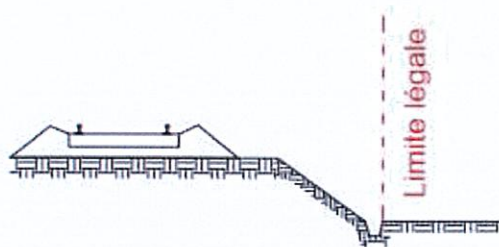
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

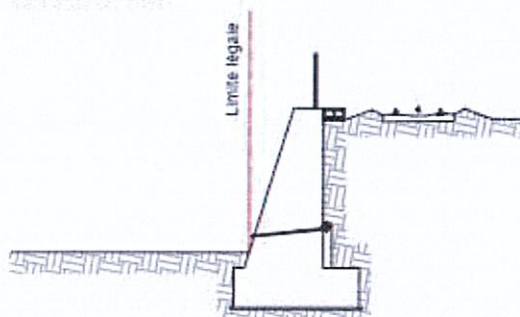


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

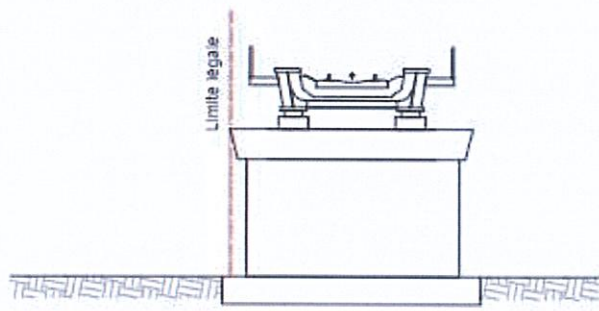


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

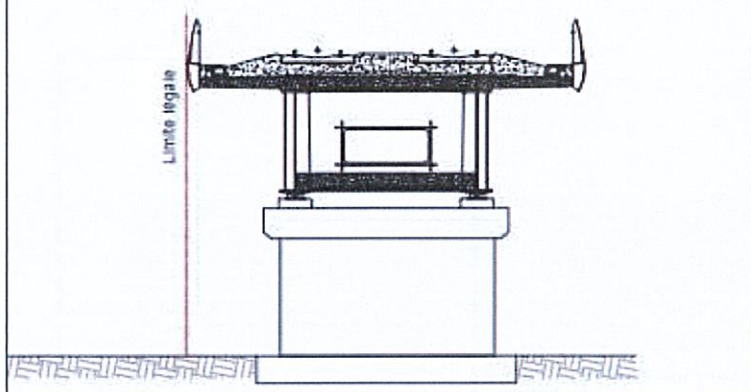
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



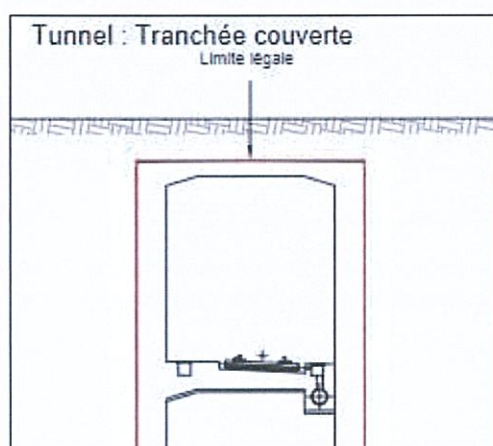
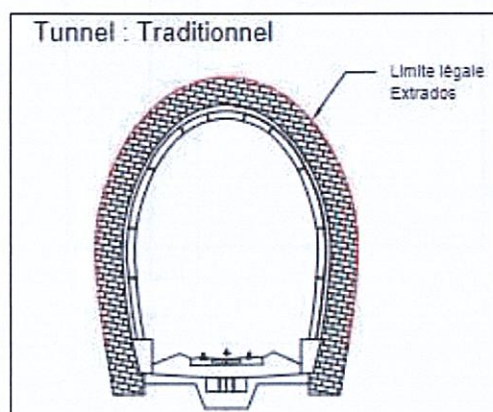
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



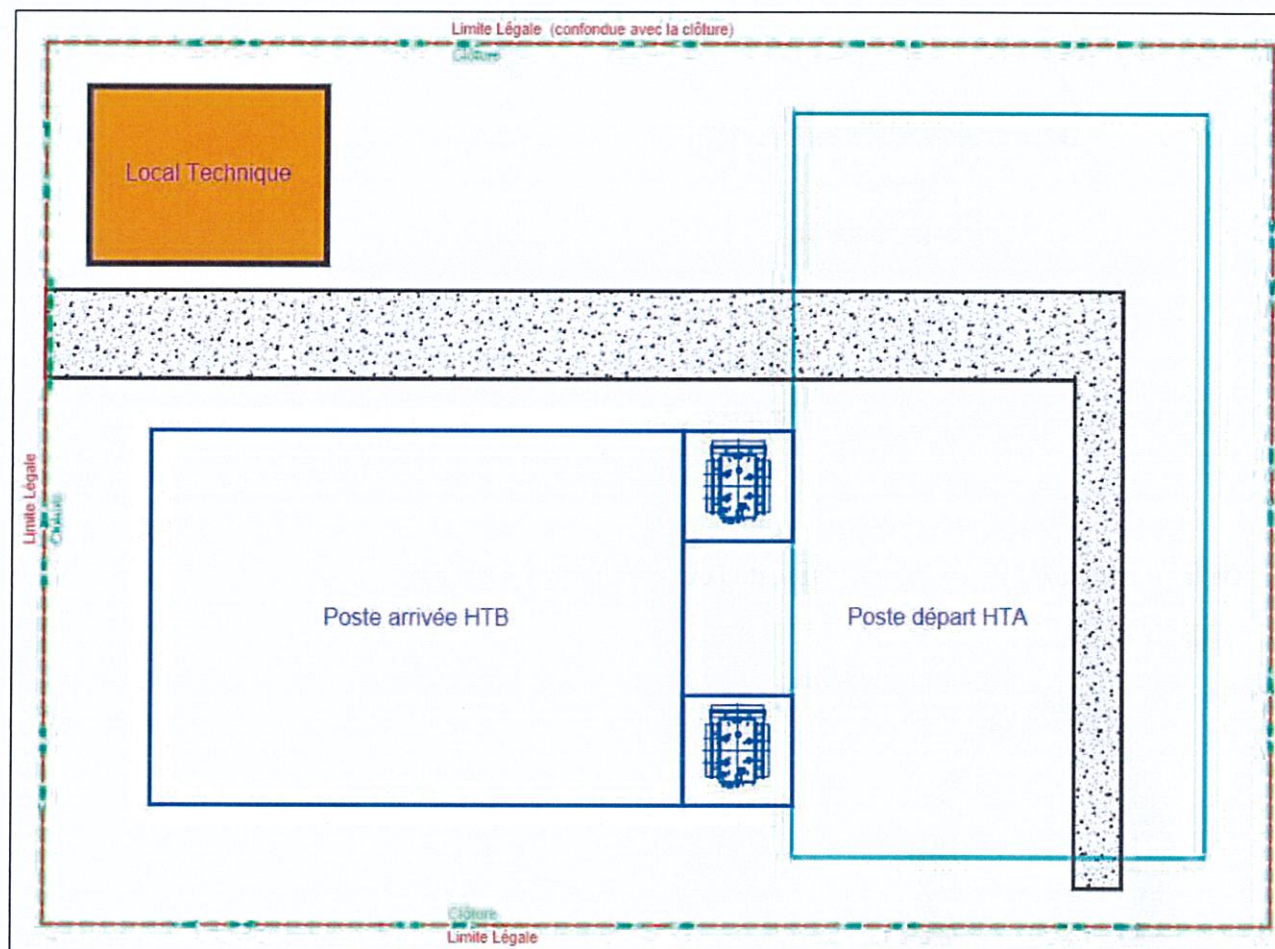
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



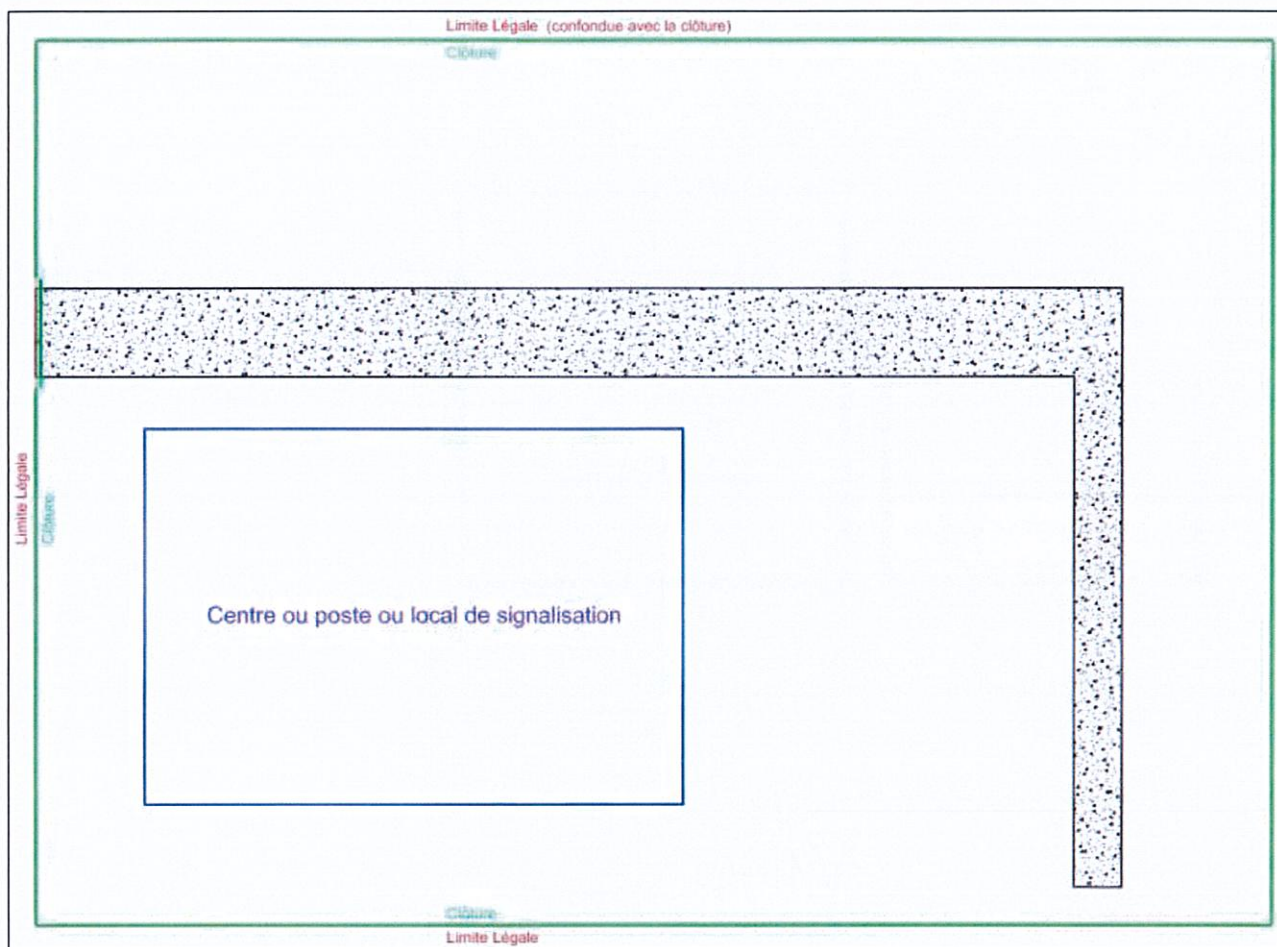
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



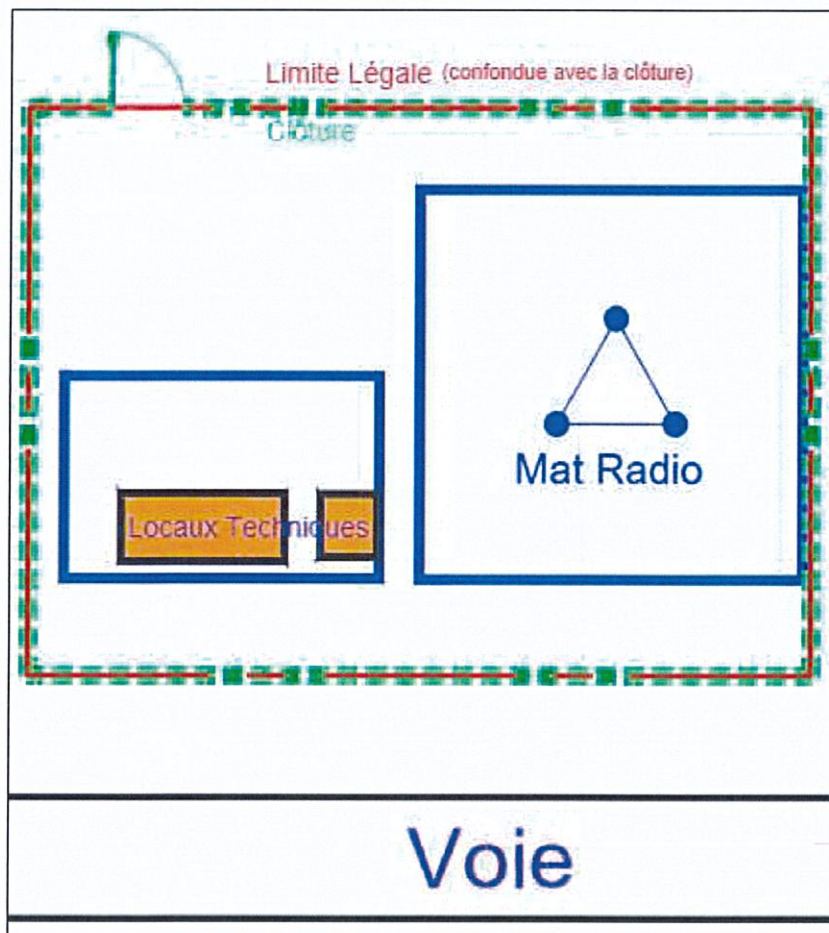
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



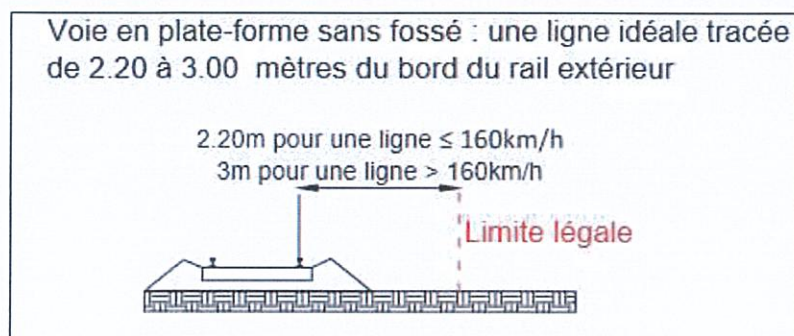
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

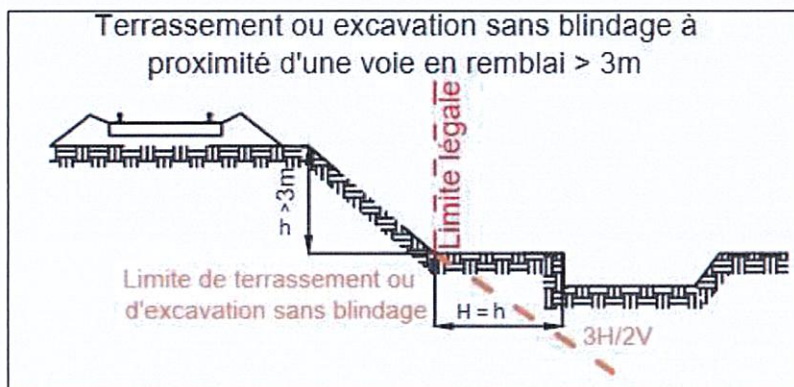
Ou

- 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 :

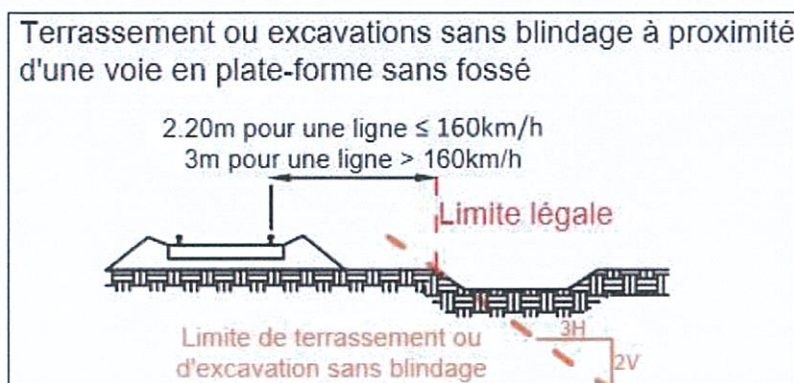
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de $3H$ (horizontal) pour $2V$ (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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).

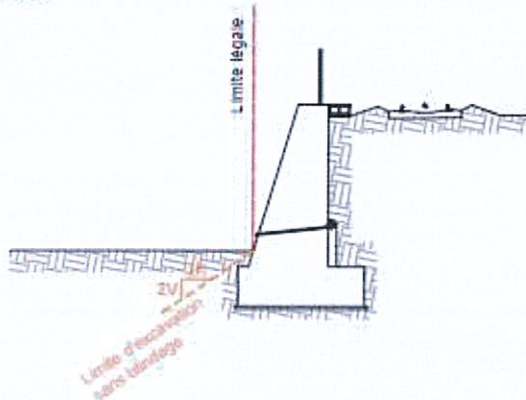
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de $3H$ pour $2V$, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

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.

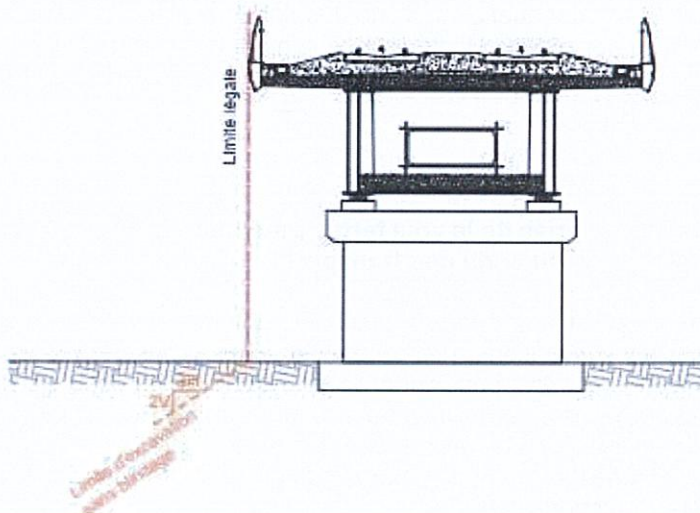


Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.

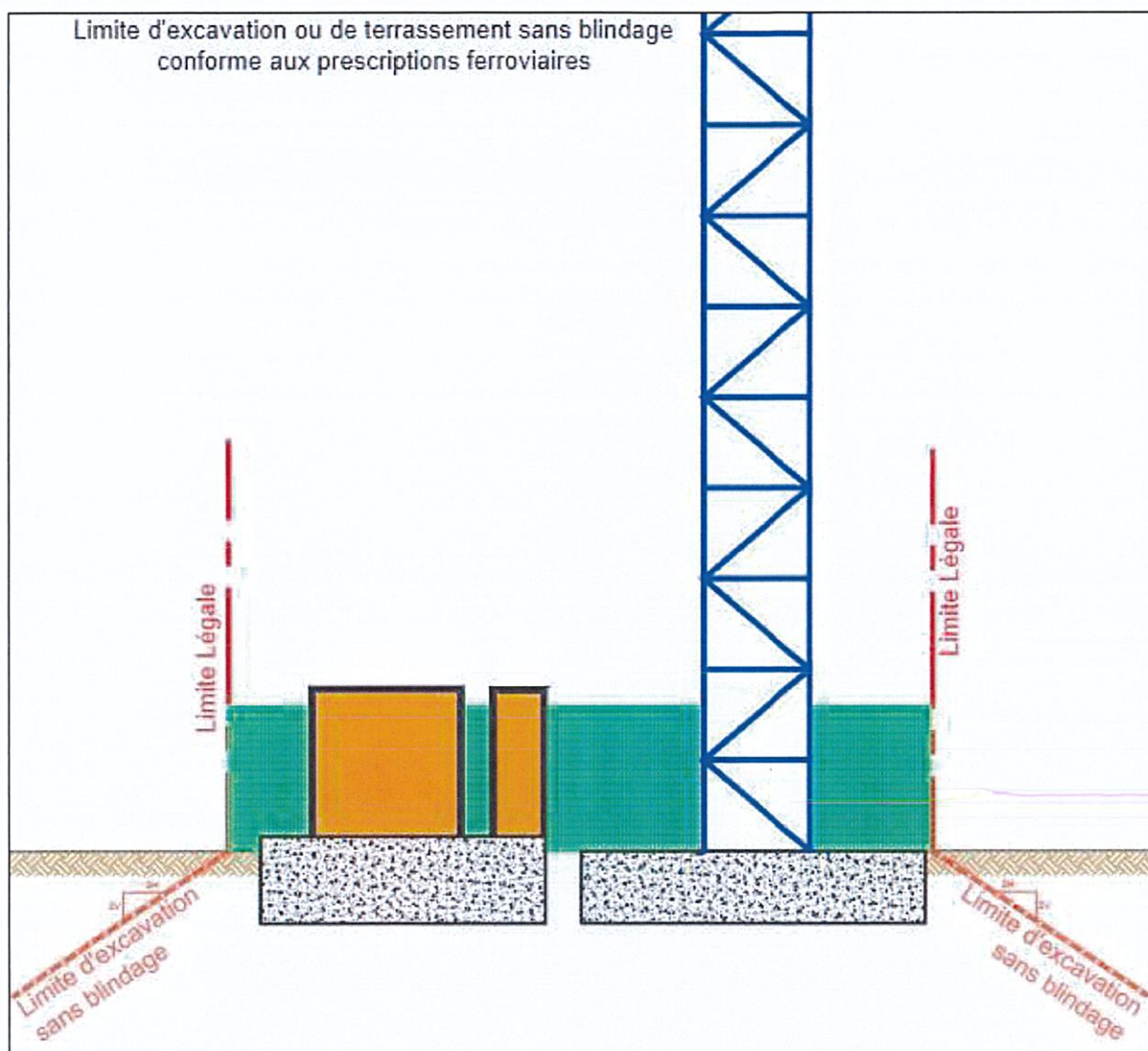
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



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



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 parapluies, 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.



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 : dit@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.

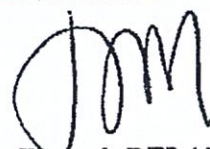
La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

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



VOS RÉF. Consultation du 03/07/2025
NOS RÉF. TER-ART-2025-45316-CAS-
211249-G9J5S5
INTERLOCUTEUR : Romain COLLET
TÉLÉPHONE : 06.59.47.14.14
E-MAIL : rte-cdi-nts-scet@rte-france.com

DDT Loiret

131, rue du faubourg Bannier
45042 Orléans Cedex 1

Madame Thomas
anne-sophie.thomas@loiret.gouv.fr
suadt-planification@loiret.gouv.fr

OBJET : ART – PLU – SURY-AUX-BOIS

La Chapelle sur Erdre,
le 05/08/2025

Madame la Préfète du Loiret,

Nous accusons réception du dossier du projet de révision du **PLU de la commune de Sury-aux-Bois** arrêté par délibération en date du 13/06/2025 et transmis pour avis le 03/07/2025 par votre service.

RTE, Réseau de Transport d'Électricité, est le gestionnaire du réseau de transport d'électricité à haute et très haute tension sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans ce cadre, RTE exploite, maintient et développe les infrastructures de réseau et garantit le bon fonctionnement, la sécurité et la sûreté du système électrique dans le respect, notamment, de la réglementation technique (l'arrêté technique du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique).

A cet égard, nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, sont implantés des ouvrages du réseau public de transport d'électricité dont vous trouverez la liste ci-dessous.

Il s'agit de :

Liaisons aériennes 400 000 Volts :

Ligne aérienne 400kV N0 1 GATINAIS - TABARDERIE
Ligne aérienne 400kV N0 2 GATINAIS - TABARDERIE

Au regard des éléments précités, et afin de préserver la qualité et la sécurité du réseau de transport d'énergie électrique (infrastructure vitale), de participer au développement économique et à l'aménagement des territoires ainsi que de permettre la prise en compte, dans la planification d'urbanisme, de la dimension énergétique, RTE attire votre attention sur les observations ci-dessous :



1/ Le report des servitudes d'utilité publique (servitudes I4)

1.1 Le plan des servitudes

En application des articles L. 151-43 et L. 152-7 du Code de l'Urbanisme, il convient d'insérer en annexe du PLU les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol, que constituent les ouvrages électriques listés ci-dessus (servitudes I4), afin que celles-ci puissent être opposables aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Conformément aux articles L. 133-1 à L. 133-5 du Code de l'urbanisme, un Portail national de l'urbanisme au sein duquel seront insérées les servitudes d'utilités publiques affectant l'utilisation du sol existe. Vous pourrez vous y reporter sur le site du Géoportail qui sera alimenté au fil de l'eau par tous les acteurs bénéficiant de telles servitudes.

Le tracé du générateur et l'emprise de l'assiette de notre servitude codifiée I4 sont disponibles en téléchargement sur le Géoportail de l'urbanisme directement accessible via ce lien :

<https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/>

Il est donc possible de télécharger ces données et de les apposer au plan de servitude en annexe du PLU.

Après étude du dossier transmis, nous n'avons pas eu accès au plan des servitudes normalement annexé au dossier de PLU. Dans ce contexte nous ne pouvons émettre un avis sur la conformité de cette pièce du document d'urbanisme qui doit reprendre fidèlement le tracé des ouvrages portés au Géoportail de l'Urbanisme, eux-mêmes conformes au listing ci-dessus.

1.2 La liste des servitudes

Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), et en particulier dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du sol, **il convient de noter, au sein de la liste des servitudes, l'appellation complète et le niveau de tension des servitudes I4**, ainsi que le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire de Sury-aux-Bois :

**RTE
Groupe Maintenance Réseaux Sologne
21, rue Pierre et Marie Curie
45143 SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE**

A cet effet, les ouvrages indiqués ci-dessus vous permettront de compléter la liste mentionnée dans l'annexe du PLU.

2/ Le Règlement

Nous vous indiquons que les règles de construction et d'implantation présentes au sein de votre document d'urbanisme ne sont pas applicables aux ouvrages exploités par RTE.

Les ouvrages listés ci-dessus traversent les zones **A, N** du territoire.



C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de bien vouloir indiquer les mentions suivantes dans les chapitres spécifiques de toutes les zones concernées par un ouvrage du réseau de transport public d'électricité :

Pour les lignes électriques HTB

S'agissant des occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions

Les ouvrages du réseau public de transport d'électricité constituent des « *équipements d'intérêt collectif et services publics* » (4° de l'article R. 151-27 du Code de l'urbanisme), et entrent au sein de la sous-destination « *locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées* » (4° de l'article R. 151-28 du même Code). A ce titre, nos ouvrages correspondent à des « constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics » (article 4 de l'arrêté du 10 novembre 2016 relatif aux sous-destinations) et peuvent ainsi être mentionnés au sein de cet article.

S'agissant des occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Il conviendra de préciser que « *les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris et que les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques.* »

Restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Madame la Préfète, l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Directeur Adjoint,
Centre Développement Ingénierie Nantes,
P/o

David PIVOT

Annexes : Recommandations à respecter aux abords des ouvrages électriques

Copie : Mairie de Sury-aux-Bois mairie.sury-es-bois@wanadoo.fr



NOTE D'INFORMATION RELATIVE AUX LIGNES ET CANALISATIONS ELECTRIQUES

Ouvrages du réseau d'alimentation générale

SERVITUDES I4

Ancrage, appui, passage, élagage et abattages d'arbres

REFERENCES :

- Articles L.321-1 et suivants et L.323-3 et suivants du Code de l'énergie ;
- Décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ;
- Décret n° 70-492 du 11 Juin 1970 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi n° 46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement des servitudes ainsi que les conditions d'établissement des dites servitudes.

EFFETS DE LA SERVITUDE

Ce sont les effets prévus par les articles L.323-3 et suivants du Code de l'énergie. Le décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique établit une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.

A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, dans les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire, de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés, sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que les propriétés soient, ou non, closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire, d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation).

Droit pour le bénéficiaire, de couper les arbres et les branches qui se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (article L.323-4 du Code de l'énergie).

B - LIMITATIONS D'UTILISER LE SOL

1°/ Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'à des heures normales et après avoir



prévenu les intéressés, sauf en cas d'urgence.

2°/ Droits des propriétaires

Les propriétaires, dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses, conservent le droit de démolir, réparer ou surélever. Les propriétaires, dont les terrains sont grevés de servitudes d'implantation ou de surplomb, conservent également le droit de se clore ou de bâtir. Dans tous les cas, les propriétaires doivent toutefois un mois avant d'entreprendre ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'exploitant de l'ouvrage.

REMARQUE IMPORTANTE

Il convient de consulter l'exploitant du réseau avant toute délivrance de permis de construire à moins de 100 mètres des réseaux HTB > 50 000 Volts, afin de vérifier la compatibilité des projets de construction avec ses ouvrages, en référence aux règles de l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

EFFETS DE LA SERVITUDE CONCERNANT LES TRAVAUX

Mesures à prendre avant l'élaboration de projets et lors de la réalisation de travaux (excepté les travaux agricoles de surfaces) à proximité des ouvrages de transport électrique HTB (lignes à haute tension).

En application du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, codifié aux articles R.554-20 et suivants du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage des travaux est soumis à plusieurs obligations et doit notamment consulter le guichet unique sur l'existence éventuelle d'ouvrages dans la zone de travaux prévue.

Lorsque l'emprise des travaux entre dans la zone d'implantation de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit réaliser une déclaration de projet de travaux (DT).

L'exécutant des travaux doit également adresser une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) reprenant les mêmes informations que la DT (localisation, périmètre de l'emprise des travaux, nature des travaux et techniques opératoires prévues).

L'exploitant des ouvrages électriques répond alors dans un délai de 9 jours pour les DT dématérialisées et 15 jours pour les DT non dématérialisées et toute DICT. Des classes de précisions sont données par les exploitants et des investigations complémentaires peuvent être réalisées.

SERVICES RESPONSABLES

NATIONAL : Ministère en charge de l'énergie

REGIONAUX OU DEPARTEMENTAUX :

Pour les tensions supérieures à 50 000 volts

- DREAL,
- RTE.

Pour les tensions inférieures à 50 000 Volts, hors réseau d'alimentation générale

- DREAL,
- Distributeurs Enedis et /ou Régies.



Le réseau
de transport
d'électricité

EN RÉSUMÉ

DEMANDE
DE PERMIS DE
CONSTRUIRE



UNE SERVITUDE I4
EST-ELLE
PRÉSENTE SUR
LA ZONE DU
CHANTIER ÉTUDIÉ ?

SI OUI ALORS...



CONTACTEZ RTE !

POUR NOUS CONTACTER

© Février 2018 - Conception et réalisation : DIALECTICA - Crédits photos : Médiathèque RTE. Tous droits réservés.
RTE - Réseau de Transport d'Électricité, société anonyme à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 2 132 285 690 € - RCS Nanterre 444 619 258.



Le réseau
de transport
d'électricité

Prévenir pour mieux construire



www.rte-france.com



[rte.france](https://www.facebook.com/rte.france)



[@rte_france](https://twitter.com/rte_france)

INFORMEZ RTE

des projets de construction à proximité
des lignes électriques
à haute et très haute tension

PRÉVENEZ RTE

pour mieux instruire

Il est important que vous informiez RTE, Réseau de transport d'électricité, lors de toute demande d'autorisation d'urbanisme, et ce afin de vous assurer de la compatibilité de vos projets de construction avec la présence des ouvrages électriques existants.

C'est en effet au cas par cas que les distances de sécurité à respecter sont déterminées, selon diverses prescriptions réglementaires* et en fonction des caractéristiques des constructions.

Le saviez-vous ?

UNE COMMUNE SUR DEUX EST CONCERNÉE PAR UNE SERVITUDE I4**

ALORS, SI C'EST LE CAS DE VOTRE COMMUNE, CONTACTEZ-NOUS !

QUELS PROJETS DE CONSTRUCTION SONT CONCERNÉS ?

- Tous les projets situés **à moins de 100 mètres** d'un ouvrage électrique aérien ou souterrain de RTE.

QUELS SONT LES DOSSIERS CONCERNÉS ?

- Les instructions** (permis de construire, certificat d'urbanisme...).
- Les « porter à connaissance » et les « projets d'arrêt »** (Plan Local d'Urbanisme...).

Quels que soient les travaux effectués, **la présence à proximité d'une ligne électrique haute et très haute tension est une contrainte à prendre en compte** (réfection toiture, pose d'antenne, peinture, ravalement de façade, élagage...).

OÙ TROUVER L'IMPLANTATION DES OUVRAGES ÉLECTRIQUES RTE ?

- Sur le plan des servitudes I4 du plan d'urbanisme de la commune (PLU, cartes communales).

+ de 105 000 km

Dans le cadre de sa mission de service public, RTE, Réseau de transport d'électricité, exploite, maintient et développe le réseau électrique aérien et souterrain à haute et très haute tension.

de lignes en France pour assurer la solidarité entre les régions afin que chacun ait un accès économique, sûr et propre à l'énergie électrique.

* Arrêté interministériel du 17 mai 2001 et Code du travail.

** Servitude I4 : servitude au voisinage d'une ligne électrique aérienne ou souterraine.

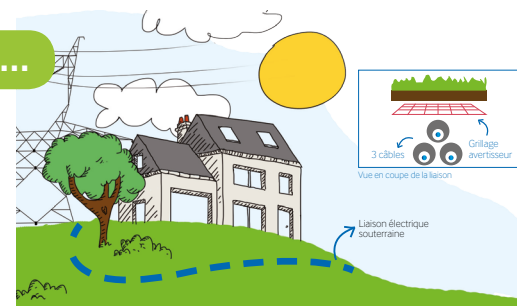
CONTACTEZ RTE

pour mieux construire

SI VOUS CONTACTEZ RTE...

LES GARANTIES

- Projet compatible :**
 - début des travaux.
- Projet à adapter au stade du permis de construire :**
 - début des travaux retardé, mais chantier serein et au final compatible.



SI VOUS NE CONTACTEZ PAS RTE...

LES RISQUES

- ▲ **L'arrêt du chantier :** modification nécessaire du projet même après la délivrance du permis de construire.
- ▲ **L'accident pendant et après le chantier :** construire trop près d'une ligne, c'est risquer l'électrocution par amorçage à proximité d'une ligne aérienne ou l'accrochage de la ligne souterraine avec un engin de chantier.
- ▲ **La modification ou destruction d'une partie du bâtiment après construction.**





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe Centre-Val de Loire

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

Courriel : maae.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

Orléans, le 03 octobre 2025

Madame le Maire,

Le 01 juillet 2025, vous avez saisi l'autorité environnementale pour avis sur le dossier relatif à la révision du PLU de la commune de Sury-aux-Bois.

Je vous informe que la mission régionale d'autorité environnementale Centre-Val de Loire ne s'est pas prononcée dans le délai de trois mois prévu à l'article R. 122-21 du code de l'environnement.

Cette information devra être jointe au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Elle figure sur le site internet de la mission régionale d'autorité environnementale Centre-Val de Loire :

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/centre-val-de-loire-r10.html>

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

Le président de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire

Jérôme PEYRAT

Madame Françoise HEBERT
Maire de SURY-AUX-BOIS

**Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels,
Agricoles et Forestiers du Loiret**
Séance du 23 septembre 2025

Avis sur la révision du Plan Local d'urbanisme de Sury-aux-Bois

Par courrier en date du 26 juin 2025, la commune de Sury-aux-Bois a sollicité l'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers du Loiret pour le projet de révision de son PLU arrêté le 13 juin 2025. La révision du plan local d'urbanisme avait été prescrite le 3 mai 2022.

La commune de Sury-aux-Bois fait partie de la Communauté de communes des Loges, dont le territoire est couvert par le SCoT du PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne approuvé le 12 mars 2020.

La saisine de la CDPENAF du Loiret s'est faite en application des dispositions des articles L.151-11 et L.151-12 du code de l'urbanisme et de l'autosaisine permise par l'article **L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime**.

La procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme de Sury-aux-Bois porte sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers des 10 dernières années, le diagnostic, le PADD, les projets pris en compte dans le PLU révisé et le projet de zonage. A ces éléments, s'ajoutent les règles en zone agricole et naturelle pour les extensions et les annexes des habitations, les STECAL et les bâtiments identifiés pouvant changer de destination.

Avis de la CDPENAF sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, au titre de l'autosaisine

La révision du PLU prévoit une consommation des espaces naturels agricoles et forestiers de 8,9 ha, dont 6,4 ha en activités et 2,5 ha en habitat.

La consommation en habitat est prévue intégralement en densification dans le bourg.

La consommation en activités correspond intégralement aux projets fléchés dans les STECAL ; seuls trois STECAL génèrent de la consommation d'espaces à hauteur de 6,4 ha.

La commission émet un avis favorable sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Avis de la CDPENAF sur les STECAL, au titre de l'article L.151-13 du code de l'urbanisme

La révision du PLU concerne des nouveaux secteurs de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) :

- le STECAL At « la Folie » pour un projet d'accueil touristique, avec l'aménagement d'une salle de réception, des habitations légères de loisirs et un parking ;
- le STECAL Na « la Toisième » pour le développement de l'entreprise « rendez-vous en terre animale » ;
- le STECAL Nt1 « la Cernière-Ouest » pour l'implantation d'une dizaine d'habitations légères de loisirs ;

- le STECAL Nt2 « la Sauvageonne » pour l'implantation de trois habitations légères de loisirs ;
- le STECAL Nt3 « la Sauvageonne » pour la construction de l'accueil d'activités de loisirs sur l'île de l'étang ;
- le STECAL Nt4 « les Germaines » pour l'implantation de 14 habitations légères de loisirs ;

Concernant les STECAL, la commission émet un avis favorable sous réserve de diminuer la superficie des STECAL par rapport à l'emprise du bâtiment, en particulier les STECAL At (6,3 ha) et Nt4 (1,5 ha).

Un point de vigilance est également souligné par la commission concernant la mise en œuvre prochaine des obligations légales de débroussaillage (OLD) sur la commune de Sury-aux-Bois une fois la forêt d'Orléans classée, ce qui pourrait remettre en cause la faisabilité de certains projets faisant l'objet de STECAL.

Avis de la CDPENAF sur les règles en zone A et N relatives aux extensions et aux annexes des habitations, au titre de l'article L. 151-12 du code de l'urbanisme

La révision du PLU prévoit les règles d'emprise au sol en zones A et N à savoir :

- pour les extensions : la superficie limitée à 30 % de l'emprise au sol de la construction principale, dans la limite de 100 m² maximum ;
- pour les annexes : la superficie totale est fixée à 40 m², dans la limite de 2 annexes maximum et sans dépasser 30 m² par annexe.
- pour les piscines : la superficie est limitée à 75 m².

La commission émet un avis favorable sur les règles relatives aux extensions et aux annexes des habitations en zone agricole et naturelle.

Avis de la CDPENAF sur l'identification de bâtiments susceptibles de changer de destination, au titre de l'autosaisine

La révision du PLU concerne 5 bâtiments identifiés pouvant changer de destination :

- parcelle AH n° 36 « les Vallées », pour de l'habitat ;
- parcelle BE n°171 « le bourg neuf » (2 bâtiments concernés) pour de l'habitat ;
- parcelle BE n° 85 « les Grandes Noues » (2 bâtiments concernés) pour de l'habitat ;
- les parcelles BH n° 337 et BH n°335 « la Sauvageonne » pour des activités et de l'habitat ;
- les parcelles BC n°55 et 56 « la Folie » pour des activités (4 bâtiments concernés) et de l'habitat (2 habitations concernées).

La commission émet un avis favorable sur ces 5 changements de destination.

P/La Préfète,

**La Présidente de séance,
L'adjointe au Chef du SUADT,**