



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
CENTRE-VAL
DE LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Unité Départementale de
l'Architecture et du Patrimoine
d'Eure-et-Loir

Affaire suivie par : Hadrien Nafilyan
02 37 36 34 34
hadrien.nafilyan@culture.gouv.fr

à Chartres, le 30 octobre 2024

Madame le Maire
Hôtel de Ville
Place du Marché
28300 Mainvilliers

OBJET : Avis sur la révision du Plan local d'urbanisme de la commune de Mainvilliers (28)

Madame le Maire,

Vous nous avez transmis pour avis le PLU de la commune de Mainvilliers par courrier du 27 septembre 2024. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous nos observations s'y rapportant.

Servitudes patrimoniales

- *Périmètres de protection de l'Hôtel des Postes (Chartres) et du Monument à Pasteur (Chartres)*

Aucun bâtiment n'est protégé au titre des monuments historiques à Mainvilliers.

Toutefois, une infime partie du territoire, située à l'est de la commune, est concernée par une servitude patrimoniale de type AC 1, due au débord des périmètres de protection de l'Hôtel des Postes, inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 19 août 1994 et du Monument à Pasteur, inscrit par arrêté du 23 mars 2017, tous deux sis sur la commune de Chartres.

Éléments bâtis et paysagers identifiés au titre des articles L 151-19 et L 151-23 du Code de l'urbanisme

L'identification du patrimoine fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation thématique spécifique.

Un nombre important (209) de constructions ont été repérées, en tant que bâtiments remarquables ou qu'éléments constitutifs d'alignements historiques. Ce repérage est assorti de fiches descriptives et de prescriptions dans le règlement, ce qui accroît significativement sa portée et garantit la préservation du patrimoine.

Toutefois, il n'est nulle part mentionné que cette identification s'est faite au titre de l'article L. 151-19 du code de l'urbanisme. Or, cela doit être clairement indiqué, au risque de voir ce repérage juridiquement non opposable aux tiers.

Potentiel foncier et extensions urbaines

Le potentiel foncier a été déterminé avec mesure. Les secteurs anciens ont été préservés de toute densification excessive, comme précisé dans le rapport de présentation (Tome 4, p. 53) : « Certains axes historiques, repérés pour la plupart par les bâtiments protégés et intégrés au sein de zones spécifiques (UB), présentent une cohérence et une identité architecturales particulières, qu'il s'agit de préserver, en évitant une densification anarchique qui viendrait dénaturer ces secteurs et créer des ruptures visuelles et esthétiques. »

Qualité urbaine et architecturale

L'enjeu paysager des franges urbaines et des entrées de bourg, particulièrement sensible à Mainvilliers, est bien défini dans le rapport de présentation (Tome 3, p. 95, 109 et 114), et fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation à part entière (OAP 7).

Le patrimoine bâti et naturel bénéficie également d'une orientation au sein de l'axe 2 du projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Cette orientation, qui se décline en onze objectifs, témoigne de l'intérêt que la commune porte à son patrimoine.

Le règlement écrit assure la préservation générale du bâti et de la morphologie urbaine de Mainvilliers, en insistant notamment sur la prise en compte des caractéristiques architecturales des bâtiments lors de toutes modifications extérieures, y compris la mise en place d'une isolation thermique et des panneaux photovoltaïques.

En synthèse, ce plan local d'urbanisme accorde une place importante au patrimoine bâti et paysager de Mainvilliers, et donnera les moyens à la commune de préserver et de valoriser son identité architecturale et naturelle.

Je vous prie de croire, Madame le Maire, en l'expression de mes salutations distinguées,

Pour la Préfète de la région Centre-Val de Loire
Et par subdélégation,
Damien LEROY Le responsable du Service de coordination
2310055025ld Architecture et Patrimoines

Damien Leroy

Signature numérique de
Damien LEROY 2310055025ld
Date : 2024.10.30 17:29:28
+01'00'



**CHARTRES
MÉTROPOLE**

Direction Aménagement, Urbanisme et Habitat
Affaire suivie par : Julien VINCENT
Tél. : 02.37.91.35.29
Courriel : julien.vincent@agglo-ville.chartres.fr

Le Président

A

Madame Michèle BONTHOUX
Mairie de Mainvilliers
Place du Marché
28300 MAINVILLIERS

Chartres, le **20 DEC. 2024**

Objet : Avis de Chartres métropole sur le projet de révision du PLU de Mainvilliers
N/REF. : JV 2024/ **203**

Madame le Maire,

En tant que personne publique associée, Chartres métropole a été destinataire du projet de PLU révisé de votre commune. Le dossier a été présenté et soumis pour avis le 9 décembre 2024 à la commission de compatibilité avec le SCoT.

Depuis une dizaine d'années, la ville de Mainvilliers connaît un regain démographique comptant aujourd'hui un peu plus de 11 000 habitants. Cette situation a été encouragée par l'accélération des projets immobiliers collectifs durant une période de densification et de renouvellement urbains actifs, mais aussi grâce aussi à l'achèvement de la ZAC de Boisville.

La ville s'est également engagée dans une importante opération de renouvellement urbain à l'intérieur du quartier prioritaire de la ville (QPV) Tallemont-Bretagne avec l'aide de l'ANRU. Les futurs aménagements doivent offrir à cet espace marqué par les grands ensembles d'habitat social une nouvelle recomposition des formes et des fonctions urbaines vers un modèle d'urbanisme aux typologies plus diversifiées situé aux portes du centre-ville.

La municipalité de Mainvilliers souhaite maintenir cette politique de renouvellement afin d'assurer son dynamisme démographique et résidentiel. Les perspectives de développement présentées dans le dossier de PLU prévoient un potentiel de 93 logements par an (opérations en cours comprises), permettant à la commune d'atteindre 12 500 habitants en 2035, soit un taux de croissance de +0,7% par an. Compte tenu du poids de Mainvilliers au sein du pôle urbain, ces hypothèses de croissance sont compatibles avec les orientations du SCoT et du PLH de Chartres métropole.

Concernant les objectifs de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF), Chartres métropole tient à rappeler la place essentielle qu'occupe la ville de Mainvilliers en termes d'enjeux stratégiques d'aménagement du territoire métropolitain : l'accueil et le développement de nombreux projets communautaires qu'ils soient à vocation économique (ZAC des Pôles Ouest, zone d'activités du Vallier) ou d'intérêt public et à vocation environnementale (STEP, usine Orisane, projet d'UVE). En raison de cette dynamique de projets structurants, il convient effectivement de dissocier, comme le précise le dossier, la part de la consommation foncière relevant de Chartres métropole de celle issue du développement communal au titre de la consommation passée.

Quant à la consommation foncière projetée, il convient là encore d'écarter les enveloppes liées aux projets communaux de celles nécessaires à la réalisation des projets d'intérêt communautaire. Ainsi, dans le cadre du projet de centre de valorisation et de traitement des déchets porté par CMTV et Chartres métropole, la consommation d'espace NAF ne peut pas être imputée au seul développement

de Mainvilliers mais doit plutôt s'inscrire dans un objectif plus global du déploiement et d'efficacité des services publics.

A ce titre, la consommation des espaces agricoles nécessaires à leurs réalisations sera prélevée sur l'enveloppe de 20 hectares inscrite dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT de Chartres métropole pour la création d'équipements publics communautaires. Cette consommation communautaire sera intégrée au bilan du SCoT qui doit intervenir avant janvier 2026 et sera ainsi déduite de la consommation communale.

La commission de compatibilité salue la qualité du travail réalisé et des réflexions apportées spécialement au travers des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles ou thématiques, qui illustrent la volonté constante de la municipalité de poursuivre les opérations de renouvellement urbain et de préservation du cadre de vie des habitants.

La commission de compatibilité souhaite porter à votre connaissance plusieurs observations sur les éléments suivants :

- **Sur le classement de la vallée du Couasnon en espace boisé classé (EBC) :**

Le dossier de PLU mentionne à plusieurs reprises la volonté de la commune de « *poursuivre la valorisation des bords du Couasnon dans le cadre du Plan vert de Chartres métropole en conservant leur caractère naturel et réduisant les obstacles à l'écoulement [...] et en préservant de l'urbanisation les habitats aquatiques et humides...* » (Objectif 3.2.8 du PADD).

En tant que gestionnaire d'espaces naturels et opérateurs au titre du Plan Vert, Chartres métropole estime que le classement en EBC n'est pas nécessaire pour la totalité du boisement, compte tenu de sa surface supérieure à 0,5 hectare (cf. arrêté préfectoral du 10 novembre 2005 fixant les seuils de superficie boisée en dessous desquels le défrichement n'est pas soumis à autorisation administrative).

Un tel classement peut ainsi entrer en contradiction avec les projets de création de zone d'expansion des crues ainsi qu'avec les obligations d'entretien des berges du cours d'eau qui incombent à Chartres métropole.

En conséquence, la commission de compatibilité demande à la commune de réduire le classement en EBC sur une largeur de 10/15 mètres de part et d'autre du Couasnon pour permettre les opérations et aménagements nécessaires à l'entretien et la valorisation de celui-ci.

- **Sur l'actualisation des zones à urbaniser (1AU) :**

Le plan de zonage réglementaire nécessite d'être actualisé au regard de l'achèvement de certaines opérations. Ainsi, la première tranche de la ZAC des Clozeaux, désormais livrée et habitée, ne peut plus être considérée comme une zone à urbaniser « 1AU » mais doit être intégrée à une zone urbanisée « U ».

De plus, le secteur de la ZAC des Pôles Ouest comprise entre le DATA center d'Orange et l'entreprise Gaudron paysage est aménagée depuis 2022 : un zonage de type « Ue » par exemple apparaît plus pertinent et cohérent.

- **Sur les densités prévues dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :**

Le SCoT de Chartres métropole indique que les ambitions démographiques portées par l'agglomération obligent à développer un urbanisme davantage compact, permettant ainsi d'être vertueux en matière de sobriété foncière, tout en renforçant le lien entre urbanisation et déplacements. Cette maîtrise de la consommation d'espace est permise grâce à la définition d'objectifs chiffrés de densité brute moyenne dans le SCoT : cf. l'objectif 1.1.2 du DOO : « *Maîtriser la consommation foncière en recherchant davantage de compacité et en modérant les extensions urbaines* ».

A ce titre, le DOO du SCoT précise que les opérations d'urbanisme à vocation résidentielle dans les communes situées au sein du pôle urbain doivent viser l'objectif d'une densité brute de 40 logements

par hectare. Cependant, il est rappelé que cette densité cible peut s'apprécier à l'échelle de l'opération et non nécessairement de manière uniforme.

Concernant l'OAP le Vallier, les densités brutes affichées, respectivement de 23 logements à l'hectare pour la partie centrale et de 40 logements à l'hectare pour la partie située au nord, sont inférieures aux orientations du SCoT en la matière. La commission de compatibilité invite donc la commune à afficher des densités supérieures soit par secteur, soit à l'échelle de l'opération afin d'être compatible avec les orientations du SCOT.

De même, le dossier ne précise aucun objectif de densité concernant l'OAP Mandela-Fouré : des objectifs chiffrés sont donc attendus sur ce secteur dans le dossier de PLU avant approbation.

- **Sur l'OAP Jean Moulin :**

La ville de Mainvilliers souhaite créer un parc urbain en cœur d'îlot d'environ 1,5 hectare afin d'offrir un espace paysager de qualité qui doit également servir de liaison entre les différents quartiers par l'aménagement de cheminements pour les mobilités actives.

La réalisation de cet espace étant conditionnée par les acquisitions des fonds de parcelles privées, Chartres métropole recommande à la commune de prévoir des emplacements réservés tels que définis à l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, afin de permettre les acquisitions foncières nécessaires pour garantir les accès publics au futur parc.

De manière générale, le PLU de Mainvilliers est compatible avec les objectifs et les orientations du SCoT et du PLH de Chartres métropole en vigueur, notamment en ce qui concerne la maîtrise de la consommation d'espace et les hypothèses de développement.

En conséquence, la commission de compatibilité émet un **avis favorable** sur le projet de révision du PLU de Mainvilliers et demande à la commune d'intégrer les éléments et remarques évoqués ci-dessus dans le dossier avant son approbation en Conseil municipal.

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, je vous saurais gré de bien vouloir joindre le présent avis au dossier qui sera soumis à enquête publique. Mes services se tiennent à votre disposition pour tout complément qui pourrait vous être utile dans la suite de cette procédure.

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

Par délégation du Président,
Le Vice-président à l'Aménagement du territoire

Rémi MARTIAL



1) Définition réglementaire d'un « cours d'eau »

Le Couasnon/Coinon n'est pas un « cours d'eau » au sens réglementaire du terme (défini par la DDT28). Il devrait plutôt être nommé « milieu aquatique » ou simplement « vallée ». Cette erreur de terminologie entraîne plusieurs autres erreurs dans les documents (Code masse d'eau, terme « chemin de halage », référence à GEMAPI)

Documents référence :

- *2-Rapport_PLU_Mainvilliers_Tome 3_Varrêt.pdf*
- *2-Rapport_PLU_Mainvilliers_Tome 4_Varrêt.pdf*
- *4-OAP_PLU_Mainvilliers_Varrêt.pdf*
- ➔ Contacter le service rivière : riviere@agglo-ville.chartres.fr

2) Précision technique Trame Bleue et Noire

Quelques éléments techniques devraient être modifiés et ajoutés concernant la Vallée du Couasnon et la Trame Noire.

Documents référence :

- *2-Rapport_PLU_Mainvilliers_Tome 4_Varrêt.pdf*
- *4-OAP_PLU_Mainvilliers_Varrêt.pdf*
- ➔ Vallée du Couasnon, voir avec : riviere@agglo-ville.chartres.fr
- ➔ Trame Noire, voir avec : alexandre.paulino@agglo-ville.chartres.fr

3) Classement EBC : trop contraignant et non pertinent

Le classement EBC est presque systématique le long de la vallée du Couasnon, ce n'est pas forcément pertinent car ce classement bloquerait les projets de création de zone d'expansion de crue ou de création de zone humide. Le classement en zone N semble suffisant.

De plus, il pourrait être pertinent d'afficher une bande de 5 à 10 en emplacement réservé le long du Couasnon afin de commencer la démarche de maîtrise foncière dans le cadre de l'étude de remise en eau de la Vallée et pour la prévention des inondations.

Documents référence :

- *2-Rapport_PLU_Mainvilliers_Tome 4_Varrêt.pdf*
- *5.1-Zonage_PLU_Mainvilliers_Général_DPN.pdf*
- ➔ Contacter le service rivière : riviere@agglo-ville.chartres.fr

4) Liaison douce du Plan Vert

Des liaisons douces du Plan Vert sont abordées dans le document sans références au Schéma Directeur Plan Vert. Concernant ce sujet, c'est la fiche 4.2.c du Schéma Directeur Plan Vert qui est concernée.

Documents référence :

- *2-Rapport_PLU_Mainvilliers_Tome 3_Varrêt.pdf*
- ➔ Contacter le référent Plan Vert : benoit.lambert@agglo-ville.chartres.fr

**COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA PRÉSERVATION DES ESPACES
NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS
AVIS DE LA COMMISSION
PLU ARRÊTÉ DE LA COMMUNE DE MAINVILLIERS**

Vu le code rural et de la pêche maritime et notamment les articles L. 112-1-1 et D. 112-1-11 ;
Vu le code de l'urbanisme ;
Vu la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 sur la modernisation de l'agriculture et de la pêche, et notamment l'article 51 ;
Vu la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové ;
Vu la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt ;
Vu le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement des commissions administratives à caractère consultatif ;
Vu le décret n° 2015-644 du 9 juin 2015 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers ;
Vu l'arrêté préfectoral du 02 avril 2024 portant composition de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers ;
Vu l'arrêté n° 101-2024 en date du 28 novembre 2024 portant délégation de signature au profit de Mme Agnès BONJEAN, secrétaire générale de la préfecture d'Eure-et-Loir ;
Vu la saisine de la CDPENAF reçue le 08 octobre 2024, relative au PLU arrêté le 10 septembre 2024 ;
Vu l'auto-saisine de la CDPENAF d'Eure-et-Loir sur la consommation d'espace du PLU arrêté ;

Considérant que :

- le projet de PLU modère significativement sa consommation d'espaces agricoles et naturels par rapport à celle des dix dernières années et qu'il ne fait l'objet que d'observations mineures,
- en l'absence d'un PLUi sur le périmètre de Chartres Métropole, les projets portés par Chartres Métropole fortement consommateurs d'espace agricole sont comptabilisés dans la consommation d'espace de l'Agglo, ce dont la révision du SCoT de Chartres devra tenir compte ;

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers d'Eure-et-Loir, réunie le 05 décembre 2024 **émet un avis favorable au projet de PLU sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :**

- **pour les STECAL** (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées) :
le secteur Nh doit être identifié comme un STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées) ;

- pour le règlement :

1. Evolution du règlement graphique:

- en l'absence de projets identifiés, le secteur Nl doit être requalifié en zone A ;
- les parcelles 1AUe situées au nord de la ZAC Pôle Ouest, non constructibles du fait de la Directive paysagère qui n'autorise pas la construction de bâtiments d'une hauteur suffisante pour l'accueil d'activités économiques, doivent être requalifiées en zone A agricole ;
- les parcelles occupées par des grandes cultures en zone N doivent être requalifiées en A, en particulier les parcelles aux alentours de la station d'épuration, de l'usine de valorisation des déchets, du lieu dit « la tuilerie », les parcelles Zp 28 à 30 et ZO 21 ; si la commune souhaite éviter la construction de bâtiments agricoles à proximité de zones boisées, le règlement peut imposer une distance minimale d'implantation par rapport aux boisements ;

- le règlement de la zone Ap destinée à l'accueil de l'agriculture périurbaine n'apportant pas d'éléments de nature à favoriser ce type d'agriculture, il doit être modifié pour atteindre le but recherché ; dans le cas contraire, la zone Ap devra être requalifiée en zone A ;
- pour une meilleure lisibilité, il serait souhaitable que les espaces boisés classés et les zones protégées au titre de l'article L151-23 figurent également sur le plan de zonage sur lequel les différents zonages sont colorés ;
- les bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement destination en zone N doivent être identifiés sur le règlement graphique.

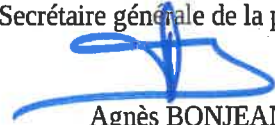
2. Evolution du règlement écrit

- imposer la perméabilité des places de stationnement créées dans toute la zone N et A, et non pas uniquement en zone Ap ;
- adapter le règlement de la zone 1AUe de façon à plafonner la surface des projets qualifiés d'intérêt général, dont font partie les parcs photovoltaïques, qui n'ont pas vocation à consommer les surfaces des zones dédiées à l'activité ou à l'économie ;
- concernant la compensation des arbres abattus, le règlement doit préciser la localisation des nouveaux arbres par rapport au spécimen abattu, l'autorisation ou non d'avoir recours à la régénération naturelle, l'essence et la taille du spécimen de compensation, le niveau de compensation (exemple : 1 pour 1 ou 2 pour 1) ;

Chartres, le

23 DEC. 2024

La Présidente de la CDPENAF,
Secrétaire générale de la préfecture



Agnès BONJEAN



**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 24 janvier 2025

Madame le Maire,

Le 22 octobre 2024, vous avez saisi l'autorité environnementale pour avis sur le dossier relatif à la révision du PLU de votre commune.

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, Madame le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

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

Jérôme PEYRAT

Mairie de Mainvilliers
Hôtel de ville – Place du marché
CS 31101
28305 MAINVILLIERS Cedex

PÔLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT

Direction du développement des territoires

Service valorisation et animation des territoires

Dossier suivi par Alice ZRIDA

Tél : 06 70 01 20 06

alice.zrida@eurelien.fr

Madame Michèle BONTHOUX

Maire

Hôtel de Ville

Place du Marché

28305 Mainvilliers CEDEX

Chartres,

Objet : Révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de MAINVILLIERS

Madame le Maire,

Dans le cadre de la procédure de révision de votre PLU, le Conseil départemental d'Eure-et-Loir a reçu le 30 septembre 2024, le projet arrêté par le Conseil Municipal du 10 septembre 2024 pour avis, conformément à l'article L.123-9 du Code de l'urbanisme.

Ce dossier de PLU n'appelle pas d'observation notable du Conseil départemental. Néanmoins, afin que les projets portés par le Conseil Départemental puissent voir le jour, il est demandé, qu'au sein du zonage UAb, dans l'article UA.12 « Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement », la distance soit portée à 700 mètres en cas d'impossibilité d'aménager les places nécessaires sur le terrain d'assiette.

Par ailleurs, sur le zonage du Plan Local d'Urbanisme, l'alignement végétal à préserver en zone UAb est inexistant. Il est donc demandé de le supprimer.

Madame Alice ZRIDA, de la Direction du développement des territoires, reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Après approbation du PLU, je vous remercie de bien vouloir me faire parvenir un exemplaire numérique du dossier. En effet, l'information portée sur ces documents est utilisée régulièrement par mes différents services (routier, foncier, environnement, etc.).

Je vous prie de croire, Madame le Maire, à l'expression de ma considération distinguée.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Signé électroniquement par : Chantal
MARCHAND, Par déléguation,

Date de signature : 17/12/2024

Qualité : Directrice générale des services



Chartres, le 30 Octobre 2024.

Madame le Maire de Mainvilliers
MAIRIE DE MAINVILLIERS
Hôtel de Ville
Place du Marché
28300 MAINVILLIERS

La Présidente

DOSSIER SUIVI PAR Sabine EVRARD
Nos Réf. : SE/IB -62/24

Madame le Maire,

Par votre courrier en date du 1^{er} Octobre dernier, vous soumettez à la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Centre Val de Loire - Eure-et-Loir, le projet de Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Après examen de votre projet de PLU arrêté par votre conseil municipal en date du 10 septembre dernier, et en accord avec le constat selon lequel il n'existe à Mainvilliers aucun « Cœur de Ville » structurant, porteur de l'image de la Ville, et qu'il semble nécessaire notamment de consolider la centralité commerciale, de permettre une montée en gamme de l'offre alimentaire et plus généralement de dynamiser la vie locale, qui elle-même est facteur de développement économique, j'émet un **avis favorable** à votre projet.

Ce dernier est conforme aux valeurs de l'Artisanat que nous défendons.

Je vous prie de croire, Madame le Maire, en l'expression de mes salutations distinguées.

La Présidente
Stéphanie FROGER





Hôtel de ville
Place du Marché
CS 31101
28 305 MAINVILLIERS Cedex

*A l'attention de Monsieur BRETON
Quentin*

NANTES, le 22/11/2024

Réf. : N° 2412D94PVI-SG-RD
Contact : immobilier.urbanisme.ditco@sncf.fr

Objet : projet de l'Arrêté du PLU de la commune de MAINVILLIERS (28)

Madame Le Maire,

Dans le cadre de la sollicitation pour avis concernant le projet de l'arrêté du PLU de la commune de Mainvilliers, vous avez sollicité en date du 30 septembre 2024 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, 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 Mainvilliers est traversée par la ligne ferroviaire suivante :

- 409 000 de Chartres à Dreux

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

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

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

C'est pourquoi il est demandé bien vouloir maintenir les emprises ferroviaires dans un zonage banalisé.

Nous soulignons que les fonciers nécessaires à notre activité ne sont ni agricoles, ni des fonciers à inscrire en zone naturelle.

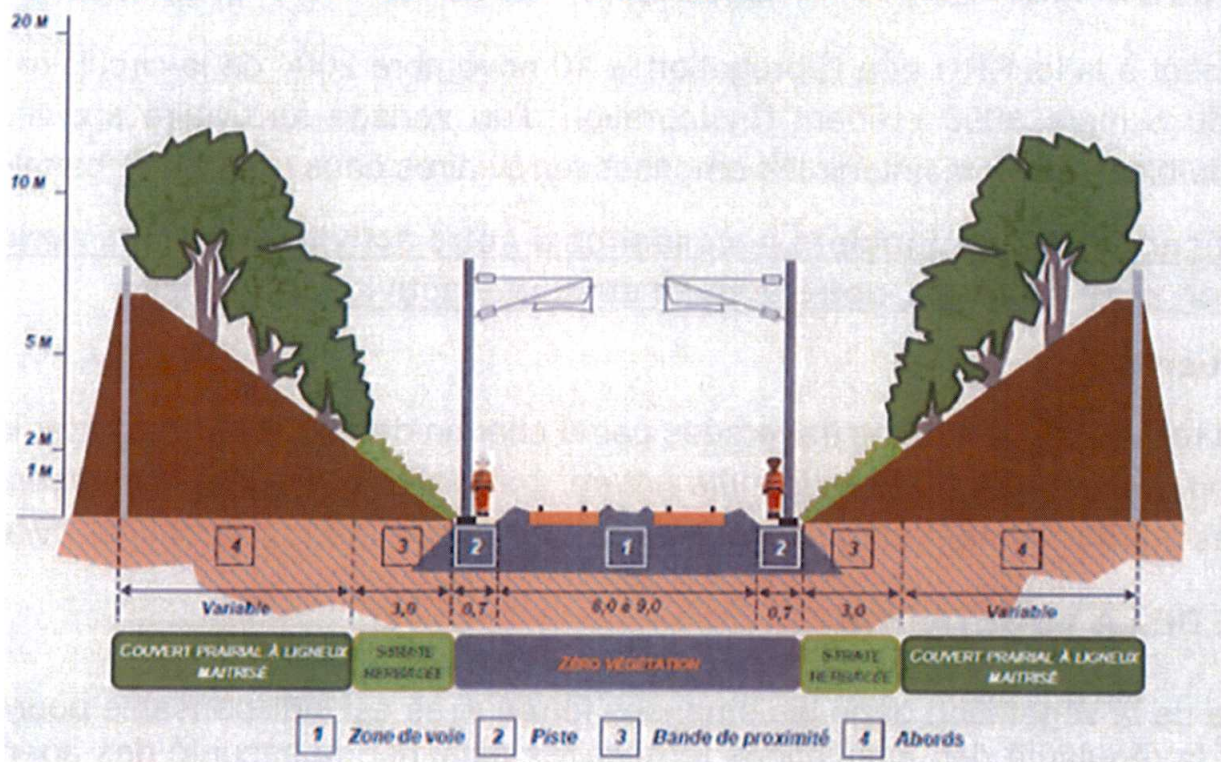
II-2 La maîtrise de la végétation

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 toute 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 souhaitons nous assurer que les périmètres et prescriptions que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

A cet effet, les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de

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

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées 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. Il viendrait donc à les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées.

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

III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES

III-1 Les projets ferroviaires

La réouverture de la section Chartres – Dreux est inscrit au CPER Centre-Val de Loire d'études. Nous n'avons actuellement pas de calendrier sur ce sujet qui reste en construction

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.

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, Madame Le Maire, 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 Bât B - BP 34112
44041 NANTES CEDEX 01

Responsable du Pôle Valorisation Immobilière



Copie : à la DDT 28

Pièces jointes :

Notice bois classés et talus classés

Document explicatif de la servitude T1

Notice d'intégration

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre I^{er} dans les rubriques :

II – Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

D – Communications

c) Transport ferroviaire ou guidé

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- Du bord extérieur des fossés ;
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- Du bord extérieur du quai ;
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- De la clôture de la sous-station électrique ;

- Du mur du poste d'aiguillage ;
- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article L. 2231-3 et R. 2231-3 du code des transports)

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire.

Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.

Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;
- L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2) ;
- Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes. Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3).

Servitudes en tréfonds (SUP T3)

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique (SUP) en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

Cette catégorie de SUP distincte de la catégorie de SUP T1, fait l'objet de la fiche SUP T3 disponible sur Géoinformations.

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire) ;
- Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11).

Textes en vigueur :

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière.

1.3 Décision

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;
- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

1.4 Restrictions de diffusion

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme (<http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/presentation-des-roles-et-responsabilites-r1072.html>).

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf.

◊ Administrateur local

L'administrateur local après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le portail national de l'urbanisme est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, crée le compte de l'autorité compétente et lui donne les droits sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

◊ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

◊ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : <http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html>

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le [générateur de métadonnées en ligne sur le GPU](#).

2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé.

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

L'assiette

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;
- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique.

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité.

L'assiette est de type surfacique.

3 Référent métier

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

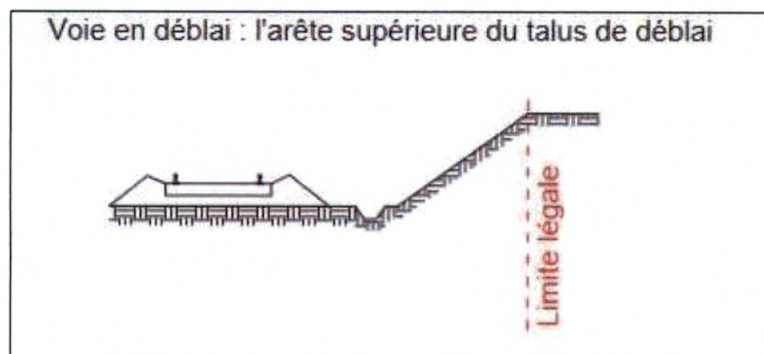
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

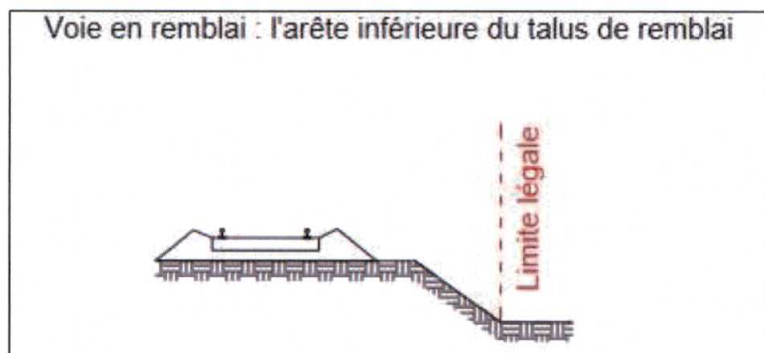
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

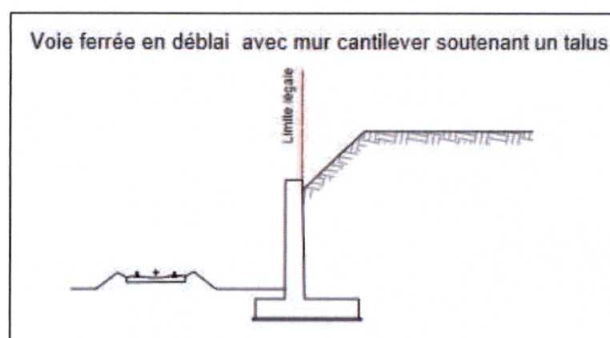
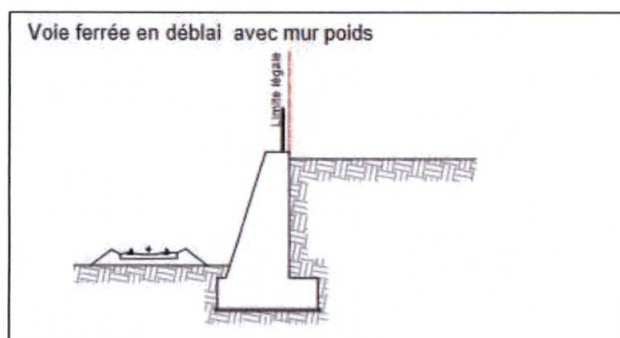
- Arête supérieure du talus de déblai :

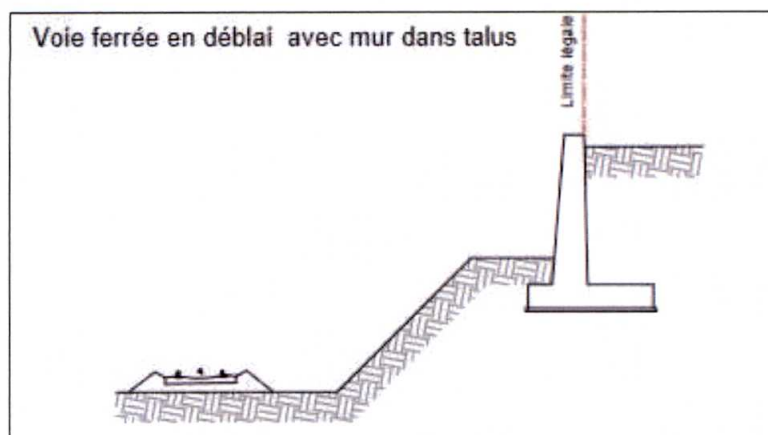


- Arête inférieure du talus du remblai :

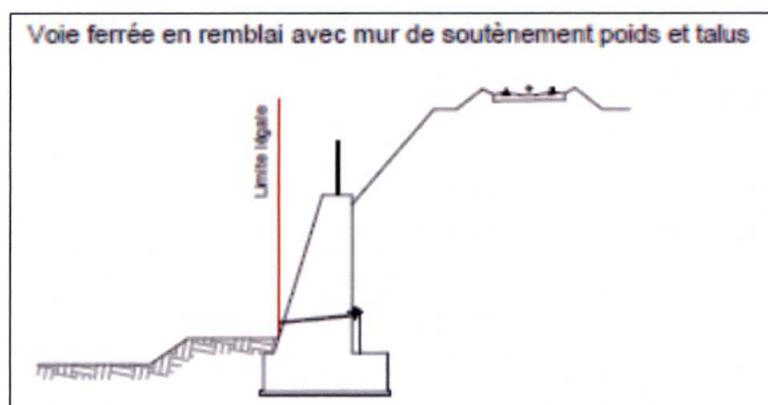


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

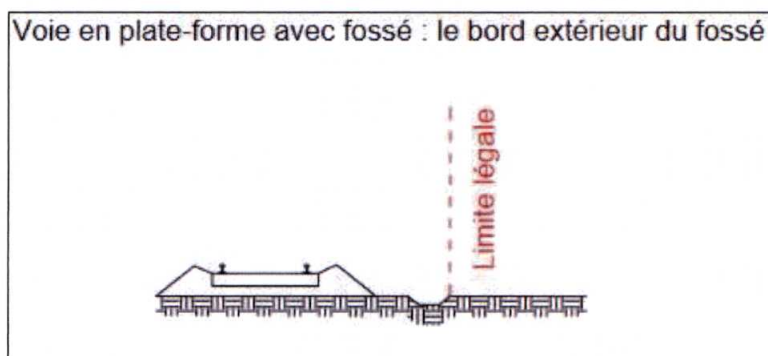




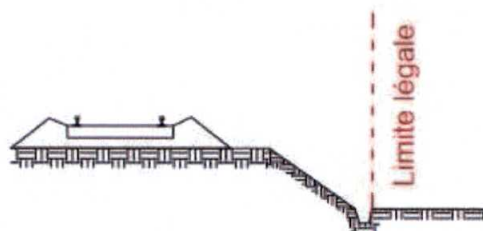
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

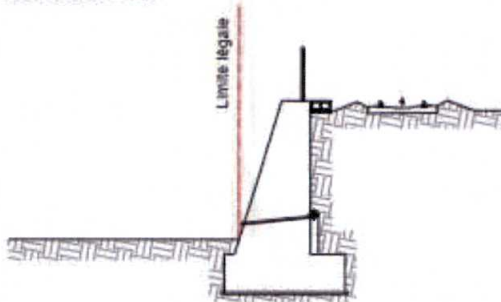


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

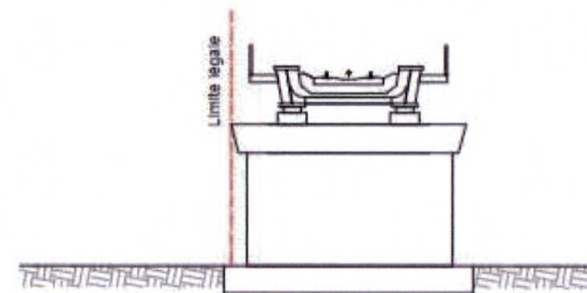


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

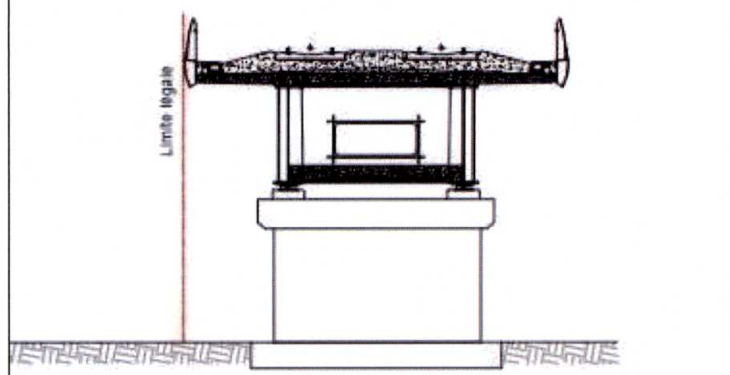
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



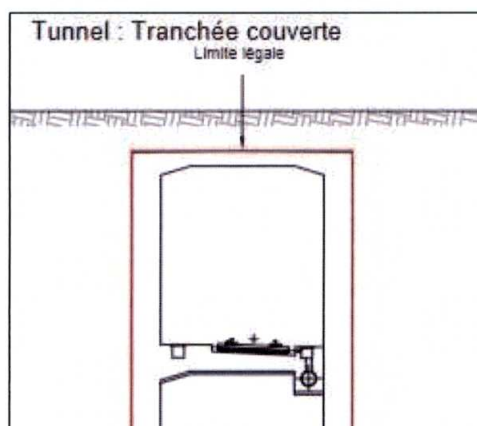
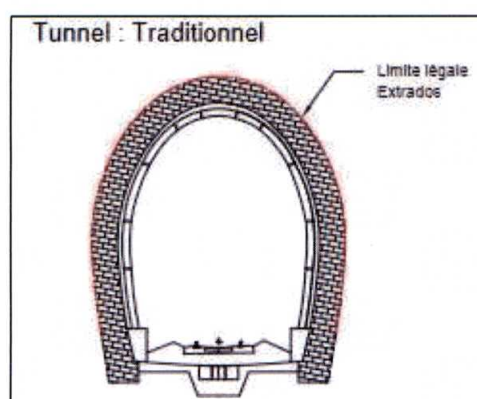
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



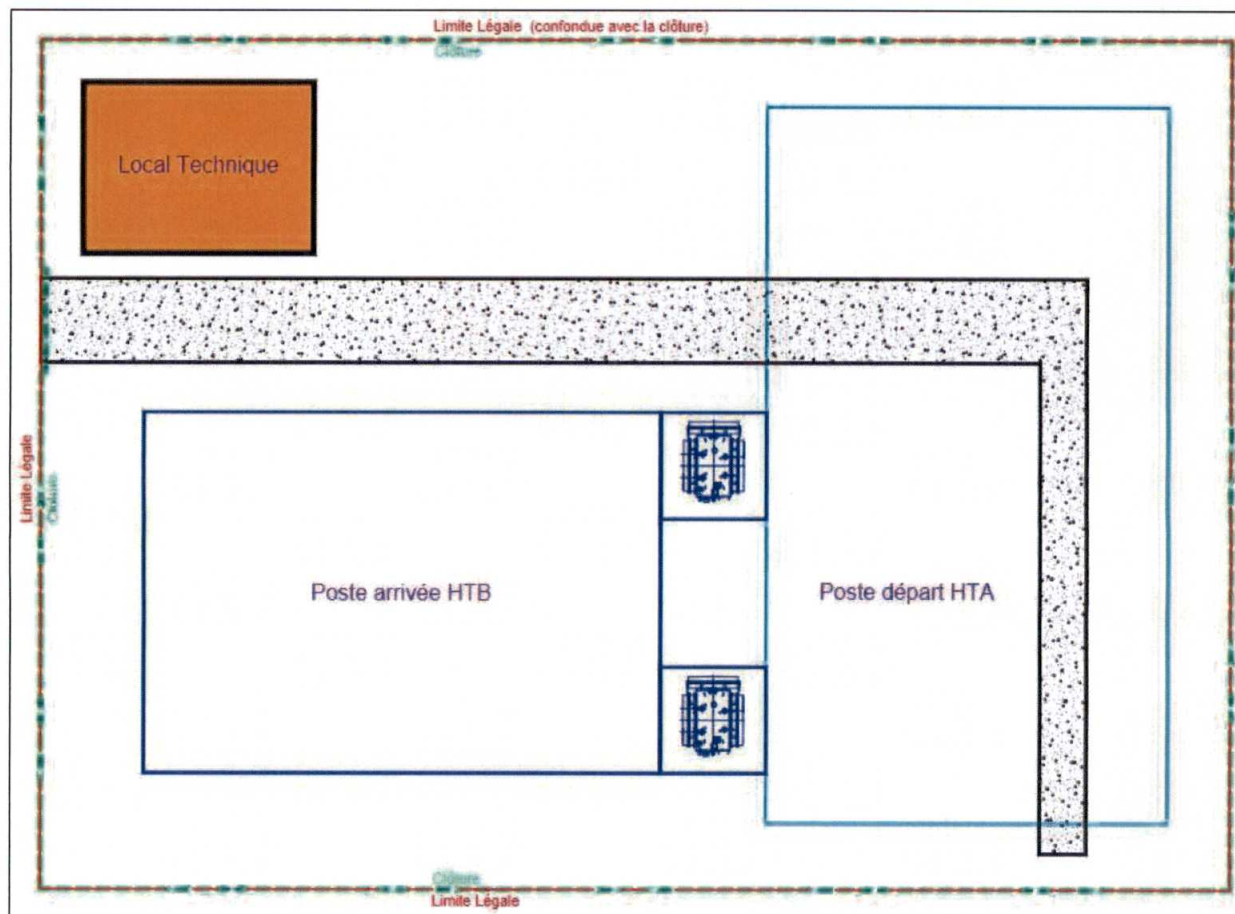
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



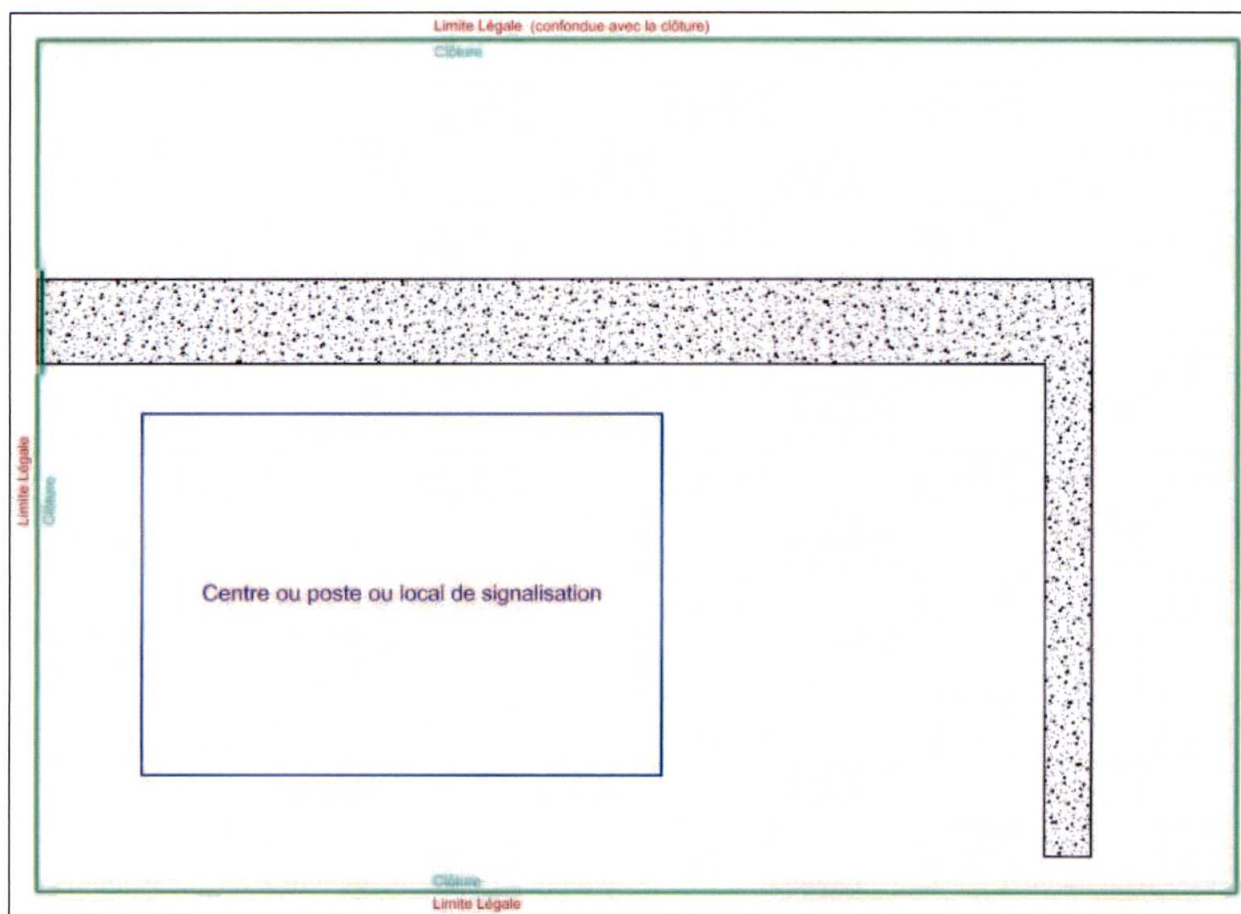
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



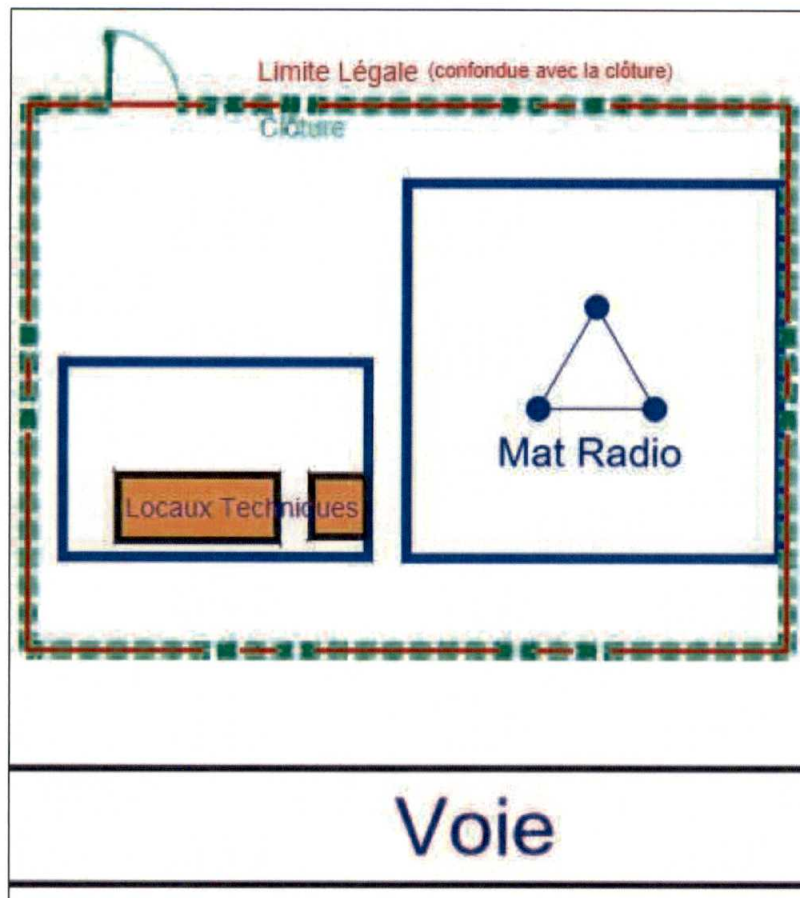
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



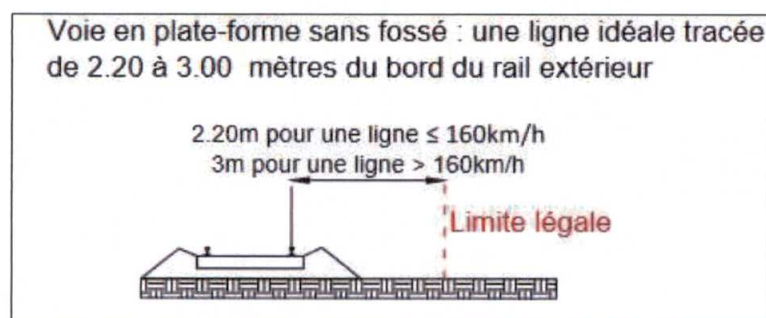
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

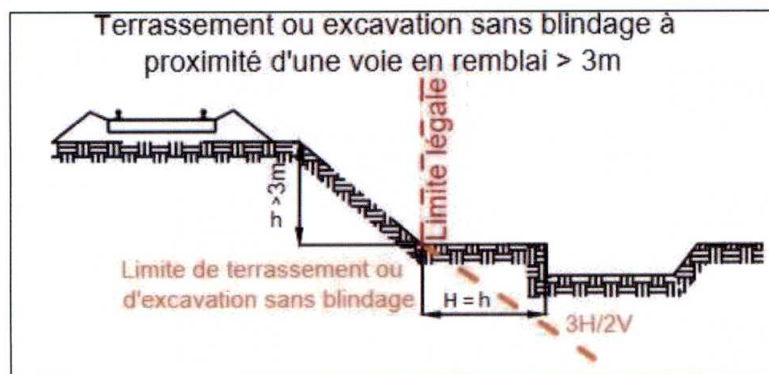
Ou

- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :



3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

Situation 1 : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :



Nota : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :

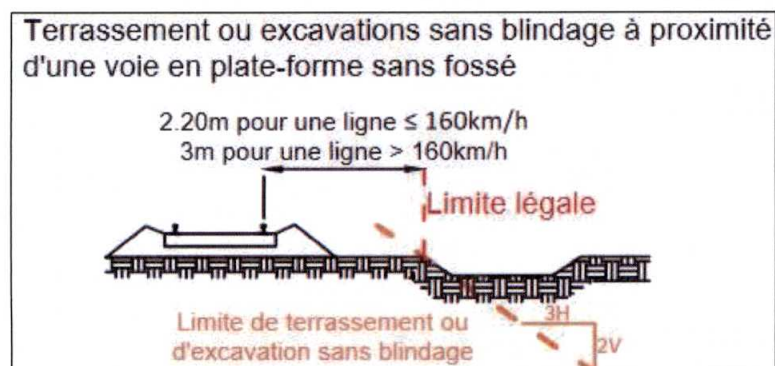
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrêt inférieure du talus.

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).

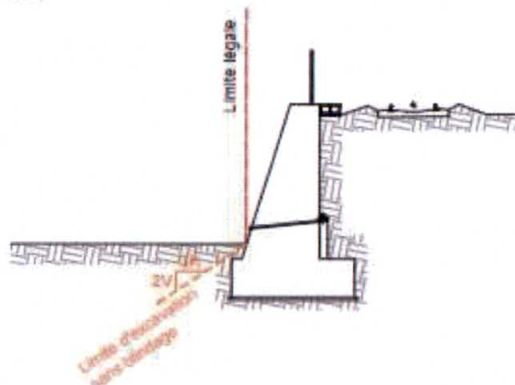
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

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.

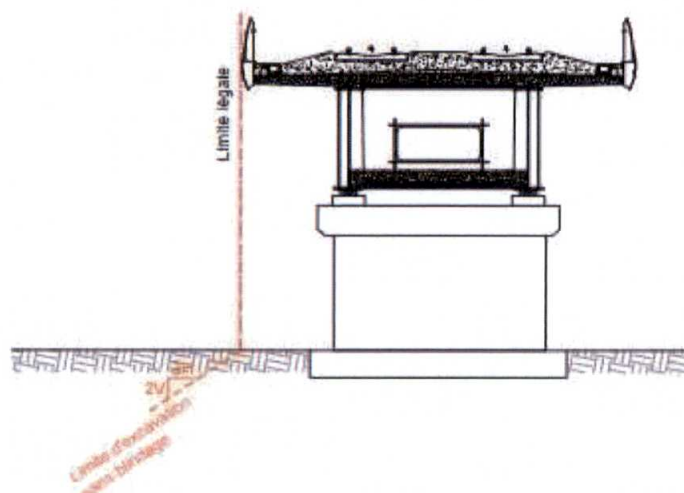


Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.

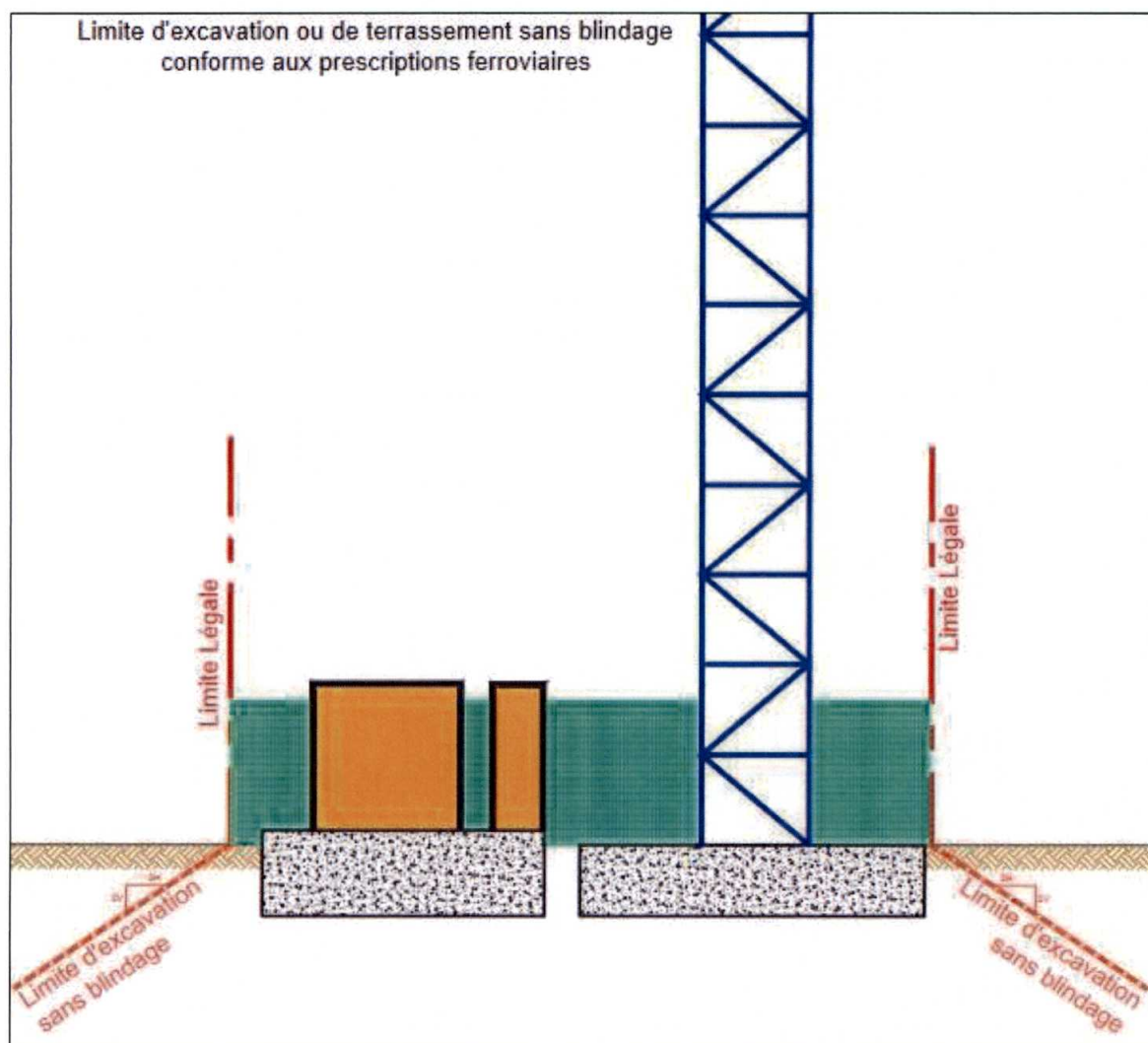
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



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 : dm@equipement.gouv.fr

.../...

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.

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

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

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

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des transports terrestres,


Patrice RAULIN

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,


François DELARUE



VOS RÉF. Commune de Mainvilliers -
Révision du PLU – PA

NOS RÉF. TER-ART-2024-28229-CAS-
201835-Y7X0Y7

INTERLOCUTEUR : Romain COLLET

TÉLÉPHONE : 06.99.02.24.06

E-MAIL : rte-cdi-nts-scet@rte-france.com

OBJET : ART - PLU - **MAINVILLIERS**

DDT Eure-et-Loir

17, Place de la République
BP 40517
28008 Chartres Cedex

A l'attention de Madame Kirch
[justine.kirch@equipement-
agriculture.gouv.fr](mailto:justine.kirch@equipement-agriculture.gouv.fr)
ddt-sauh-au-bpat@eure-et-loir.gouv.fr

La Chapelle sur Erdre,
le 23/10/2024

Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir,

Nous accusons réception du dossier du projet de révision du **PLU de la commune de Mainvilliers** arrêté par délibération en date du 25/09/2024 et transmis pour avis le 10/10/2024 par votre service.

RTE, Réseau de Transport d'Electricité, 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 90 000 Volts :

Ligne aérienne 90kV N0 1 CHAUNAY-MAINTENON
Ligne aérienne 90kV N0 1 MAINTENON-MAINVILLIERS
Ligne aérienne 90kV N0 1 CHAUNAY-MAINVILLIERS

Poste de transformation 90 000 Volts :

POSTE 90kV N0 1 MAINVILLIERS



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.

Nous vous informons que le tracé de nos ouvrages listés ci-dessus est disponible sur le site de l'Open Data de Réseaux Energies :

<https://opendata.reseaux-energies.fr/pages/accueil/>

Vous pouvez télécharger les données en vous y connectant.

Pour information, 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.

Après étude du plan de servitudes, nous constatons que les ouvrages électriques cités ci-dessus sont bien représentés.

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 votre territoire :

**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 **UC, UD, UDa, UM, UMa, UP, 1AUm, 1AUe, A, N, NI** 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 :

2.1 Dispositions générales

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.

2.2 Dispositions particulières

A) Pour les lignes électriques HTB

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.* »

S'agissant des règles de hauteur des constructions

Nos ouvrages haute tension ou très haute tension présents sur ces zones pouvant largement dépasser les hauteurs spécifiées dans le règlement, nous vous demandons de préciser que :

« *La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif 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.* »

S'agissant des règles de prospect et d'implantation

Il conviendra de préciser que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux lignes de transport d'électricité « HTB » faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.



S'agissant des règles d'exhaussement et d'affouillement de sol

Il conviendra de préciser que « *les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics* ».

B) Pour les postes de transformation

S'agissant des postes de transformations, il conviendra de préciser que « *les règles relatives à la hauteur et/ou aux types de clôtures / la surface minimale des terrains à construire / l'aspect extérieur des constructions / l'emprise au sol des constructions / la performance énergétique et environnementale des constructions / aux conditions de desserte des terrains par la voie publique / aux conditions de desserte par les réseaux publics / aux implantations par rapport aux voies publiques / aux implantations par rapport aux limites séparatives / aux aires de stationnement / aux espaces libres ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que constituent nos ouvrages* ».

3/ Incompatibilité avec les Espaces Boisés Classés

Certains ouvrages du réseau public de transport d'électricité sont situés en partie dans un EBC. Or, nous attirons votre attention sur le fait que les servitudes I4 d'établissement et d'entretien des ouvrages RTE sont incompatibles avec le classement d'un terrain en EBC. Dans le cas d'une ligne électrique existante, un tel classement serait illégal. Cette absence de prise en compte serait par ailleurs de nature à fragiliser juridiquement le document d'urbanisme et pourrait conduire, en cas de contentieux, à son annulation (*Conseil d'Etat, 13 octobre 1982, Commune de Roumare, Conseil d'Etat, 14 novembre 2014, Commune de Neuilly-Plaisance*).

Dans le cadre des servitudes d'élagage et d'abattage d'arbres, RTE coupe les arbres et branches d'arbres 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. La largeur de cette zone d'entretien dépend de la topologie des lignes. Elle est donc déterminée spécifiquement pour chaque portée par des experts.

Nous vous demandons par conséquent que, sur les documents graphiques, le report du tracé des ouvrages concernés soit réalisé de façon à faire apparaître clairement, par un surlignage sans ambiguïté, l'axe des implantations d'ouvrages et que soient retranchés des Espaces Boisés Classés les bandes suivantes :

- 20 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 90 000 volts.

Conformément à ces indications, nous vous demandons de bien vouloir procéder au déclassement des EBC sous la ligne **90kV NO 1 CHAUNAY-MAINTENON**.



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

COLLET
Romain
Signature
Le Directeur Adjoint,
Centre Développement Ingénierie Nantes,
numérique de /o
COLLET Romain
Date : 2024.10.23
10:48:23 +02:00
David PIVOT

Annexes :

- Schéma/tableau pratique pour déclasser les EBC
- Protocole de téléchargement des données RTE sur l'Open data énergies
- Recommandations à respecter aux abords des ouvrages électriques

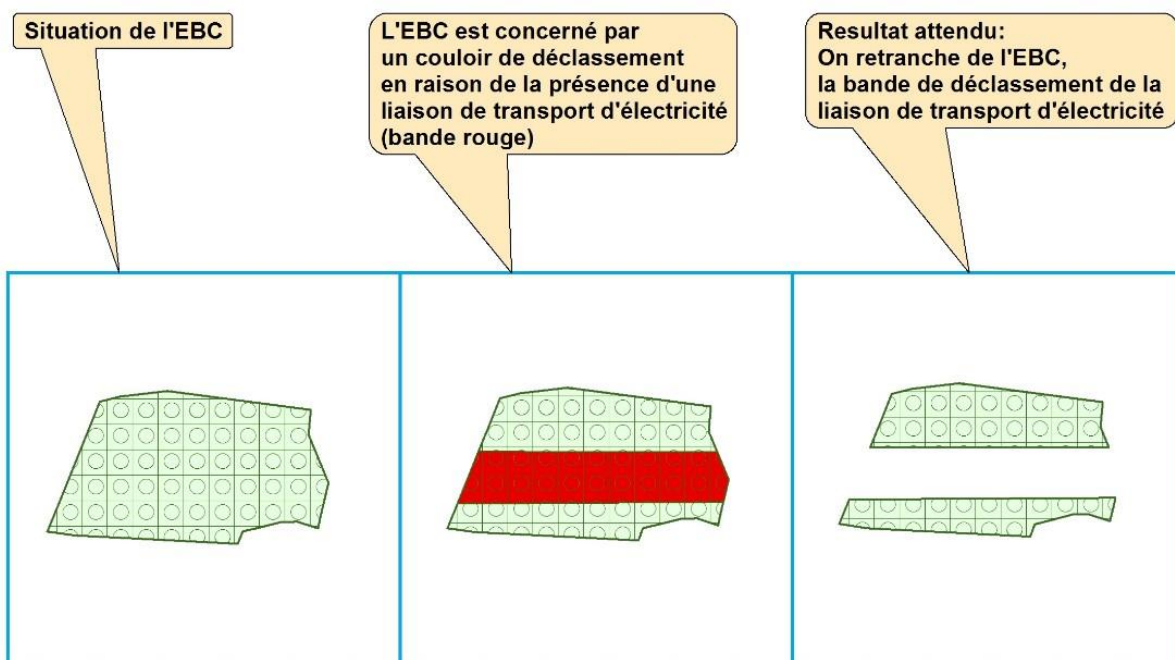
Copie : Mairie de Mainvilliers mairie@ville-mainvilliers.fr

NOS RÉF. TER-ART-2024-28229-CAS-201835-Y7X0Y7

OBJET : **Annexe** – Schéma de déclassement
EBC – PLU - **MAINVILLIERS**

La Chapelle sur Erdre,
le 16/10/2024

Une liaison de transport d'électricité se trouve à l'intérieur d'un EBC ?





TELECHARGEMENT DU RESEAU RTE AU FORMAT SIG SUR LE SITE DE L'OPEN DATA RESEAUX-ENERGIES

Prérequis : un logiciel de SIG est nécessaire pour visualiser les données cartographiques du réseau RTE téléchargeables depuis l'Open Data.

Connectez-vous sur l'Open Data Réseaux Énergies

[Accueil — Open Data Réseaux Énergies \(ODRÉ\) \(reseaux-energies.fr\)](#)



Via l'onglet de « [Données](#) », dans le menu de gauche « [Mot clé](#) », déroulez la liste en cliquant sur « [Plus](#) » puis sélectionnez « [SIG](#) » puis filtrez « [RTE](#) »

Filtres

Vue

Analyse78

Carte28

Vue personnalisée3

Modifié

2017

2

2018

41

2019

37

Producteur

RTE

49

GRTgaz

7

GRTgaz, RTE, Teréga

6

AFGNV

3

RTE, METEO-FRANCE

2

SDES, ODRÉ

2

> Plus

Mot clé

Electricité

63

Production

32

Territoire

30

Bilan annuel

29

Région

29

Consommation

26

> Plus

Mot clé	
Electricité	89
Gaz	42
Production	38
Consommation	32
Région	31
Territoire	31
Bilan annuel	25
Infrastructure	20
Tableau de Bord Régional	14
Parc de production	13
EnR	11
Filière	11
SIG	11
Stoq	11
IRIS	8

Producteur

RTE

6

On y retrouve la donnée du patrimoine de RTE :

The screenshot displays a grid of six data layers available from RTE. Each layer includes a title, a description, the producer (RTE), the license (Licence Ouverte (Etalab)), and a set of icons for downloading the data (Electricité, INSPIRE, SIG, Infrastructure). The layers are:

- Enceintes de poste RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente au 8 décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des enceintes contenant un ou plusieurs postes électriques.
- Postes électriques RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente, au 8 décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des postes électriques de propriété ou copropriété RTE.
- Points de passage souterrains RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente, au 8 décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des points de passages appartenant aux lignes souterraines du réseau public de transport d'électricité géré par RTE.
- Lignes aériennes RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente, au 8 décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des lignes aériennes du réseau public de transport d'électricité géré par RTE.
- Pylônes RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente, au 8 Décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des pylônes appartenant aux lignes aériennes du réseau public de transport d'électricité géré par RTE.
- Lignes souterraines RTE (au 8 décembre 2018)**: Ce fichier présente, au 8 décembre 2018, pour la France Métropolitaine, l'ensemble des lignes souterraines du réseau public de transport d'électricité géré par RTE.

On y retrouve les couches du réseau scindé en fonction de la typologie des ouvrages :

- Lignes aériennes
- Liaisons souterraines
- Pylônes
- Localisation et Enceintes de postes électriques
- Points de passage souterrain (domaine Liaison souterraine : chambres de raccordement)

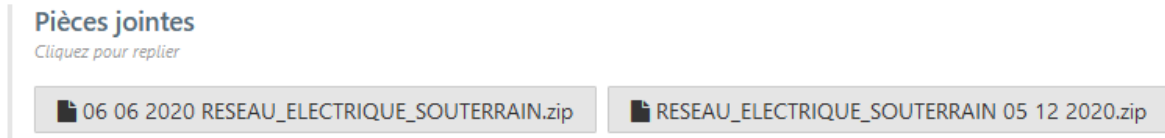
Cliquez sur le jeu de données que vous souhaitez télécharger (ici par exemple, les lignes souterraines).

Prenez connaissance des informations écrites qui s'affichent, cliquez sur l'onglet « [Informations](#) » puis descendez en bas de la page.

The screenshot shows the 'Lignes souterraines RTE (au 5 décembre 2020)' data layer page. The 'Informations' tab is selected, and the page displays the title and a brief description of the data layer.

Ce fichier présente, au 5 décembre 2020 pour la France Métropolitaine, l'ensemble des lignes so

Dans la rubrique « [Pièces jointes](#) » puis cliquez sur le fichier [.zip](#) le plus récent pour lancer le téléchargement (de l'ensemble du jeu de données au format Shape).



Attention de bien télécharger les données les plus récentes

Voir l'onglet « [Export](#) » pour consulter les autres formats disponibles



Déclassement des EBC

La donnée matérialisant le balancement des câbles (sur laquelle RTE se base pour déterminer la largeur optimale des bandes de déclassement autour des liaisons aériennes qui traversent des EBC) se trouve ici :

[Végétation dans l'emprise des lignes RTE — Open Data Réseaux Énergies \(ODRÉ\) \(reseaux-energies.fr\)](https://reseaux-energies.fr/od/rte-vegetation)

Voir le fichier .zip (BDR_CGGLA...) de la page « Informations » :

Suivre les mises à jour



Suivre les mises à jour

En vous abonnant à ce jeu de données, vo

Dernier traitement

12 octobre 2020 17:48 (métadonnées)

10 septembre 2019 20:57 (données)

Pièces jointes

Cliquez pour replier



BDR_CGGLA_VEGERO_20190705.zip

Attention toutefois à la date de mise à jour car le réseau évolue et la diachronie des données peut entraîner des erreurs de déclassement.

Pour toute question, vous pouvez envoyer un mail à rte-inspire-infos@rte-france.com



Le réseau
de transport
d'électricité

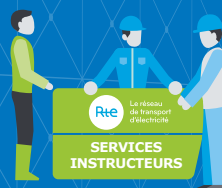
EN RÉSUMÉ

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



www.rte-france.com



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



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

© 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

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.

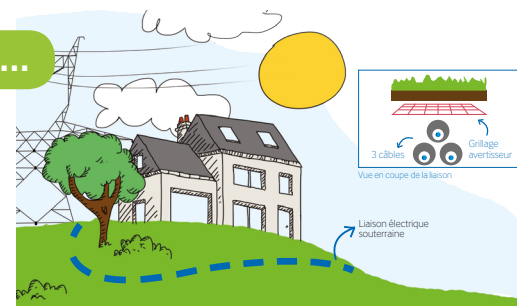
CONTACTEZ RTE

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.**





**PRÉFET
D'EURE-
ET-LOIR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DDT d'Eure-et-Loir
SAH/BPU**

Affaire suivie par : Justine KIRCH
Tél. : 02 37 20 41 32
Courriel : ddt-sauh-au-bpat@eure-et-loir.gouv.fr

Chartres, 3 octobre 2024

RTE - GMR SOLOGNE		
Date	N°	
07 OCT. 2024	158	
Dest	Copie	
		DIRECTEUR
		DIR. ADJOINT
		RMR Opérations
		RMR Infrastructures
		RMR Territoires
		Appuis Management
		Appuis Patr. Env. tiers
		Appuis Logistique
		EMSP
		EEL
		EMASI
		CHANGY
		RMAGNE
		LABARDERIE

**La Directeur Départemental des
Territoires d'Eure-et-Loir**

à

Destinataires (cf. liste in fine)

Par délibération du 10/09/2024, reçue en préfecture le 25 septembre 2024, la commune de Mainvilliers a arrêté son projet de Plan Local d'Urbanisme.

Dans le cadre de la consultation des différentes personnes publiques associées, je vous adresse, pour contribution, le projet de document d'urbanisme de la commune.

Vos observations doivent m'être retournées pour le **1 novembre 2024** afin de me permettre d'établir la synthèse des avis des différents services de l'État.

Le dossier est consultable via le lien :

<https://melanissimo-ng.din.developpement-durable.gouv.fr/lecture.jsf?uuid=tQYlc39Tu4ntlDmMfHT-lAttwX9VIZ1hWlxYnbMjiz0>

La Cheffe par intérim du Bureau Planification
et Aménagement du Territoire

Séverine KIRCHMANN,

Destinataires

Agence Régionale de Santé – Délégation territoriale d'Eure et Loir
15, Place de la République
28019 CHARTRES

Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des
Personnes (DDCSPP)
15, Place de la République
28019 CHARTRES

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
(DREAL)
5 avenue Buffon
BP 6407
45064 Orléans Cedex 2

DREAL CENTRE - UD28
15 Place de la République
CS 70527
28019 CHARTRES CEDEX

Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)
15, Place de la république – BP 80527
28019 CHARTRES

Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)
Service de l'Archéologie
6, rue de la Manufacture
45043 ORLEANS

Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale d'Eure-et-Loir
(DSDEN)
15, Place de la république
28000 Chartres

Direction de l'Aviation Civile (DGAC)
Administration
Zone Aéroportuaire – CS 14321
44341 BOUGUENNAIS CEDEX

RTE – GME Sologne
21 rue Pierre et Marie Curie
45140 INGRE

Chartres le, **24 DEC. 2024**

Madame la Maire,

Vous m'avez transmis, pour avis, le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Mainvilliers, arrêté par délibération du conseil municipal du 10 septembre 2024 et reçu en préfecture le 25 septembre 2024.

Les grands enjeux inscrits dans le PADD répondent aux politiques publiques de développement durable portées par l'État.

Votre stratégie de développement porte sur un taux de croissance de +0,7 %/an de la population. Vous justifiez cette perspective démographique par la volonté d'atteindre les objectifs du SCoT et du PLH en termes de réalisation de logements (1000 d'ici 2035) pour accueillir une nouvelle population tout en limitant l'impact sur l'environnement mainvillois. Les dernières tendances démographique observées entre 2015 et 2021 sont négatives (- 0,2 %/an). Cette baisse peut s'expliquer par les démolitions de logements sociaux du quartier Tallemont-Bretagne, sans que les reconstructions soient encore effectives. Les projets en cours, ainsi que la position de Mainvilliers, au sein du pôle urbain de Chartres et à proximité de sa gare, justifient cette trajectoire ambitieuse.

Mon-Diag-Artif, outil de référence utilisé par les services de l'État, indique une consommation d'espace de 20 ha entre 2011 et 2020. Le futur PLU prévoit 5 ha de consommation pour les projets communaux et 30 ha pour le projet de centre de gestion et d'exploitation des déchets ménagers de Chartres Métropole. Par ailleurs, le SCoT a réservé un espace de 20 ha, non localisé, pour un projet d'équipement. On peut donc considérer que ces 20 ha seront affectés à ce projet, et qu'ils relèvent d'une consommation à imputer au SCoT. Il reste ainsi 15 ha de consommation d'espace à imputer au PLU (10 ha pour le centre de gestion des déchets et 5 ha pour les projets communaux), ce qui constitue une réduction de la consommation d'espace. La consommation liée à la ZAC pôle Ouest sera également comptabilisée comme consommation à imputer au SCoT.

Par ailleurs, les services de l'État ne disposent d'aucune information sur l'état d'avancement du centre de gestion et d'exploitation des déchets ménagers. Il semble que les délais annoncés par Chartres Métropole ne soient plus d'actualité. Ainsi il paraît plus pertinent de reclasser la zone réservée à cet équipement en zone à urbaniser à long terme (2AUI).

Madame Michèle BONTHOUX
Maire de Mainvilliers
Pl. du Marché
28300 MAINVILLIERS



J'attire votre attention sur le fait que la directive paysagère s'applique sur la parcelle 1AUe située au nord du pôle ouest, et impose une hauteur de construction réduite (de 8 à 12m). Il serait souhaitable de préciser les aménagements prévus. S'ils ne sont pas compatibles avec les contraintes liées à la parcelle, il conviendra de la reclasser en zone A.

Considérant ces éléments, j'émetts un avis favorable sur votre projet de PLU, sous réserve de :

- reclasser la zone dédiée au projet de centre de gestion et d'exploitation des déchets ménagers en 2AUI
- justifier les aménagements prévus sur la zone 1AUe du pôle ouest au regard de la directive paysagère

En annexe, vous trouverez des précisions sur les réserves émises ci-dessus ainsi que d'autres remarques concernant la forme et le contenu du dossier, que je vous demande de prendre en compte.

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) d'Eure-et-Loir, réunie le 5 décembre 2024 a émis un avis favorable à votre projet de PLU. Je vous invite à tenir compte de cet avis et de celui de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) Centre-Val de Loire.

La Direction Départementale des Territoires (Service Aménagement et Habitat) se tient à votre disposition pour toute précision dont vous souhaiteriez disposer.

Je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Préfet
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale



Agnès BONJEAN

Annexe à l'avis de l'État sur le projet de PLU de Mainvilliers

La présente annexe se décompose en deux grandes parties :

A/ Développement des points fondamentaux de l'avis favorable sous réserves.

B/ Remarques complémentaires portant sur les différentes pièces du document.

Ces éléments sont à prendre en compte pour garantir une meilleure cohérence des différentes pièces du dossier.

A/ Développement des points fondamentaux de l'avis favorable sous réserves :

I) Croissance démographique

Dans le tome 2 page 6, les chiffres de l'évolution de la population sont ceux de 2018. Il serait souhaitable de les actualiser, les chiffres 2021 sont disponibles.

Ils indiquent une légère décroissance de la population (-0,2 %), ce qui peut s'expliquer par les démolitions de logements sociaux du quartier Tallemont-Bretagne et les projets de reconstruction en attente de réalisation. La position de Mainvilliers, au sein du pôle urbain de Chartres et à proximité de la gare, justifie l'évolution ambitieuse de la croissance (+0,7 %), qui correspond aux prévisions du SCoT.

II) Consommation d'espace

Le début des travaux de la ZAC est antérieur à 2021, le PADD comptabilise l'ensemble de la ZAC en consommation passée. Cette façon de compter est autorisée : en décembre 2023, 4 fascicules précisent les échéances de mise en œuvre de la réforme ZAN. Le fascicule 1 présente la mesure de la consommation effective d'espace naturel, agricole et forestier (ENAF). Dès lors, les ZAC ayant été commercialisées avant 2021 ont un traitement spécial quant à leur comptabilisation dans la consommation d'espace des projets communaux afin de ne pas empêcher la planification à long terme.

Néanmoins, cette consommation n'ouvre pas de droits à construire pour la décennie suivante. Ainsi, les 70 ha comptés n'ouvrent pas 35 ha supplémentaires pour le futur PLU.

La doctrine départementale consiste à se baser sur les données collectées par « Mon DiagArtif » pour établir d'état des lieux de la consommation d'espace entre 2011 et 2020.

Dans ce sens, le PADD devra être corrigé dans la partie « objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace » en indiquant une consommation d'espace antérieure de 20ha. Les surfaces non construites à ce jour seront comptabilisées au titre de la consommation SCoT.

Le centre de gestion et d'exploitation des déchets ménagers (CMTV) est un projet d'équipement public, prévu dans le SCoT mais non localisé, pour une surface de 20 ha. À

ce titre, cette consommation sera comprise dans celle du SCoT, le reste sera compté pour la commune. La réduction de la consommation d'espace sera ainsi démontrée.

II) Zonage du centre de gestion des déchets et de la parcelle 1AUe de la ZAC Pôle Ouest

Les services de l'État ne disposent d'aucune information particulière sur l'état d'avancement du centre de gestion et d'exploitation des déchets ménagers. Il semble que les délais annoncés par Chartres Métropole ne soient plus d'actualité. Ainsi il paraît plus pertinent de reclasser la zone réservée à cet équipement en zone à urbaniser à long terme 2AUI (détails dans la partie zonage ci-dessous).

La directive paysagère s'applique sur la parcelle 1AUe située au nord du pôle ouest, et impose une hauteur de construction réduite (de 8 à 12m). Il serait souhaitable de préciser les aménagements prévus. S'ils ne sont pas compatibles avec les contraintes liées à la parcelle, il faudra la reclasser en zone A.

B/ Remarques complémentaires portant sur les différentes pièces du document

I) Rapport de présentation

– Au tome 4, à la page 31, il est indiqué que l'augmentation des constructions en densification observée sur les dernières années va se poursuivre sur le même rythme jusqu'à 2035.

Cependant, l'élaboration du document a permis d'identifier les espaces en creux disponibles sur la commune. C'est de cette analyse que devrait découler l'estimation de la mobilisation d'espaces pour la construction de nouveaux logements en densification.

La page 27 du tome 2 du rapport de présentation mentionne une augmentation de la vacance : « le nombre de logements vacants a augmenté de 66 logements entre 2008 et 2017, passant de 266 à 368 logements. Le taux de vacance passe ainsi de 5,5 % à 6,9 % mais reste assez faible et témoigne d'un marché plutôt tendu. » Il faudrait mettre les chiffres en cohérence : 66 ou 102 logements.

D'après les données d'INSEE datant de 2021 le taux a encore augmenté jusqu'à atteindre 7,2 % du parc, ce qui reste inférieur à la moyenne départementale. Une surveillance de l'évolution de ce taux serait nécessaire, et si la tendance se confirme, il pourrait être utile d'en identifier les causes pour mettre en place des actions afin de remettre ces logements sur le marché.

– Dans le tome 2 à la page 6 les chiffres concernant la population communale devraient être mis à jour avec les dernières données de l'INSEE (2021) afin d'avoir une idée plus précise des dernières tendances démographiques.

– Le tome 4, à la page 26, évoque la taille des ménages : « on constate une augmentation de la taille des ménages entre 2014 et 2020 ». Néanmoins, le document émet l'hypothèse que la taille des ménages va diminuer entre 2020 et 2035.

L'observation d'une tendance nationale ne suffit pas pour justifier cette hypothèse au niveau communal. Le PLU doit être la traduction des besoins estimés liés aux tendances communales observées. Ainsi le besoin en nouveaux logements destinés au desserrement des ménages devra être davantage justifié.

– La station d'épuration de la Mare-Corbonne située à Mainvilliers est actuellement en capacité de répondre au développement des futurs logements prévus dans ce projet de PLU. Toutefois, une vigilance particulière s'imposera si de nouvelles entreprises s'installent ou si le nombre de logements finalement construits excédait le nombre prévu dans le document. Une étude sera nécessaire afin de vérifier si la station d'épuration est toujours en mesure de recevoir de nouveaux effluents d'eaux usées non traitées.

– La gestion des eaux pluviales doit être précisée dans le règlement. En effet, dès lors qu'un projet dépasse une superficie globale de 1 ha avec le bassin versant intercepté, il faut prendre en compte la rubrique 2.1.5.0. de l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

Deux modes de gestion des eaux pluviales sont possibles :

- Les ouvrages ou équipements de gestion ou récupération d'eaux pluviales à l'échelle des logements individuels peuvent être réalisés, permettant de limiter le rejet dans les canalisations d'eaux de pluie.
- Favoriser l'infiltration des eaux de pluie lors de nouveaux projets via des bassins d'infiltration ou des tranchées drainantes.

Le règlement doit être modifié en intégrant l'un ou l'autre de ces modes suivant les situations. Il sera nécessaire de vérifier en parallèle la compatibilité de la réglementation de Chartres Métropole concernant la gestion des eaux pluviales.

II) Zonage

- L'agglomération de Chartres Métropole souhaite regrouper en un même lieu les activités relatives à la gestion et à l'exploitation de déchets. Ce projet était initialement prévu sur la zone d'activité du pôle ouest, mais n'est plus compatible avec les activités déjà installées (data centers). Ainsi il a été proposé au cours de la procédure de révision du PLU de Mainvilliers de réserver une zone 1AUI pour ce projet aux alentours de l'Unité de Valorisation Énergétique (UVE) existante.

L'ajout de cette zone de 30 ha a été accepté car les services de Chartres Métropole ont affirmé qu'un permis de construire allait être déposé en décembre 2024.

Pour que les aménagements puissent commencer, plusieurs autorisations doivent être délivrées au pétitionnaire, notamment les autorisations au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Pour l'instant aucune demande n'a été faite auprès des services de l'UD DREAL, qui n'a eu aucun échange avec les services de Chartres Métropole sur le sujet depuis des mois.

Au vu de ces éléments, l'urbanisation à court terme du secteur fléché ne semble pas pertinente. Il convient donc de zoner l'ensemble du projet en 2AUI.

– Les occupations et utilisations du sol du règlement de la zone naturelle sont soumises à des conditions particulières lorsqu'il y a réfection, changement de destination, etc.... Cependant aucun bâtiment éligible à un changement de destination n'est identifié sur le plan de zonage. Or, pour autoriser un changement d'usage d'un bâtiment, celui-ci doit

obligatoirement être identifié au règlement graphique. La commune devra s'assurer que tous les projets ont bien été identifiés afin de ne pas bloquer leur réalisation.

- La zone NI est dédiée à l'accueil des constructions à vocation de loisirs. Sur la cartographie satellite, on identifie la présence de plusieurs bâtiments agricoles et de terres cultivées. L'activité actuelle n'est donc pas en cohérence avec le zonage proposé.

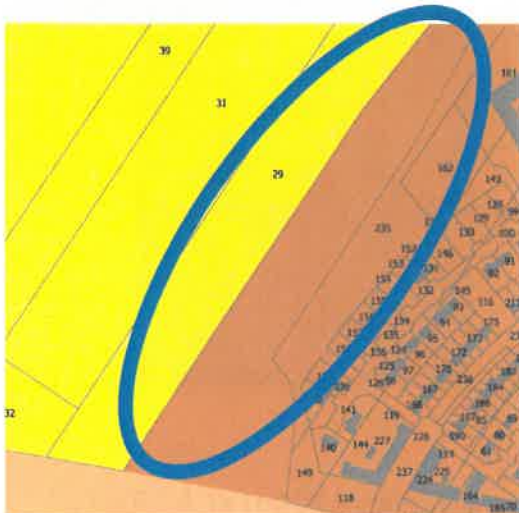
Si la demande est justifiée par un projet identifié, l'outil STECAL semble être adapté pour définir un périmètre plus réduit. Si ce n'est pas le cas, alors la zone NI devra être reclassée en zone agricole.

- L'objectif de la zone Nj est d'étendre des jardins familiaux. Il faudra préciser dans le rapport de présentation si la commune a la maîtrise du foncier. Si ce n'est pas le cas un emplacement réservé devra être ajouté afin d'empêcher l'implantation d'autres équipements publics.

- Les espaces libres entourés ci-dessous, en zone Ue, ne font pas partie de la ZAC Pôle Ouest. Pourtant ils ne sont pas comptabilisés dans la consommation d'espace future. Il faudra justifier la nécessité d'urbaniser ces terrains et intégrer ces surfaces au bilan de la consommation d'espace du projet.



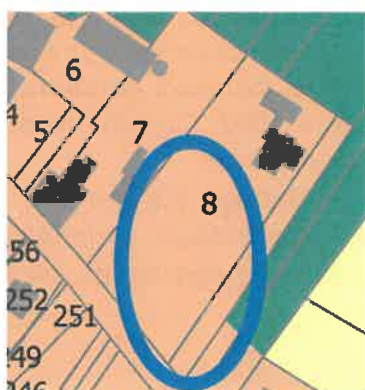
- La zone U derrière les constructions n'est pas adaptée : c'est une zone non construite, et qui n'a pas vocation à l'être (protection des riverains contre les nuisances sonores cf PADD). Il est conseillé de la convertir en zone N :

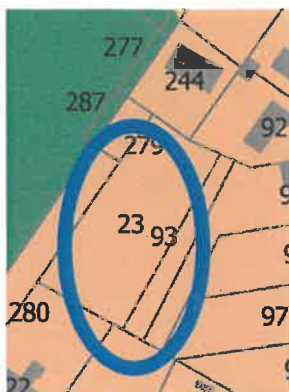


- Les espaces libres situés entre la route et les habitations ne sont pas des espaces constructibles (proximité de la rocade, bretelles). Il faudrait changer le zonage, de U en N :

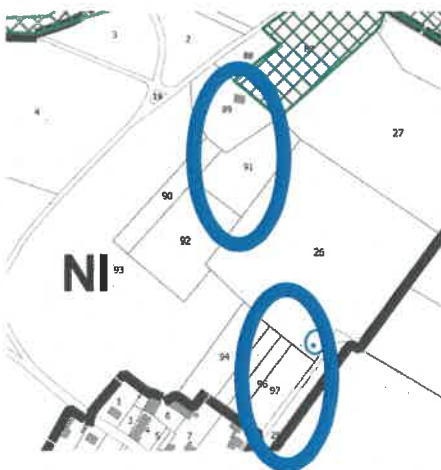


Les fonds de jardin du hameau de Seresville pourraient être protégés afin d'empêcher le développement de constructions en second rideau.





- Il serait judicieux de protéger les boisements sur les parcelles AZ0091 et AZ0097 :



Conformément à l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2005, les boisements de moins de 0,5 ha ne sont pas protégés du défrichement par le Code Forestier. Il est donc important de les classer en EBC (article L 113-1 du Code de l'Urbanisme) afin de renforcer leur protection et assurer une cohérence avec les objectifs fixés dans le rapport de présentation. Les bosquets situés au cœur des parcelles agricoles sont à protéger tout particulièrement.

Il n'est cependant pas indispensable de classer les boisements de plus de 0,5 ha en EBC, cet outil étant très contraignant et pouvant constituer un frein à la sylviculture (déclaration préalable obligatoire avant toute coupe).

- Certains ouvrages du réseau public de transport d'électricité sont situés en partie dans un EBC. Or, les servitudes 14 d'établissement et d'entretien des ouvrages RTE sont incompatibles avec le classement d'un terrain en EBC. Dans le cas d'une ligne électrique existante, un tel classement serait illégal. Cette absence de prise en compte serait par ailleurs de nature à fragiliser le document d'urbanisme et pourrait conduire, en cas de contentieux, à son annulation (Conseil d'Etat, 13 octobre 1982, Commune de Roumare, Conseil d'Etat, 14 novembre 2014, Commune de Neuilly-Plaisance).

Par ailleurs, dans le cadre des servitudes d'élague et d'abattage d'arbres, RTE coupe les arbres et branches d'arbres se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité. La largeur de cette zone d'entretien dépend de la topologie des lignes, ici les Espaces

Boisés Classés ne doivent pas être édictés sur une bande de 20 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 90 000 volts.

III) Règlement

– Les dispositions liées aux secteurs de parc identifiés au document graphique conditionnent les constructions à leurs liens avec l'usage du site et limitent l'imperméabilisation des sols.

« Limiter l'urbanisation » est une règle trop vague pour qu'elle puisse être correctement appliquée, elle devra être précisée.

– Les dispositions liées aux secteurs de jardins identifiés au document graphique d'après l'article L.151-23 de code l'urbanisme conditionnent les constructions d'annexes à vocation d'abris de jardin à une surface de plancher inférieure à 20 m² etc...

Il faudra préciser les règles afin de mieux cadrer les constructions.

– Bien qu'il soit indiqué sur chaque zone « Dans les secteurs réglementés par la directive de protection et de mise en valeur des paysages présentée au sein du Titre 8 du présent règlement, tout point de toute construction ne peut dépasser la cote NGF et en mètre précisée sur ce même document. » il serait judicieux de rappeler que les règles de hauteurs maximums des zones : 1AUe, Ue, Uc, Um, 1AUM et A sont impactées par la directive paysagère, plus restrictive que le règlement de ces zones.

– Le but de la zone Ap est d'encourager l'agriculture à circuit court. Le règlement de cette zone destinée à l'accueil de l'agriculture périurbaine n'apporte pas d'éléments de nature à favoriser ce type d'agriculture ; il doit être modifié pour atteindre le but recherché. Dans le cas contraire, la zone doit être requalifiée en zone A.

– En zones A et N : « tout abattage d'arbre doit être compensé ». Cette règle devra préciser quel type de compensation est attendu.

– Des ouvrages du réseau public de transport d'électricité sont implantés sur la commune :
Liaisons aériennes 90 000 Volts :

Ligne aérienne 90kV N0 1 CHAUNAY-MAINTENON

Ligne aérienne 90kV N0 1 MAINTENON-MAINVILLIERS

Ligne aérienne 90kV N0 1 CHAUNAY-MAINVILLIERS

Poste de transformation 90 000 Volts :

POSTE 90kV N0 1 MAINVILLIERS

Les ouvrages listés ci-dessus traversent les zones UC, UD, UDa, UM, UMa, UP, 1AUM, 1AUe, A, N, NI du territoire.

Il conviendra d'indiquer les mentions suivantes dans les chapitres spécifiques de toutes les zones concernées par un ouvrage du réseau de transport public d'électricité :

Dispositions générales

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). À ce titre, ces 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 doivent être mentionnés au sein des dispositions générales.

Dispositions particulières

°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 des zones cités ci-dessus, les travaux de maintenance ou de modification de des ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques.

°hauteur des constructions

Les ouvrages haute tension ou très haute tension présents sur les zones pouvant largement dépasser les hauteurs spécifiées dans le règlement, il conviendra de préciser que : « La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif 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. »

°règles de prospect et d'implantation

Il conviendra de préciser que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux lignes de transport d'électricité « HTB » mentionnés dans la liste des servitudes.

°exhaussement et d'affouillement de sol

Il conviendra de préciser que les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics.

S'agissant des postes de transformation, il conviendra de préciser que les règles relatives à la hauteur et/ou aux types de clôtures / la surface minimale des terrains à construire / l'aspect extérieur des constructions / l'emprise au sol des constructions / la performance énergétique et environnementale des constructions / aux conditions de desserte des terrains par la voie publique / aux conditions de desserte par les réseaux publics / aux implantations par rapport aux voies publiques / aux implantations par rapport aux limites séparatives / aux aires de stationnement / aux espaces libres ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

– Un nombre important (209) de constructions a été repéré, en tant que bâtiments remarquables ou éléments constitutifs d'alignements historiques. Ce repérage est assorti de fiches descriptives et de prescriptions dans le règlement, ce qui est à saluer.

Toutefois, il n'est nulle part mentionné que cette identification s'est faite au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme. Or, cela doit être clairement indiqué, au risque de voir ce repérage juridiquement non opposable aux tiers.

IV) Orientations d'Aménagement Programmées (OAP)

– OAP secteur Vallier : concernant les caractéristiques de la chaussée (disposition, largeur, aménagements paysagers), deux scénarios sont proposés. Il conviendra d'indiquer quel est celui retenu par la commune afin que celui-ci soit respecté.

– OAP Closeaux : la majorité du secteur est déjà urbanisé hormis un îlot de jardin à l'ouest. L'OAP pourrait préserver cet espace vert afin de conserver un îlot de fraîcheur au sein du tissu urbain.

– OAP thématique circulations douces : sur la carte page 11 il est identifié un « axe dangereux à sécuriser », correspondant à des voies qui semblent pacifiées, indiquées comme étant actuellement des « voies partagées avec piétons » et « aménagement en site propre » (page 9). Il conviendra d'expliquer en quoi consiste cette sécurisation et la repérer plus clairement sur la planche page 12.

– OAP secteur Boisville : il est indiqué qu'il faut éviter de construire sous la ligne à haute tension. Cependant il faudra préciser à quelle distance et sur quelle largeur.

