

Toulouse, le 20/05/2025

**Objet :**

Sollicitation SNCF - SCOT  
Révision Schéma de Cohérence Territoriale, Pays Sud Toulousain

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays Sud Toulousain, SNCF Réseau reste concerné par le SCoT. En tant qu'acteur impliqué sur le territoire nous vous prions de bien vouloir prendre en compte les observations suivantes :

**Lignes :**

Les communes du périmètre SCoT sont traversées par les lignes ferroviaires suivante :

- Ligne n°650000 dite de Toulouse à Bayonne - Ligne exploitée du RFN
- Ligne n°672000 dite de Portet-Saint-Simon à Puigcerda (frontière) - Ligne exploitée du RFN

Les emprises de ces sections de lignes appartiennent au domaine public ferroviaire.

**Passages à niveau**

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. À ce titre, nous souhaitons vous rappeler les dispositions relatives aux passages à niveau, qui nécessitent une attention particulière.

SNCF Réseau 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 se doit 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. D'une manière générale, il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer les passages à niveau. Il convient donc que les aménagements n'entravent pas les futures opérations de suppression des passages à niveau.

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

Des exemples de situations nécessitant une attention particulière aux passages à niveau sont détaillés en pages 3 et 4.

## **Voies vertes et projets Tiers**

Nous tenons également à vous informer que pour tout projet relatif aux voies vertes ou aux projets tiers (ERP, centrale solaire, logements, etc.), il est nécessaire de contacter SNCF Réseau pour examiner la faisabilité et encadrer la mise en œuvre de ces projets.

## **Projet SERM**

Les ambitions du SERM (Service Express Régional Métropolitain) de l'aire toulousaine comportent notamment un volet ferroviaire dimensionnant, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

L'objectif visé est une densification de l'offre de transports alternatifs à la voiture individuelle. Sur le plan ferroviaire, le SERM consistera en une fréquence de trains renforcée sur une amplitude horaire élargie sur chacune des branches de l'étoile ferroviaire toulousaine.

Les études préliminaires en cours, financées par l'Etat et la Région Occitanie, prévoient l'analyse de plusieurs scénarios d'offre induisant des aménagements ferroviaires conséquents.

Au stade actuel des études, aucun scénario n'est privilégié ; les études préliminaires se poursuivent et devraient s'achever en 2026.

Afin de préserver les espaces nécessaires aux éventuels aménagements ferroviaires, nous vous remercions de bien vouloir préavisier les services de SNCF Immobilier de tout projet que vous porteriez au voisinage des emprises ferroviaires actuelles. SNCF Immobilier fera le lien avec les équipes techniques de SNCF Réseau pour en apprécier la compatibilité.

## **Servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer :**

De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

En effet, l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Ce régime juridique était initialement issu de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et/ou des règlements de grande voirie qui ont été abrogés par différents textes.

L'infrastructure ferroviaire n'étant plus comparable à celle qui existait en 1845, la plupart de ces servitudes ferroviaires étaient devenues incomplètes, obsolètes et en décalage avec les problématiques auxquelles est confronté le domaine public ferroviaire.

Il devenait donc indispensable, pour parvenir à une meilleure protection du domaine public ferroviaire, de moderniser ces règles, de les compléter, de les renforcer pour permettre d'assurer la sécurité de l'infrastructure ferroviaire d'aujourd'hui ainsi que les circulations et l'exploitation ferroviaires.

Un régime de protection propre au domaine public ferroviaire est créé avec l'insertion de dispositions dans la partie législative (L2231-1 à L2231-11-1) et la partie réglementaire (R2231-1 à R2231-8) du code des transports.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « *Fiche T1 – Servitudes relatives aux chemins de fer* ».

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

Le périmètre des Servitudes d'Utilité Publique T1 ainsi que les données et documents associés sont désormais disponibles en version numérisée sur le Géoportail de l'Urbanisme (GPU).

Cela reprend notamment les points suivants :

- Fixation et délimitation du domaine public ferroviaire ;
- Ecoulements, déversements, rejets sur le domaine public ferroviaire ;
- Gestion de la végétation ;
- Règles et prescriptions à appliquer pour les constructions, projets à proximité du domaine public ferroviaire ;
- Information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure.

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

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

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

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

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

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

#### **Autres dispositions à proximité des passages à niveaux :**

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF Réseau 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.

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

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

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet

d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

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

### **Généralités - Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :**

Il paraît important de rappeler que chaque demande d'autorisation d'urbanisme, et d'une manière générale, toute intention d'occupation et/ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine des emprises ferroviaires doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

À cet effet, nous vous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et autres sollicitations à proximité des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Territoriale Grand Sud dont voici les coordonnées :

<p style="text-align: center;"><b>SNCF IMMOBILIER</b> Direction Immobilière Territoriale Grand Sud 4 rue Léon Gozlan CS 70014 13 331 Marseille Cedex 03 <a href="mailto:conservationdupatrimoine.grandsud@sncf.fr">conservationdupatrimoine.grandsud@sncf.fr</a></p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité des emprises ferroviaires qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la législation en vigueur pour se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires.

Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.

L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

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

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

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

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

### **Maitrise de la végétation**

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour des raisons de sécurité des circulations, de sécurité du personnel, d'accès à l'infrastructure ferroviaire, de régularité et d'optimisation de la maintenance de l'infrastructure. Cela se traduit par le maintien des abords des voies ferrées en zones ouvertes de type pelouses, prairies et milieux ouverts et semi-ouverts.

Il faut ainsi veiller à ce que les dispositions d'urbanisme reprises dans les documents de planification restent compatibles avec ces objectifs de maîtrise de la végétation, avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire pour ne pas compromettre la sécurité des circulations, la visibilité de la signalisation ferroviaire.

En, effet, l'affectation des emprises ferroviaires, même si elles présentent un intérêt écologique et paysager certain, est avant tout de permettre le transport des usagers et des marchandises en maintenant un haut niveau de sécurité de la plateforme ferroviaire mais également des ouvrages en terre adjacents.



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, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.