

## **Annexes 2 – contributions**

### **Sommaire**

- Fiche SUP EL3 – Servitude de halage et de marchepied – VNF ;
- Fiche SUP T7 – Servitude relative aux obstacles de grande hauteur – DGAC ;
- Avis SNCF ;
- Fiche SUP T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire – SNCF ;
- Recommandations et cartographie RTE – PAC 2021 ;
- Avis HAROPA – Ports de Paris ;
- Avis de l'Agence Régionale de Santé ;
- Cartographie sur l'accidentologie routière à Melun – Préfecture de Seine-et-Marne.

## DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

### 1- Généralités

- servitudes de halage et de marchepied

code général de la propriété des personnes publiques, article L.2131-2 à L2131-6

- conservation du domaine public fluvial

code général de la propriété des personnes publiques, article L.2132-7  
arrêté du 22 septembre 1994 modifié par l'arrêté du 24 janvier 2001.

### 2- Procédure d'institution

#### **A- Procédure**

Application des dispositions du code général de la propriété des personnes publiques concernant ces servitudes :

- Aux cours d'eau domaniaux où existe un chemin de halage ou d'exploitation : servitude de halage de 7,80 m et de marchepied de 3,25 m (article L.2131-2, alinéas 1er du code général de la propriété des personnes publiques)
- Aux cours d'eau domaniaux : servitude de marchepied de 3,25 m (article L.2131-2, alinéa 1er du code général de la propriété des personnes publiques).
- Aux lacs domaniaux : servitude de marchepied de 3,25 m (article L2131-2, alinéa 1er et 2 du code général de la propriété des personnes publiques).

#### **B- Indemnisation**

Indemnisation prévue pour les propriétaires riverains à raison des dommages qui leur sont occasionnés par l'institution des servitudes consécutives au classement dans le domaine public fluvial de la rivière ou de lac, sous déduction des avantages que peut procurer ledit classement.

Indemnisation prévue, lorsque pour les besoins de la navigation, la servitude de halage est établie sur une rive où cette servitude n'existait pas (article L.2131-5 du code général de la propriété des personnes publiques).

Les contestations relatives à cette indemnité sont jugées par la juridiction compétente en matière d'expropriation (article L.2131-4 du code général de la propriété des personnes publiques).

## **C- Publicité**

Publicité de l'acte d'inscription au classement dans le domaine public fluvial.

### **3- Effets de la servitude**

#### **A- Prérogatives de la puissance publique**

Dans le cas où l'autorité administrative compétente juge que la servitude de halage est insuffisante et veut établir, le long du cours d'eau, un chemin dans des conditions constantes de viabilité, l'administration est obligée de recourir à l'expropriation, si elle ne recueille pas le consentement des riverains (article L.2131-6 du code général de la propriété des personnes publiques).

#### **B- Limitation au droit d'utiliser le sol**

##### **1. Obligations passives**

Obligations pour les riverains d'un cours d'eau ou d'un lac domanial, dans l'intérêt du service de la navigation et partout où il existe un chemin de halage ou d'exploitation de réserver le libre passage des piétons et des pêcheurs.

La servitude de halage n'est imposée en principe que d'un seul côté : sur l'autre côté existe la servitude de marche-pied.

Interdiction pour les mêmes riverains de planter des arbres ou de clore par haie ou autrement qu'à une distance de 9,75 m du côté du halage et de 3,25 m sur le bord où il n'existe pas de chemin de halage (article L.2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques).

Obligation pour les riverains des cours d'eau domaniaux et pour ceux des lacs domaniaux de réserver de chaque côté le libre passage pour les nécessités d'entretien du cours d'eau et l'exercice de la pêche (article L.2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques).

Interdiction, dans le lit des rivières et canaux ou sur leurs bords, de jeter des matières insalubres ou des objets quelconques, ni rien qui puisse embarrasser le lit des cours d'eau ou canaux ou y provoquer des atterrissements, d'y planter des pieux, d'y mettre rouir des chanvres, de modifier le cours desdites rivières ou canaux par tranchées ou par quelque moyen que ce soit, d'y extraire des matériaux, d'extraire à moins de 50 m de la limite desdites rivières ou des bords desdits canaux (arrêté du 22 septembre 1994 modifié par l'arrêté du 24 janvier 2001), des terres, sables et autres matériaux, sous peine d'amende ou du paiement des frais de remise en état des lieux (article L.2137-7 du code général de la propriété des personnes publiques).

## 2. Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire riverain d'exercer tous les droits de propriété qui ne sont pas incompatibles avec l'exercice des servitudes, d'où obligation avant d'entreprendre des constructions, des plantations ou l'édification de clôtures, de demander à l'autorité administrative gestionnaire de reconnaître la limite de la servitude. Si dans les trois mois à compter de la demande, l'administration n'a pas fixé la limite, les constructions, plantations ou clôtures faites par les riverains ne peuvent être supprimés que moyennant une indemnité au titre de l'article L.2131-4 du code général de la propriété des personnes publiques.

Possibilité pour le propriétaire riverain, lorsque l'intérêt du service de la navigation, les nécessités de l'entretien du cours d'eau et l'exercice de la pêche le permettent, d'obtenir, par décision de l'autorité gestionnaire du domaine public, la réduction des distances de halage ou de marchepied (article L.2131-3 du code général de la propriété des personnes publiques).

# SERVITUDE T7

\*\*\*\*

## SERVITUDE AERONAUTIQUE A L'EXTERIEUR DES ZONES DE DEGAGEMENT CONCERNANT DES INSTALLATIONS PARTICULIERES

\*\*\*\*

### 1 - GENERALITES

#### Législation

- Code des Transports : L.6352-1, R.6352-1 à 6
- Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.

#### Définition

À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la Défense.

\*\*\*\*

**Cette servitude s'applique sur tout le territoire national.**

\*\*\*\*

#### **Gestionnaires:**

1. Ministère en chargé de l'Aviation civile-DGAC-SNIA
2. Ministère en charge de la Défense

### II - PROCEDURE D'INSTITUTION

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

### III - EFFETS DE LA SERVITUDE

#### **A - CHAMP D'APPLICATION**

Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

- a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;
- b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques.

Ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

- 80 mètres, en dehors des agglomérations

; 130 mètres, dans les agglomérations ;

50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :

- les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
- les zones montagneuses ;
- les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

## **B- DEMANDE D'AUTORISATION**

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article R.244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés instituent des procédures spéciales, devront être adressées aux services de la DGAC (ministère de l'aviation civile) et du ministère de la défense.

DGAC : Pour les régions des Hauts-de-France et d'Ile-de-France, les demandes d'autorisations sont instruites par le SNIA NORD : DGAC/SNIA NORD/UGDS-Guichet unique urbanisme-instruction des demandes d'obstacles à la navigation aérienne-82 rue des Pyrénées-75970 PARIS CEDEX 20- Courriel : [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Toutefois, il convient d'adresser les demandes d'accord en utilisant la plateforme du guichet unique obstacles : <https://www.ecologie.gouv.fr/guichet-unique-urbanisme-et-obstacles-circulation-aerienne>

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Lors d'une demande, l'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations mentionnées à l'article L. 6352-1 constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret. Les

dispositions de l'article L. 6351-5 sont dans ce cas applicables.

Les demandes d'accord sur les obstacles exemptés de permis de construire sont instruites selon les dispositions de l'article D.6352-7 du code des Transports.

### **C - INDEMNISATION**

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

DDT de Seine et Marne  
Services Territoires, Aménagements et Connaissances  
288, rue Georges Clémenceau  
BP 596  
77005 MEAUX Cedex

Objet : Commune de Melun - Plan Local d'Urbanisme

- Affaire suivie par Sylvie MARTIN-COURTIOLLE  
-----
- N/Réf. : DIIDF/URBA/MELUN
- Affaire suivie par : Ali LOUNI / Urbane LEDESERT
  - Email : [ali.louni@sncf.fr](mailto:ali.louni@sncf.fr) / Tél : 01 85 58 25 70
  - Email : [urbane.ledesert@sncf.fr](mailto:urbane.ledesert@sncf.fr) / Tél : 01 85 58 25 98

La Plaine Saint-Denis, le 24 janvier 2024

Madame,

Par courriel en date du 15 janvier 2024, vous m'avez consulté afin de connaître les remarques de SNCF, pour ce qui la concerne et au nom de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, sur le projet de révision du PLU pour la commune de Melun, arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 30 novembre 2023.

### **1. S'agissant des partis d'aménagement proposés**

Le foncier du Groupe Public Unifié (GPU) est classé en zone Ug, UD, N, Uca et Uag. Le règlement de ces zones est compatible avec l'activité ferroviaire dans le sens où il autorise la construction et l'installation de locaux nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics liés aux infrastructures ferroviaires.

S'agissant des emprises ferroviaires classées en zone Ug, le règlement de la zone interdit les installations et constructions à usage exclusif d'entrepôts.

Cela pose une difficulté de principe puisque que certains des bâtiments déjà présents pourraient conserver un usage d'entrepôts, sans être forcément liés directement au transport ferroviaire.

Or, la jurisprudence la plus récente admet que, sur le fondement d'une telle règle du PLU, l'autorité administrative compétente remette en cause la possibilité d'exercer dans la zone concernée certains types d'activités liés à des constructions pourtant préexistantes.

**Il conviendrait donc d'autoriser explicitement les entrepôts sur les emprises ferroviaires, sans limiter leur usage aux activités ferroviaires.**

Par ailleurs, l'article 3.2.b) de la zone Ug prévoit une obligation de remplacement de tout arbre abattu, par un sujet équivalent.

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, comprenant de nombreux équipements de sécurité, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires. Ainsi, la végétation conservée sur ces talus ne peut être qu'au plus arbustive pour garantir l'accès aux infrastructures et prévenir les risques de chute. Le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

**L'application de cette règle s'avère incompatible avec ce principe, nous demandons donc sa suppression pour la zone Ug.**

S'agissant des jardins partagés classés en zone N, et faisant l'objet d'un emplacement réservé ER16, pour la réalisation, l'extension et/ou la préservation d'aménagements, d'équipements d'espace vert d'intérêt collectif, SNCF Immobilier souhaiterait étudier la possibilité de réaliser un projet immobilier sur une partie de ces terrains, en interface avec les résidences Parme à proximité.

**Sans remettre en cause la vocation actuelle des terrains, nous souhaiterions un classement en zone urbaine Uca, afin de ne pas obérer la mutabilité de ces terrains. Afin de pouvoir coconstruire ce projet, nous proposons la mise en place d'un périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global.**

## **2. Servitude d'utilité publique :**

Le territoire de la commune de Melun est traversé par les emprises des lignes n°746 000 de Corbeil-Essonnes à Montereau du Pk 56+450 au Pk 57+485 et n°830 000 de Paris-Lyon à Marseille Saint-Charles du Pk 43+700 au Pk 44+920.

Vous trouverez en pièce jointe, la nouvelle version de la notice T1. Ce document permet d'identifier les servitudes relatives aux riverains du chemin de fer, modifiées par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la modernisation des règles de protection du domaine public ferroviaire et par son décret d'application Décret n° 2021-1772 du 22 décembre 2021 relatif à la protection du domaine public ferroviaire.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire ainsi que des mesures de gestion de la végétation aux abords.

L'ensemble de ces mesures est applicable depuis le 1er janvier 2022.

La localisation des terrains objets de la servitude T1 est disponible sur le Geoportail de l'urbanisme.

Il convient également d'indiquer telles que précisées ci-après, l'identification et les coordonnées actualisées du gestionnaire des servitudes liées à la présence du chemin de fer :

**SNCF – DIRECTION IMMOBILIERE ILE DE FRANCE**

Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine

Campus Rimbaud- 10 rue Camille MOKE

CS 20012 - 93212 SAINT DENIS cedex

@ : [contact.patrimoine.idf@sncf.fr](mailto:contact.patrimoine.idf@sncf.fr)

**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 la Direction Immobilière Île-de-France aux coordonnées reprises précédemment.

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.

Vous remerciant par avance de bien vouloir me tenir informé des suites données à mes observations et m'adresser un exemplaire du PLU approuvé.

Je vous prie de croire, Madame, en l'assurance de ma considération distinguée.

Ali LOUNI  
Chargé d'urbanisme



# 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<sup>er</sup> 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](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.

<b>Référentiels :</b>	<b>BD Ortho/PCI VECTEUR</b>
<b>Précision :</b>	<b>Métrique</b>

## 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).

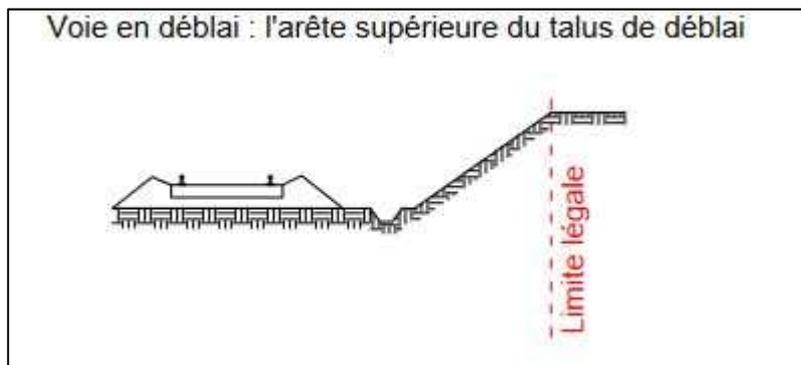
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

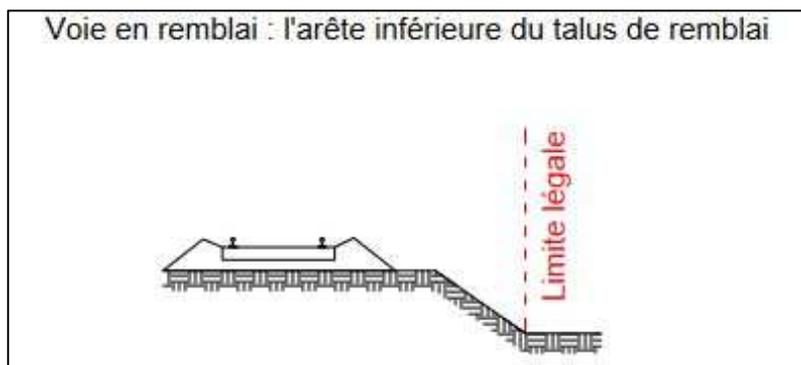
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale\*.

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

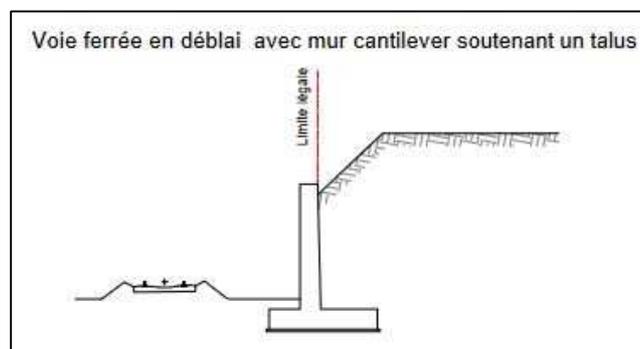
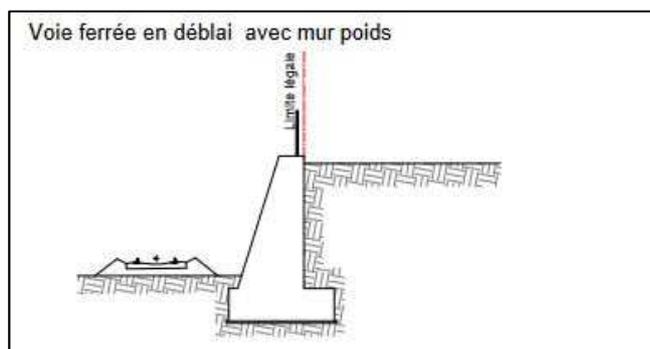
### - Arête supérieure du talus de déblai :

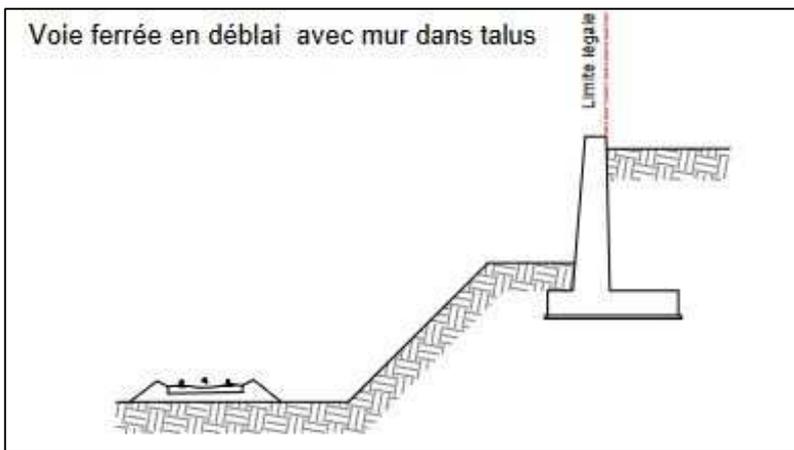


### - Arête inférieure du talus du remblai :

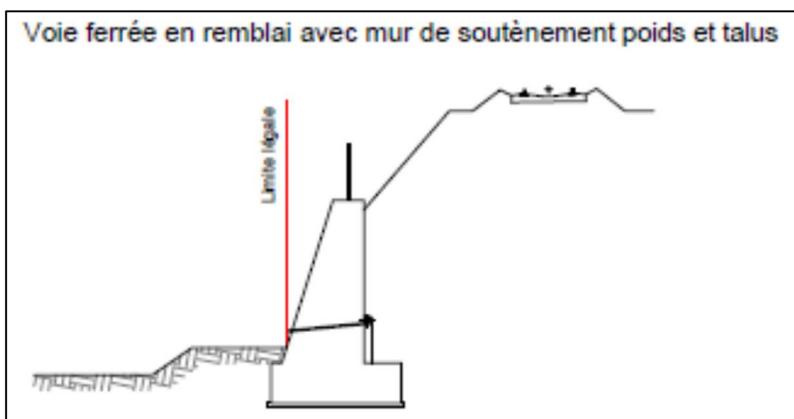


### - Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

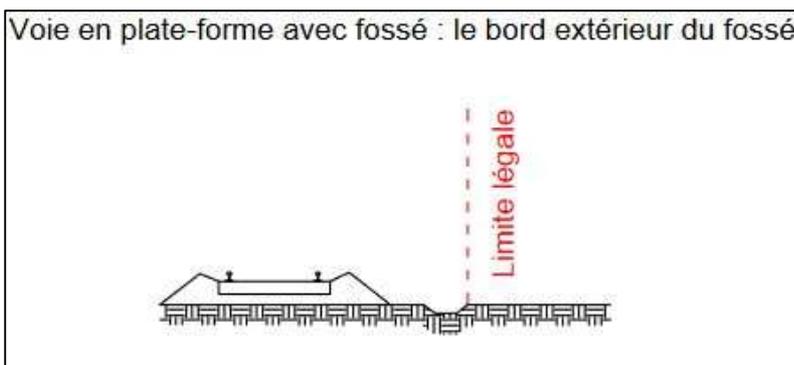




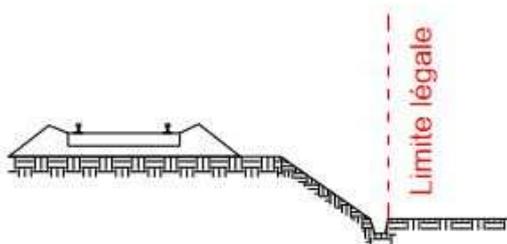
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

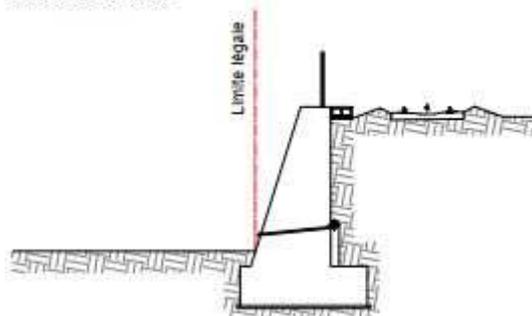


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

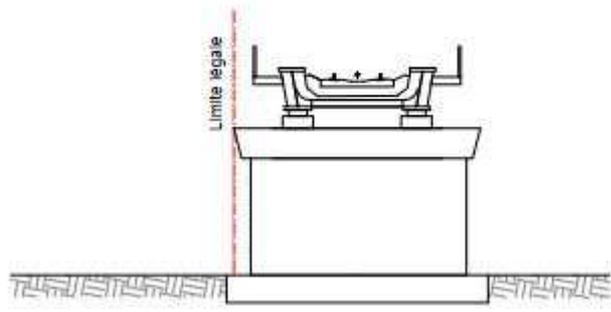


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

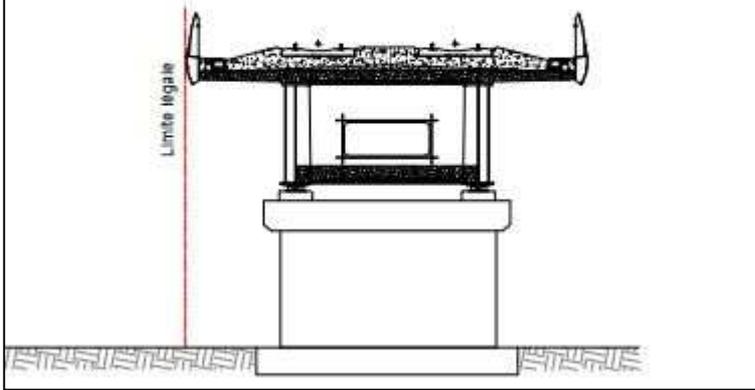
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



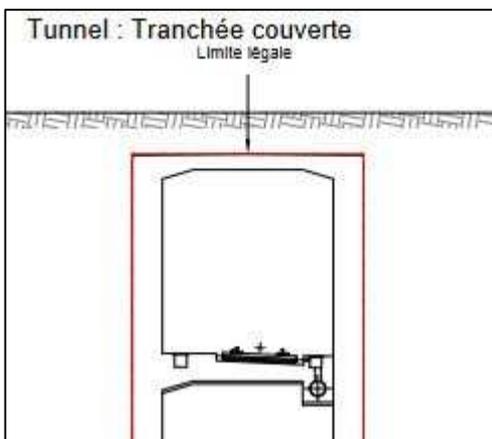
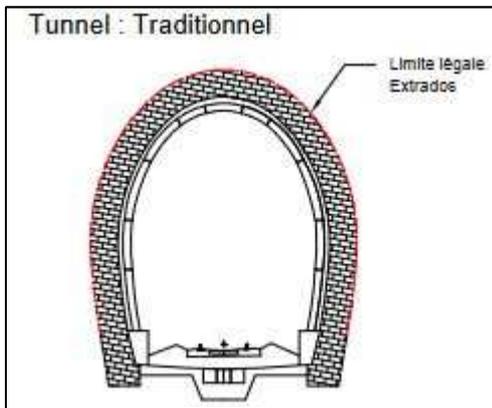
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



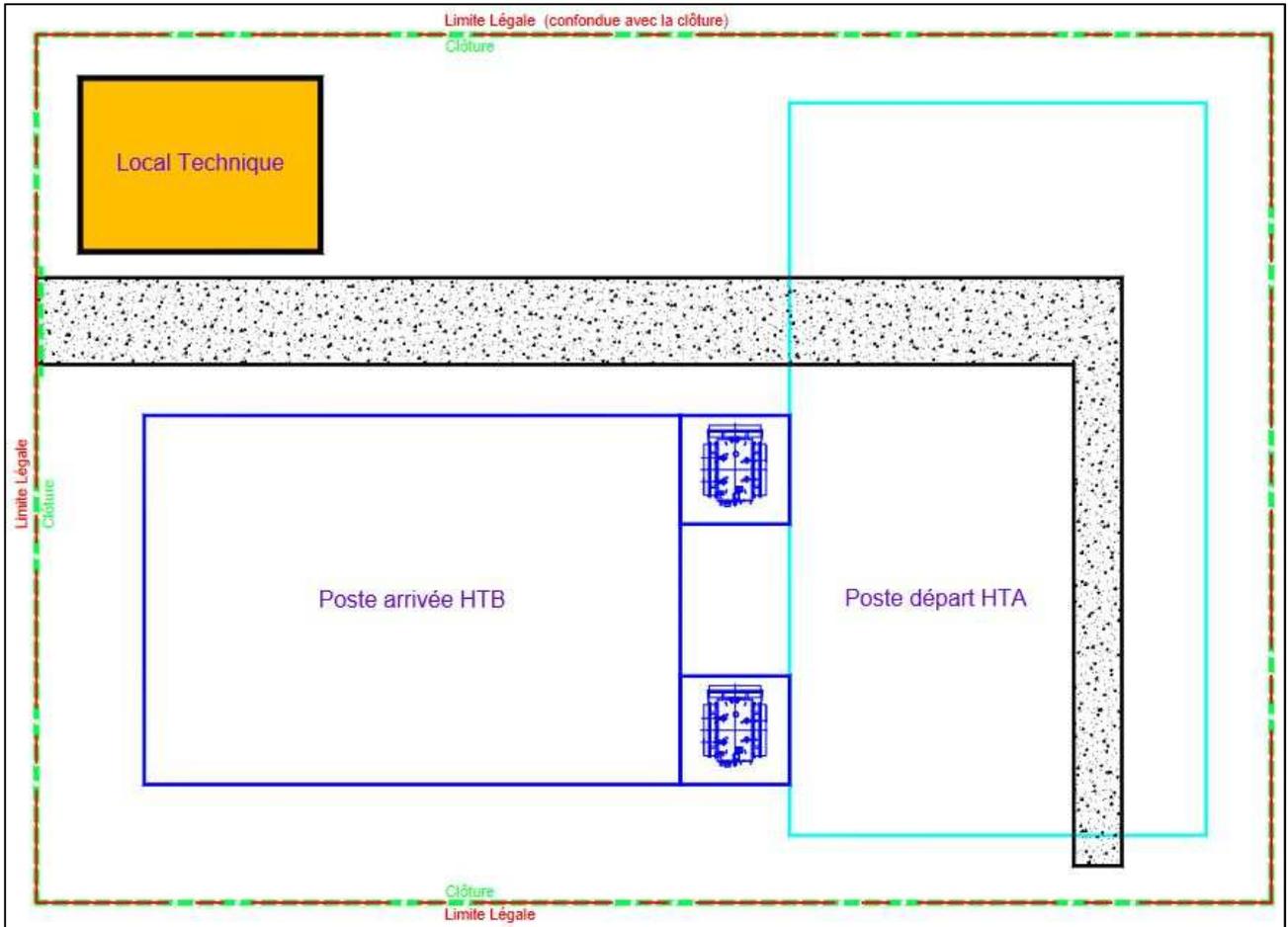
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



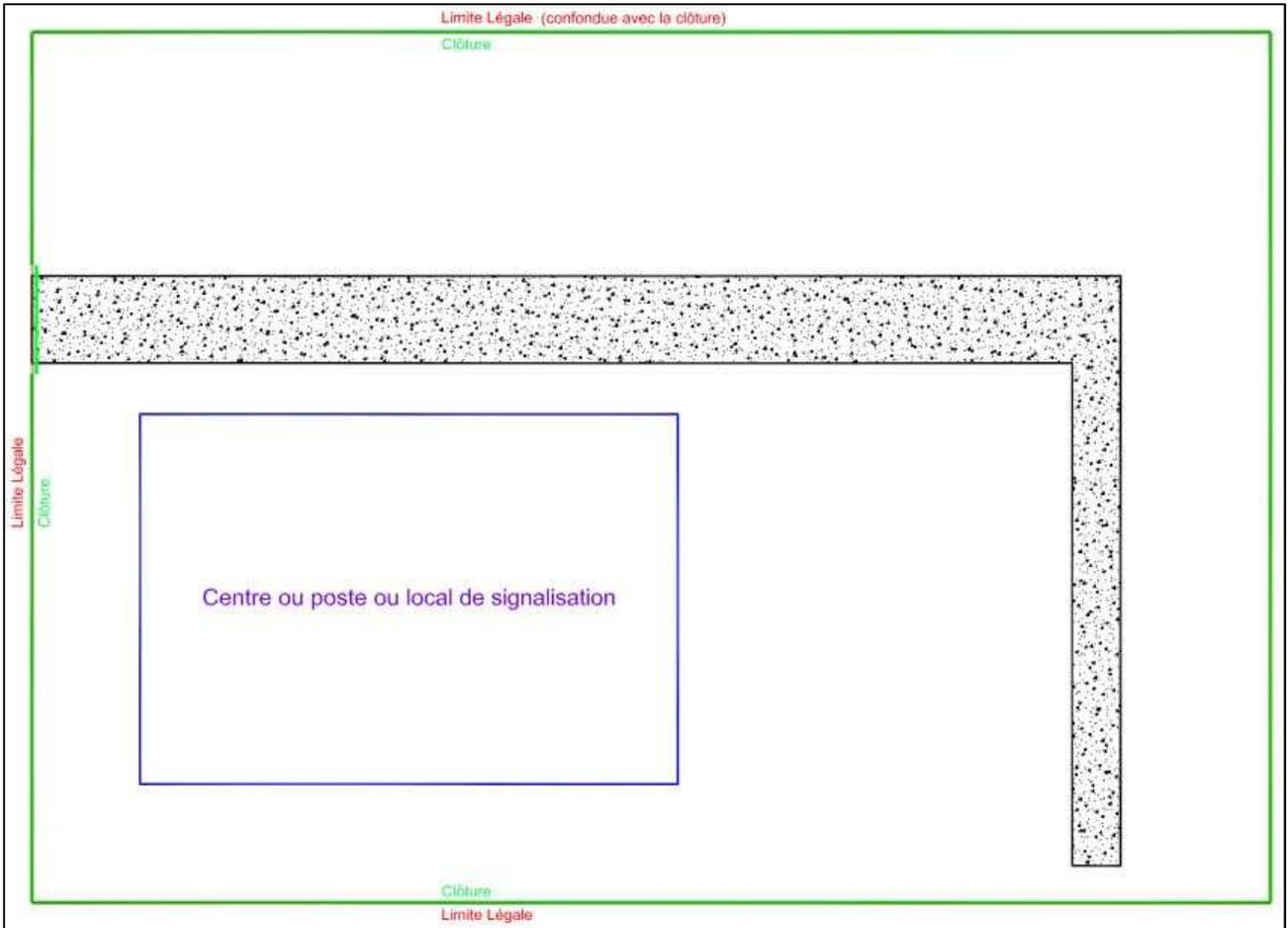
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



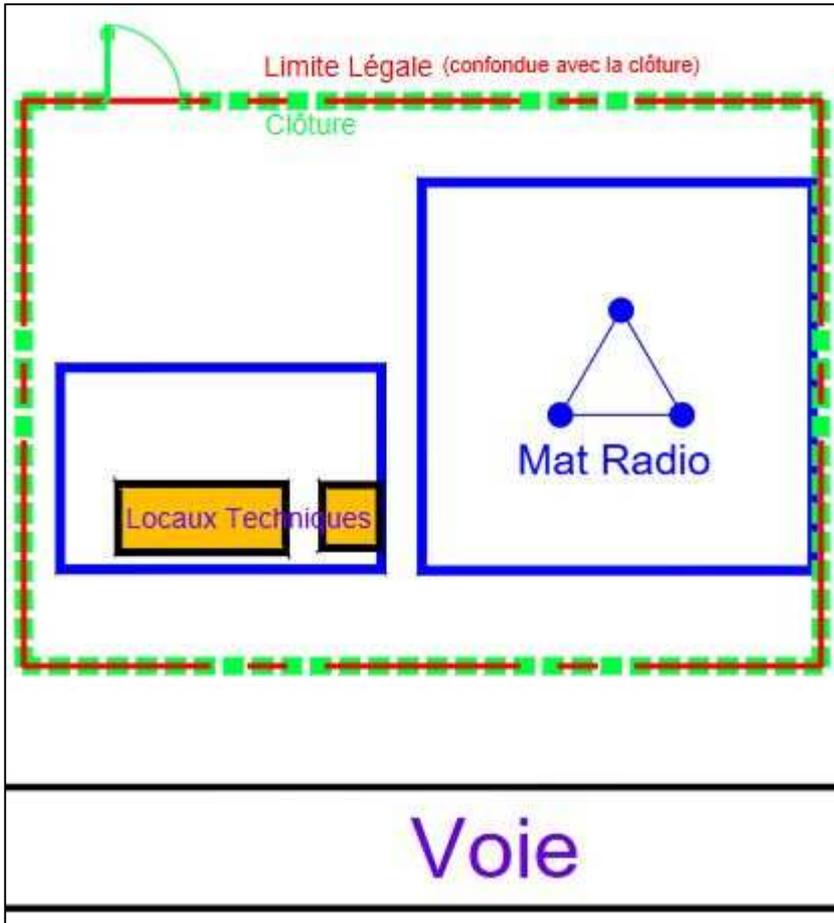
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



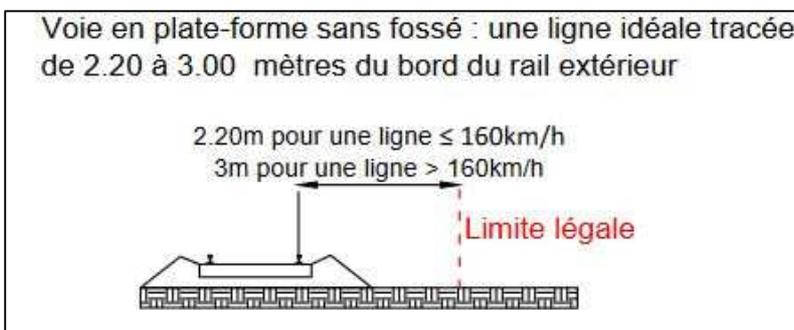
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

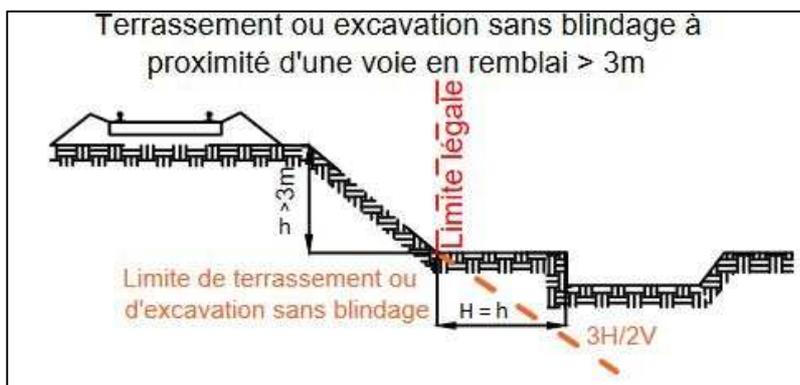
Ou

- 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 :

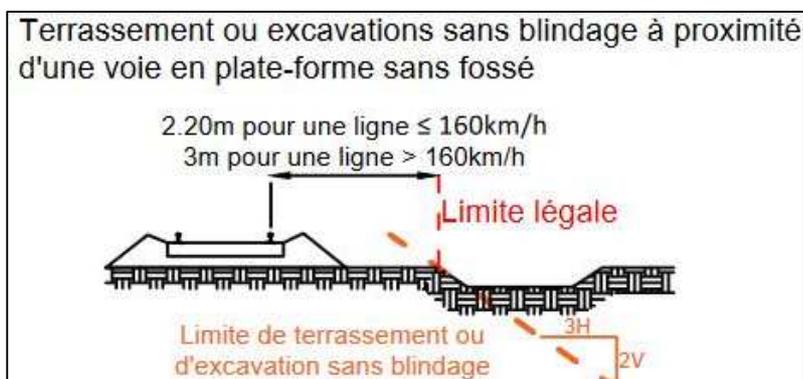
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

**Situation 2** : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

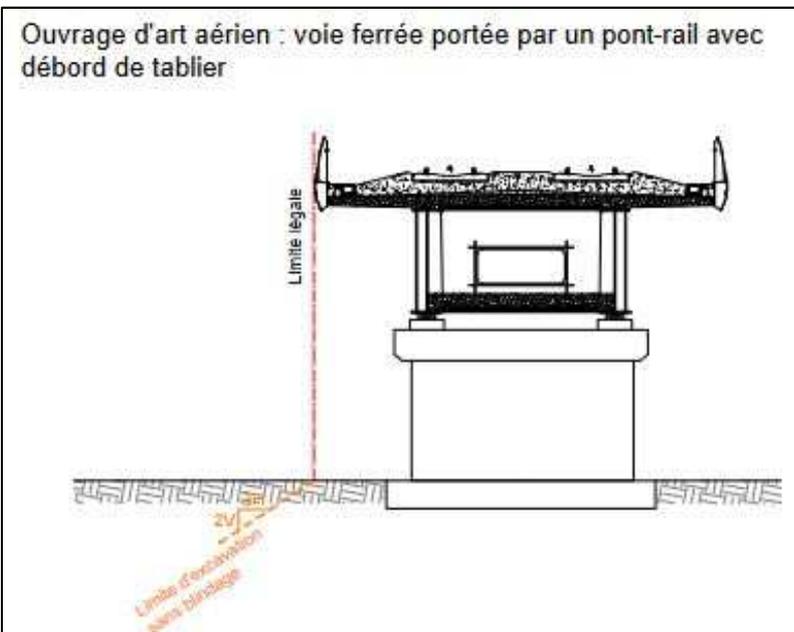
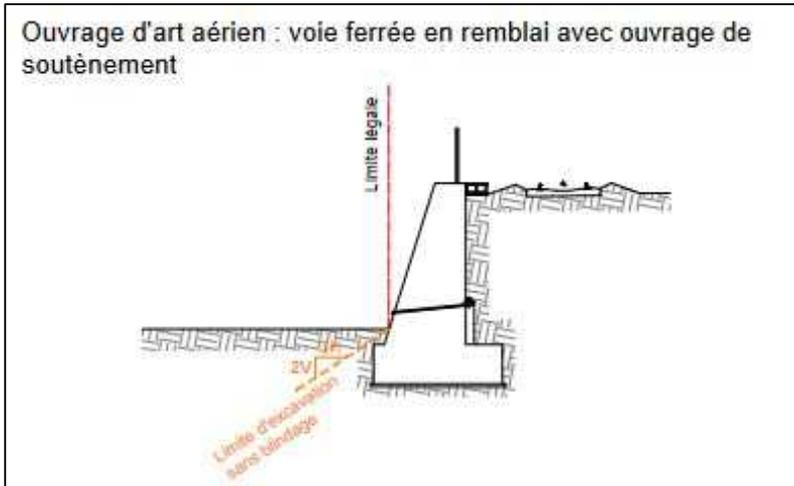
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).

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

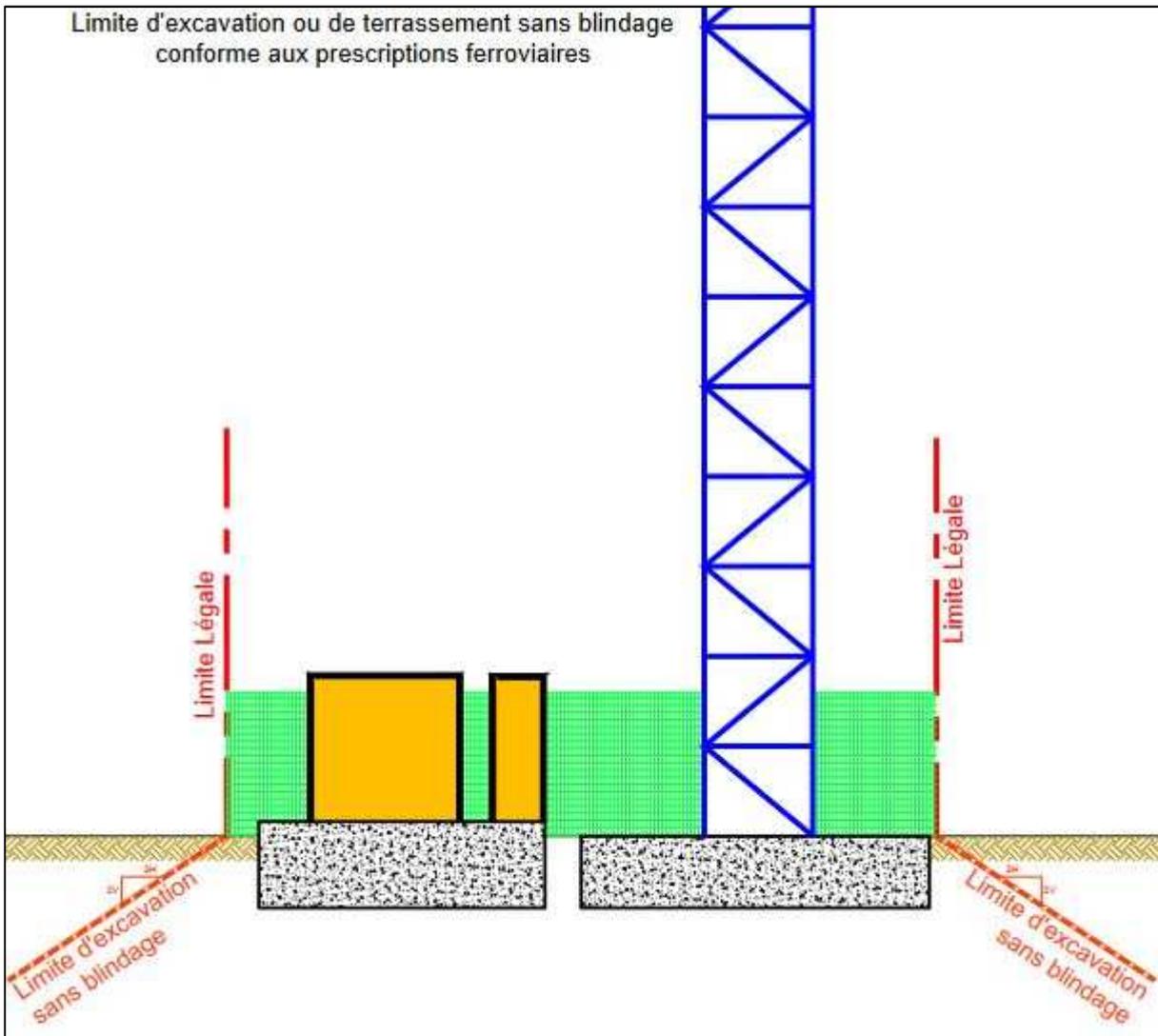
**Exemple 1** : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.



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



**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.**





VOS REF. Mail du 20/01/2021

NOS REF. **TER-PAC-2021-77288-CAS-155495-X6Y5F9**

INTERLOCUTEUR Gayanée Dzaroukian Lecasse

TÉLÉPHONE 01 49 01 33 40

MAIL gayanee.dzaroukian@rte-france.com

**DDT DE SEINE-ET-MARNE**

A l'attention de Mme GERMILLAC E

OBJET Révision Totale du PLU de la Commune de MELUN 77

La Défense, le 03/02/2021

Madame,

Nous accusons réception du Mail relatif au projet de PLU de la commune de **MELUN 77** transmis par vos Services pour avis le 20/01/2021.

**RTE**, afin de préserver la qualité et la sécurité du transport d'énergie électrique, c'est à dire des ouvrages de tension supérieure à 50 000 volts (HTB) attire l'attention des Services sur les éléments suivants.

Les lignes HTB sont des ouvrages techniques spécifiques :

- En hauteur et en tenue mécanique, ils sont soumis à des règles techniques propres (arrêté interministériel technique). Ils peuvent également être déplacés, modifiés, ou surélevés pour diverses raisons (sécurisation de traversées de routes, autoroutes, voies ferrées, construction de bâtiments, etc.).
- Leurs abords doivent faire l'objet d'un entretien tout particulier afin de garantir la sécurité des tiers (élagage et abattage d'arbres) et leur accès doit être préservé à tout moment.

**RTE** demande donc de préciser au dossier du PLU.

## **1/ Règlement**

Au chapitre des dispositions générales ou dans chaque zone impactée :

### 1.1. Pour les lignes HTB

- que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages de transport d'électricité HTB (tension > 50 kV), faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes ;



- que le PLU autorise la construction d'ouvrages électriques à haute et très haute tension, dans les zones concernées, afin que nous puissions réaliser les travaux de maintenance et de modification ou la surélévation de nos lignes pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques ;
- que la hauteur spécifiée dans le règlement ne soit pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, tous secteurs compris.

## 2/ Servitudes

Nous vous confirmons que le territoire est traversé par les ouvrages à haute et très haute tension (>50 000 volts) du Réseau Public de Transport d'Électricité suivants (servitude I4, articles L.321-1 et suivants et L323-3 et suivants du Code de l'énergie) :

- *LIGNE AERIENNE 225kV NO 1 CHENET-SENART \**
- *LIGNE AERIENNE 225kV NO 1 MALECOT-PLISON \**
- *LIGNE AERIENNE 225kV NO 1 COUNTRY-PLISON \**
- *LIGNE AERIENNE 400kV NO 1 CHESNOY (LE)-CIROLLIERS \**
- *LIGNE AERIENNE 400kV NO 2 CHESNOY (LE)-CIROLLIERS \**
- *LIAISON SOUTERRAINE 63kV NO 1 PONT-DU-MEE - PIQUAGE MELUN A MELUN*
- *LIAISON SOUTERRAINE 63kV NO 2 PONT-DU-MEE - PIQUAGE MELUN A MELUN*
- *POSTE ELECTRIQUE 225kV DE PLISON*

### **\*Réseau stratégique :**

Ces lignes font partie des lignes stratégiques du réseau de transport d'électricité très haute tension identifiées dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013. Elles sont indispensables à la garantie de l'alimentation électrique de la région parisienne et joueront ce rôle de manière durable.

Par conséquent, les terrains d'emprise qui y sont affectés doivent être conservés à ces usages. Il est nécessaire de pérenniser un voisinage compatible avec leur bon fonctionnement ainsi que le maintien d'un accès facile à ces infrastructures pour leur maintenance, leur réparation et leur réhabilitation.

En application du SDRIF, le préfet de la région Ile de France a validé en date du 23 septembre 2015 une note de doctrine sur la conciliation de la préservation du réseau stratégique aérien de transport d'électricité avec les projets d'aménagements.

Le lien suivant vous permettra d'accéder au document de la doctrine via le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/doctrine-de-securisation-du-reseau-strategique-de-a2501.html>



Cette doctrine vise à instaurer de façon systématique dans les PLU des secteurs dédiés aux couloirs de passage des lignes stratégiques afin de fixer des dispositions permettant de pérenniser un voisinage compatible.

Vous trouverez en annexe à ce courrier des cartes permettant de situer les couloirs de passage de la ligne stratégique.

**RTE** demande de joindre en annexe du PLU, conformément à l'article L.126-1 du Code de l'urbanisme, la liste des ouvrages et les cartes annexées à la présente.

Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), il convient de noter les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire :

**RTE – Groupe Maintenance Réseaux Est**  
**66 Avenue Anatole France – BP44 - 94400 VITRY-SUR-SEINE**  
**Tel. 01 45 73 36 00**

Nous vous demandons également de mentionner en annexe du PLU, en complément de la liste des servitudes, le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire.

Notamment, il convient de contacter le Groupe Maintenance Réseaux :

- Pour toute demande de coupe et d'abattage d'arbres ou de taillis ;
- Pour toute demande de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotir et de permis de construire, situés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de nos ouvrages précités.

Nous vous précisons à cet égard qu'il est important que nous puissions être consultés pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, afin que nous nous assurions de la compatibilité des projets de construction avec la présence de nos ouvrages, au regard des prescriptions fixées par l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Vous trouverez également, pour information, une note d'information relative à nos recommandations concernant les travaux à effectuer à proximité des ouvrages électriques à haute et très haute tension.

Nous rappelons en outre que toute personne qui envisage de réaliser une construction au voisinage de nos ouvrages doit, après consultation du guichet unique ([www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)), se conformer aux procédures de déclaration de projet de travaux (DT) et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) fixées par les articles R.554-1 et suivants du Code de l'Environnement.

### **3/ Remarque importante relative à l'espace boisé classé**

**RTE** appelle tout particulièrement votre attention sur le fait que les servitudes I4 ne sont pas compatibles avec un espace boisé classé (EBC) et que dans le cas d'une présence de ligne, un déclassement partiel du bois s'impose.

La largeur à déclasser au-dessus des lignes souterraines est de 2,5 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes souterraines.



Les largeurs à déclasser sous les lignes aériennes sont les suivantes :

- de 30 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes 63 kV et 90 kV,
- de 40 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes 150 kV et 225 kV,
- de 50 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes 400 kV,
- de 40 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes 2 x 63 kV et 2 X 90 kV,
- de 80 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes 2 x 225 kV,
- de 100 mètres de large de part et d'autre de l'axe des lignes 2 x 400 kV.

De plus, en application de l'article L123-9 du code de l'urbanisme, nous vous demandons de bien vouloir nous transmettre un dossier complet du projet d'arrêt du PLU afin d'être en mesure d'émettre un avis.

De préférence, nous souhaiterions recevoir le dossier du projet arrêté sous la forme de fichiers téléchargeables directement via un lien de téléchargement ou sous la forme de fichiers informatiques gravés sur le disque d'un CD-ROM.

Restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer, nous vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

**Jean ISOARD**  
**Chef du Service Concertation Environnement Tiers**

P/o

*PJ :*

*Cartes*

*Dépliant « prévenir pour mieux construire »*

*Recommandations à respecter aux abords des ouvrages électriques*

## Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques souterraines

### **De manière générale, il est recommandé :**

- De conserver le de libre accès à nos installations,
- De ne pas implanter de supports (feux de signalisation, bornes, etc.) sur nos câbles, dans le cas contraire, prévoir du matériel de type démontable,
- De ne pas noyer nos ouvrages dans la bétonite de manière à ne pas les endommager et à en garantir un accès facile,
- De prendre toutes les précautions utiles afin de ne pas endommager nos installations pendant les travaux.

### **Concernant tous travaux :**

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra appliquer le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ( déclaration de projet de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.
- Toute déclaration devra obligatoirement être précédée d'une consultation du guichet unique auprès de l'INERIS, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants des ouvrages en service concernés par les travaux.

### **Concernant les indications de croisement :**

- Dans tous les cas cités ci après et conformément à l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, il est obligatoire de respecter une distance minimum de 0,20 mètre en cas de croisement avec nos ouvrages.

### **Croisement avec nos fourreaux :**

- Préférer les croisements par le dessous en évitant impérativement que les différentes installations reposent l'une sur l'autre.

### **Croisement avec nos caniveaux :**

- Préférer les croisements par le dessous. Le croisement devra être réalisé à une distance conseillée de 0,5 mètre au-dessus ou au-dessous. Veiller à effectuer un soutènement efficace de nos ouvrages pour les croisements que vous ferez au-dessous.

### **Croisement avec un ouvrage brique et dalles :**

- Préférer les croisements par le dessous. L'accessibilité de ces ouvrages doit rester libre en respectant une distance conseillée de 0,4 mètre minimum pour les croisements que vous effectuerez au-dessus.
- Veiller à maintenir efficacement ces ouvrages et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.
- Effectuer, à proximité de nos ouvrages, un sondage à la main sur une profondeur de 1,50 mètre afin de les localiser et ne pas les endommager.
- Dans le cas où une canalisation serait parallèle à la liaison souterraine électrique, une distance minimum de 0,3 mètre est conseillée entre les deux génératrices.

### **Concernant les plantations :**

- Ne pas planter d'arbres à moins de 1,5 mètre de l'axe de nos ouvrages dans le cas d'essences à racines pivots et de 3 mètres dans le cas d'essences à racines traçantes,
- En cas d'essouchage, en présence d'ouvrages électriques, découper les racines et les laisser en terre,
- Lors de la pose de jardinières, bacs à fleurs, etc ..., l'accès aux ouvrages électriques devra être conservé en toutes circonstances, il est donc interdit de poser des bacs à fleurs « non démontables » au-dessus de ces derniers.

### **Particularité C.P.C.U.**

#### ***• Dans le cas d'un parcours parallèle ou d'un croisement avec nos ouvrages :***

Les parcours au-dessus et au-dessous de nos ouvrages ainsi que les croisements au-dessus de nos ouvrages sont fortement déconseillés. Tout parallélisme ou croisement **à moins de 4 mètres** devra faire l'objet d'une étude d'élévation thermique des ouvrages électriques. Vous veillerez à maintenir efficacement les ouvrages électriques et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.

#### ***• Dans tous les cas :***

- Une ventilation du caniveau vapeur à l'aide de bouches d'aération disposées de part et d'autre des câbles haute tension est nécessaire. La longueur ventilée, la plus courte possible, est déterminée en tenant compte du fait que ces bouches d'aération doivent être implantées, si possible, sous trottoir,

- Obturation du caniveau vapeur à l'aide de laine de verre à chaque extrémité de la longueur ventilée,
- Renforcement éventuel du calorifugeage des conduites de vapeur,
- Une pose éventuelle de thermocouple pour contrôler la température de la gaine extérieure des câbles ou la température à proximité de ceux-ci,

Les études réalisées doivent prendre en compte le respect de la dissipation thermique de nos ouvrages et l'échauffement éventuel produit par vos conduites.

Votre responsabilité restant entière dans le cas d'une contrainte d'exploitation des ouvrages électriques due à un échauffement provoqué par vos canalisations. Il en va de même dans le cas de dommages occasionnés aux ouvrages électriques lors de l'exécution des travaux.

Si le marché de travaux ou la commande des travaux n'est pas signé dans les trois mois suivant la date de la consultation du guichet unique, le responsable du projet renouvelle sa déclaration sauf si le marché de travaux prévoit des mesures techniques et financières permettant de prendre en compte d'éventuels ouvrages supplémentaires ou modifications d'ouvrages, et si les éléments nouveaux dont le responsable de projet a connaissance ne remettent pas en cause le projet.

## Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques aériennes

### **Les aménagements paysagers - voirie et réseaux divers :**

- Les arbres de hautes tiges seront à prohiber sous l'emprise de nos conducteurs,
- La hauteur de surplomb entre les conducteurs et les voies de circulation ne devra pas être inférieure à 9 mètres,
- Le franchissement de la traversée doit se faire en une seule portée,
- Le surplomb longitudinal des voies de communication dans une partie normalement utilisée pour la circulation des véhicules ou la traversée de ces voies sous un angle inférieur à 7° sont interdits,
- L'accès à nos pieds de supports doit rester libre dans un rayon de 5 m autour de ces derniers,
- Les canalisations métalliques transportant des fluides devront éviter les parcours parallèles à nos conducteurs et respecter une distance de 3 mètres vis-à-vis de nos pieds de supports.
- En cas de voisinage d'un support de ligne électrique aérienne très haute tension et d'une canalisation métallique de transport de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou d'autres fluides dont la dissémination présente des risques particuliers, des dispositions sont à prendre pour que l'écoulement de défaut éventuel par le pied du support ne puisse entraîner le percement de la canalisation.

### **Les constructions :**

- L'Article R.4534-108 du code du travail interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la haute et très haute tension HTB (>50 000 Volts) à une distance inférieure à 5 mètres hors balancement des câbles,
- L'Article 12 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la Très Haute Tension (400 000 Volts) à une distance inférieure à 6 mètres hors balancement des câbles,
- Une distance supplémentaire de 2 mètres est recommandée en cas de surplomb accessible (terrasse, balcon, etc.),
- L'article 20 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixe à 100 mètres la distance de voisinage entre un établissement pyrotechnique ou de l'aplomb extérieur de la clôture qui entoure le magasin et l'axe du conducteur le plus proche (balancement du conducteur non compris),

- L'Article 71 de l'Arrêté du 17 mai 2001 interdit l'implantation de supports au voisinage d'un établissement d'enseignement, d'une installation d'équipement sportif ou d'une piscine en plein air,
- Au cas où l'Article 71 ne pourrait être appliqué, toutes les dispositions seront prises pour que les abords du pylône implanté sur la parcelle soient rendus inaccessibles (suppression de l'échelle d'accès sur une hauteur de 3 mètres),
- La nécessité de prescrire au-dessus de tous les terrains dans lesquels peut être pratiquée l'irrigation par aspersion, un dégagement suffisant sous les lignes, fixé à 6 mètres pour les conducteurs nus. Toutefois, dans le cas d'utilisation de gros diamètre d'ajutage près de lignes haute tension (>50000 volts), il convient, pour éviter tout risque pour les personnes, de les placer, par rapport à l'aplomb des câbles, à :
  - 20 mètres si le diamètre d'ajutage est compris entre 26 et 33 mm limites comprises,
  - 25 mètres si le diamètre est supérieur à 33 mm.

**D'où l'interdiction aux services de secours (pompiers, etc.) de se servir de jets canon.**

### **Les terrains de sport :**

L'arrêté du 17 mai 2001 fixe :

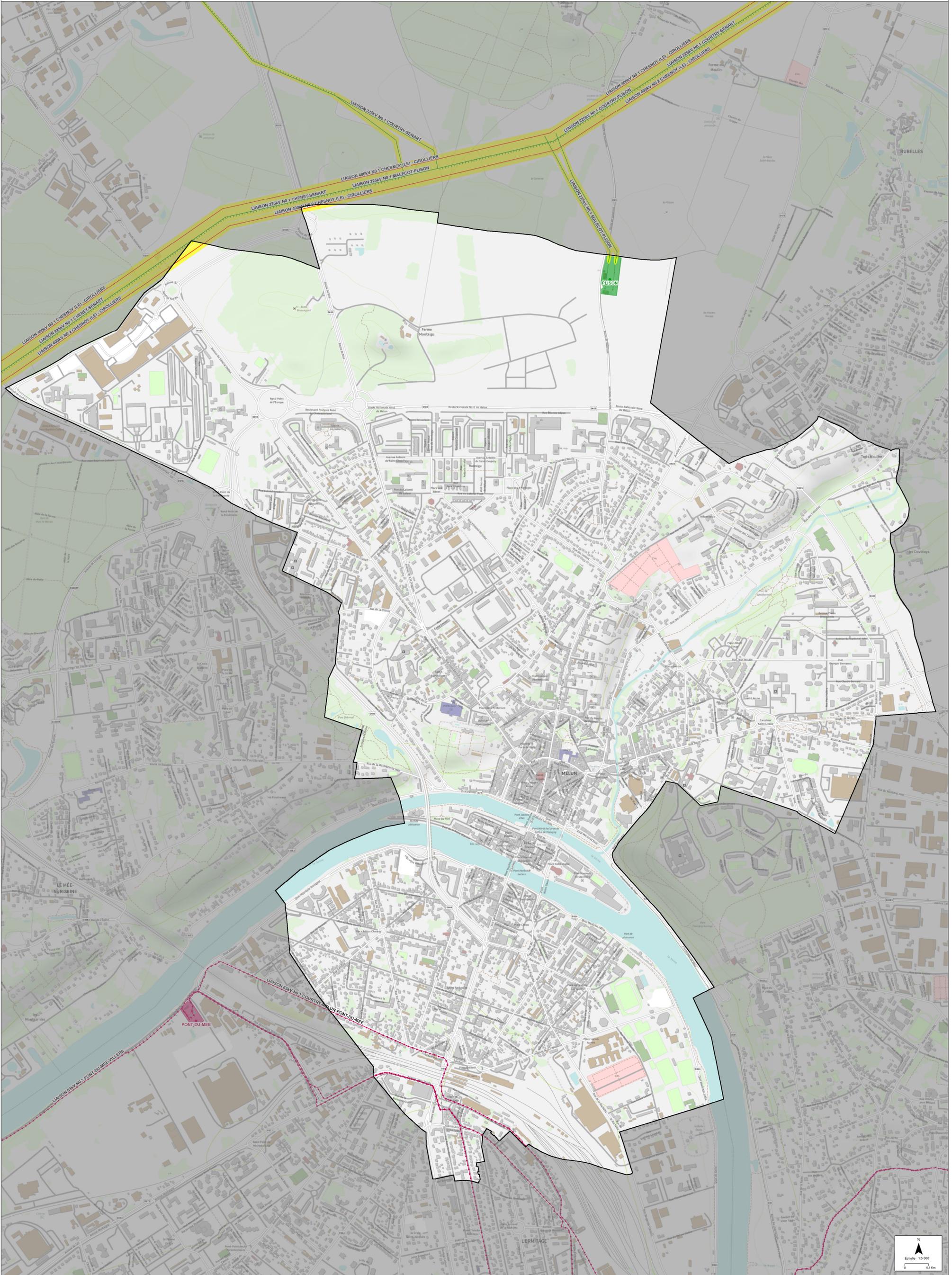
- Une distance de 9 mètres minimum entre le conducteur le plus proche et le terrain de sport,
- Un surplomb longitudinal de celui-ci par les lignes haute tension est autorisé sous réserve que l'angle de traversée soit supérieur à 5° par rapport à l'axe des conducteurs,
- Tout sport de lancers ou tirs à distance devront s'effectuer dans la moitié de terrain non surplombé par la ligne afin d'éviter d'agresser les câbles,
- Les charpentes métalliques devront être reliées à la terre.
- **ATTENTION** : Les terrains d'installations d'équipements sportifs comprennent, notamment, les terrains d'éducation physique et sportive ainsi que les terrains pour les jeux d'équipes et l'athlétisme. Des distances minimales plus importantes peuvent être imposées selon le mode d'utilisation et la fréquentation des installations, en application de l'Article 99 (chapitre 3) de l'arrêté technique du 17 mai 2001. L'usage des cerfs-volants, ballons captifs, modèles réduits aériens commandés par fils est très dangereux à proximité de lignes aériennes. Il y a lieu de tenir compte de la présence de ces lignes pour les lancers et les tirs à distances (disques, javelot, marteau, pigeons d'argile, etc.)

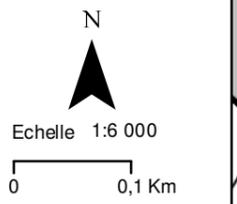
- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra impérativement respecter le décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projets de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux ...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.

Afin que RTE puisse répondre avec exactitude et dans les plus brefs délais à la faisabilité de certains projets, les éléments ci-après devront être fournis :

- La côte N.G.F. du projet,
- Un plan du projet sur lequel l'axe de la ligne existante sera représenté,
- Un point de référence coté en mètre par rapport à un des pylônes de la ligne concernée,
- Un plan d'évolution des engins (grues, engins élévateurs, camions avec bennes basculantes, etc..) qui seront impérativement mis à la terre,
- L'entreprise devra tenir compte, lors de l'évolution de ces engins, de l'élingage des pièces qu'elle devra soulever.

**Cette liste n'est pas exhaustive** (voir documents de référence : Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, les dispositions réglementaires du code du travail article R.4534-707 et suivants, le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution) ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application





# Rte

Réseau de transport d'électricité

## PRÉVENIR POUR MIEUX CONSTRUIRE



## CONSULTEZ RTE

POUR LES PROJETS DE CONSTRUCTION À PROXIMITÉ DES LIGNES  
ÉLECTRIQUES À HAUTE ET TRÈS HAUTE TENSION

# Consultez RTE pour mieux instruire

Il est important que RTE soit consulté pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, et ce afin de s'assurer de la compatibilité des projets de construction avec la présence des ouvrages de transport d'électricité. 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 N'ATTENDEZ PLUS  
ET CONSULTEZ-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...)
- ⊗ **Tout renseignement** en rapport avec les ouvrages électriques de RTE.

## OÙ TROUVER L'IMPLANTATION DES OUVRAGES ÉLECTRIQUES RTE ?

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

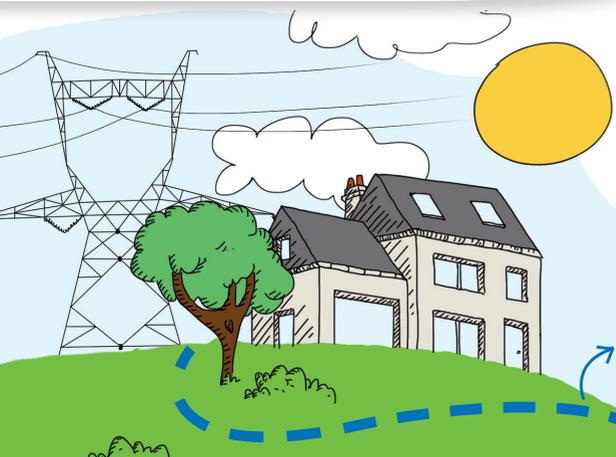
\*Arrêté interministériel du 17 mai 2001 et Code du travail.

**RTE, Réseau de Transport d'Électricité**, exploite, maintient et développe le réseau électrique aérien et souterrain à haute et très haute tension (63 000 à 400 000 volts).

  
**105 000**  
km de lignes de réseau  
électrique en France,  
et 48 lignes transfrontalières  
connectent le réseau français  
à 33 pays européens

# Prévenez RTE pour mieux construire

SI VOUS **CONSULTEZ** RTE...

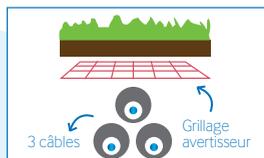


## GARANTIES

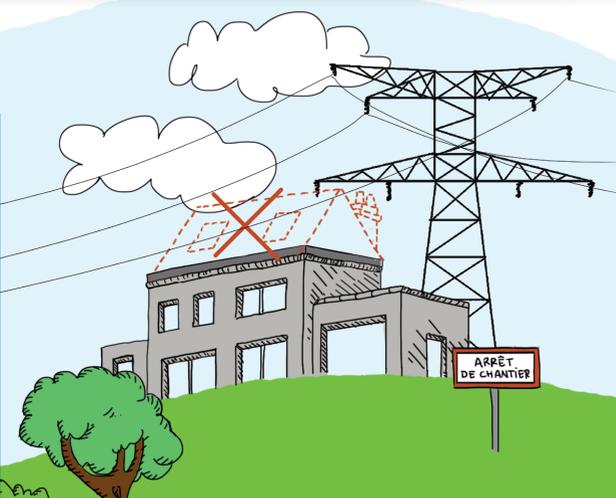
- **Projet compatible**  
↳ début des travaux
- **Projet à adapter au stade du permis de construire**  
↳ début des travaux retardé  
mais chantier serein et compatible

Liaison électrique  
souterraine

Vue en coupe  
de la liaison



SI VOUS NE **CONSULTEZ PAS** RTE...



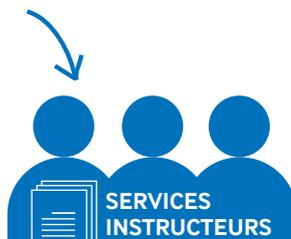
## RISQUES

- **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'accrochage de la ligne souterraine avec un engin de chantier, l'électrocution par amorçage à proximité d'une ligne aérienne
- **La modification ou destruction d'une partie du bâtiment après construction**

# En résumé



SI OUI ALORS...



**CONSULTEZ RTE !**

## POUR NOUS CONTACTER

RTE  
Groupe Maintenance Réseaux EST  
66, avenue Anatole France BP 44  
94401 VITRY-SUR-SEINE

Tél. : 01 45 73 36 00  
Fax : 01 46 80 02 20

<http://www.rte-france.com/>

**Rte**

Réseau de transport d'électricité

**Agence Seine-Amont**

Éric FUCHS  
Directeur de l'agence

**Mairie de Melun**

Monsieur Kadir Mebarek  
Hôtel de Ville  
16, rue Paul Doumer  
77000 Melun

**Nos références**

**EF/PG/SM n° 2024 - 1**

Affaire suivie par :  
S. Manca  
☎ 01.43.39.02.37  
sophie.manca@haropaport.com

Bonneuil-sur-Marne, le - 3 JAN. 2023

Objet : Avis de HAROPA PORT | Paris sur le projet de plan local d'urbanisme (PLU) arrêté le 30 novembre 2023

Monsieur le Maire,

Par courrier du 13 décembre 2023, vous avez informé HAROPA PORT | Paris de l'arrêt du projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Melun par le conseil municipal au cours de sa séance du 30 novembre 2023.

En préambule, je tiens à rappeler que HAROPA PORT | Paris, établissement public de l'État, est chargé de gérer et de développer les installations portuaires en Île-de-France, afin de promouvoir le transport fluvial de marchandises et de passagers. Il participe, de ce fait, à l'utilisation et à la mise en valeur des voies navigables appartenant au domaine public fluvial, dans le périmètre de sa circonscription.

Aujourd'hui plus que jamais, il est d'intérêt public de développer ce mode de transport vertueux pour l'environnement (1 convoi fluvial = 2,5 fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que par la route).

Cet objectif a été inscrit à l'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (atteinte d'une part modale du fret non routier et non aérien de 25% en 2022) puis rappelé dans la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Au niveau local, depuis plusieurs années, l'État et la Région Île-de-France poursuivent cet objectif dans les documents de planification à court, moyen et long terme, en faveur du développement des infrastructures portuaires, du report du mode routier vers les modes alternatifs fluvial et ferré pour assurer l'essor économique de la région et l'acheminement des marchandises au cœur des agglomérations.

**HAROPA PORT | PARIS**

Agence Seine Amont - 5, Route de Stains  
94387 Bonneuil-sur-Marne Cedex – FRANCE  
01.43.39.02.50 - [accueil-asam@haropaport.com](mailto:accueil-asam@haropaport.com)

À Melun, HAROPA PORT | Paris est propriétaire d'un terrain de 7 681 m<sup>2</sup> située en rive droite du bras principal de la Seine, à l'aval de l'île Saint-Etienne, et gestionnaire du plan d'eau attenant pour une superficie de 11 223 m<sup>2</sup>.

Cette emprise fait actuellement l'objet d'une convention d'amodiation au bénéfice de la communauté d'agglomération qui y a aménagé une terrasse devant l'université surplombant un parking.

Le quai a entièrement été réaménagé en partenariat avec la collectivité au début des années 2000 en promenade urbaine ouverte au public. Situé en centre-ville, le port de Melun a vocation à accueillir des installations à caractère d'animation et de loisirs (ICAL). La convention passée avec l'Office tourisme pour assurer le développement d'escales de plaisance devrait être étendue sous peu, un emplacement de bateau ICAL pourrait bientôt voir le jour et l'escale de bateaux de transport de passagers devrait bénéficier en 2024 d'une possibilité de branchement en eau et en électricité pour améliorer le bilan carbone de cette activité et pour assurer aussi une meilleure intégration urbaine. Des bornes de branchements pour les marinières seront développées à l'aval du site portuaire.

Au projet de PLU, ce quai est rattaché au secteur Uaa, secteur de centre-ville caractérisé par un tissu dense. Ce quai est également concerné par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques, et notamment par :

- protéger les trames verte, bleue et noire : seuls sont autorisés les installations et aménagements légers ;
- assurer la continuité des berges de Seine pour les modes doux et renforcer leur caractère paysager : l'appropriation des berges doit être encouragée par la création de lieux de rencontre, en minimisant la place de la voiture, et sans réduire la visibilité sur la Seine.

Ces prescriptions sont tout à fait compatibles avec la configuration du port de Melun sur lequel sont en cours des projets de développement ci-dessus cités.

Aussi, notre avis sur le projet de PLU arrêté est favorable.

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

Éric Fuchs

P/0

Paul GAMEIRO  
Responsable SDUE



**HAROPA PORT | PARIS**

Agence Seine Amont - 5, Route de Stains  
94387 Bonneuil-sur-Marne Cedex – FRANCE  
01.43.39.02.50 - [accueil-asam@haropaport.com](mailto:accueil-asam@haropaport.com)

**Délégation Départementale de Seine-et-Marne**

**Département Santé Environnement**

Responsable du département :  
Madame Florence LABBÉ  
Responsable de la cellule Environnement Extérieur:  
Madame Lisa SERVAIN  
Affaire suivie par :  
Madame Estelle BARINGTHON  
Courriel : [ars-dd77-se@ars.sante.fr](mailto:ars-dd77-se@ars.sante.fr)  
Téléphone : 01 78 48 23 38

Direction Départementale des Territoires de Seine-et  
Marne  
Service Territoires, Aménagements et Connaissances

288, Rue Georges Clémenceau BP 596 77005 MELUN  
CEDEX

Lieusaint, le 5 février 2024

Dossier n° : 23-RIA-233

Objet : Demande de contribution à l'avis de l'autorité environnementale – Projet arrêté du Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun.

Par courrier électronique du 15 janvier 2024, vous avez sollicité ma contribution à l'avis de l'autorité environnementale sur le projet arrêté du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun.

Le dossier transmis comporte le rapport de présentation, un résumé non technique, une analyse de l'état initial de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), le règlement et les plans de zonage.

## **1. Présentation**

La commune de Melun est une commune très urbaine d'une superficie de 8,04 km<sup>2</sup>. Elle comptait 41 609 habitants au dernier recensement de l'INSEE en 2020. D'ici 2035, elle sera au nombre de 44 825 personnes, ce qui est loin de l'objectif exprimé dans le PLU actuel : **atteindre 50 000 habitants en 2030**. La taille des ménages (passant de 2,23 en 2014 à 2,27 en 2020) liée à l'augmentation du nombre d'enfants, met en tension les équipements scolaires et périscolaires. Cette tension s'accroît depuis ces trois dernières années, période durant laquelle le rythme de construction élevé s'est accéléré.

Le diagnostic territorial est composé de 3,5 % d'espaces agricoles représentant 27,9 ha de l'espace, les espaces naturels couvrent près de 17% du territoire (134,6 ha dont 40 hectares d'espaces en eau et leurs abords). Ainsi, près de 80% du territoire constituent des espaces artificialisés.

Le projet arrêté du PLU souhaite poursuivre le développement urbain et économique de la ville afin de répondre aux besoins démographiques tout en intégrant et préservant davantage la Seine, (facteur important de la ville), les milieux naturels, la biodiversité et les liaisons douces dans les futurs aménagements. Cinq OAP sectorielles et trois OAP thématiques sont définies dans ce sens autour des axes tels que la nature en ville, la mobilité et la réhabilitation architecturale de la ville.

## **2. Identification des enjeux sanitaires**

### **2-1 Eau destinée à la consommation humaine (EDCH)**

Le pétitionnaire a identifié que la commune de Melun est en dehors des périmètres de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

La commune est alimentée en eau destinée à la consommation humaine par différentes sources :

- Melun Nord est alimenté par les six puits situés à Livry-sur-Seine ;
- Melun Sud et le centre-ville sont alimentés par le réservoir de la Rochette (usine de Livry-Sur-Seine) et un captage situé à Dammarie les Lys (actuellement à l'arrêt).

L'eau issue de ces ressources subit un traitement visant à éliminer les pesticides.

Les eaux distribuées en 2022 ont été conformes aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physicochimiques analysés, compte tenu des connaissances scientifiques actuelles.

Le pétitionnaire mentionne que l'augmentation de la population entraînera une augmentation des besoins en eau potable et des productions d'eaux usées et de déchets.

D'après nos informations, Melun Nord a un débit de 18996 m<sup>3</sup>/j alimentant env 29 960 habitants et Melun sud et le centre-ville ont un débit de 6000 m<sup>3</sup>/j alimentant 11651 habitants environ. Soit 41 611 habitants.

Le pétitionnaire indique que d'ici 2035, la population de Melun atteindra 44 825 personnes.

**Au vu de la croissance démographique attendue, le pétitionnaire devra s'assurer de l'adéquation entre les futurs besoins en eau que va engendrer la densité urbaine avec la ressource en eau disponible.**

Il indique aussi que la ressource en eau potable reste sensible aux pollutions mais le plan d'action mis en place permet de préserver la qualité de la nappe souterraine. Le pétitionnaire ne détaille pas davantage le plan d'action cité.

Il mentionne que les travaux de mise en conformité du système de collecte des eaux usées sont terminés, réduisant l'impact des épisodes pluvieux sur les systèmes de traitement.

Le pétitionnaire indique également que le territoire présente un enjeu en eau « fort » au regard de la présence de la Seine et de l'Almont. Les projets d'artificialisations ou d'imperméabilisations dans le cadre des projets d'aménagements des OAP devront respecter un recul de 1m de part et d'autres des berges afin de protéger la trame bleue et la ressource en eau sur tout le territoire.

**Parmi les paramètres étudiés, la qualité de l'eau apparaît comme un enjeu moyen pour le territoire communal.**

### **2-2 Environnement industriel – qualité des sols**

La présence de la Seine et de l'Almont engendre un risque inondation sur le territoire et plus particulièrement sur le centre historique traduit dans le Plan de Prévention des Risques inondations (PPRi) de la Vallée de la Seine, qui représente un objectif important dans le PADD. Le PPRi a pour but de réglementer de manière pérenne les usages du sol dans les zones concernées par le risque, et par conséquent d'encadrer l'aménagement et l'urbanisation dans les zones vulnérables (la Ville de Melun est concernée par 5 d'entre elles).

D'après notre consultation sur les bases de données CASIAS et ex-BASOL, il est répertorié plus de 223 sites BASIAS sur la commune et cinq secteurs d'informations sur les sols (SIS). Le pétitionnaire a recensé trois SIS sur la commune (fiches d'identifications jointes au dossier).

Les OAP sectorielles prévoient le développement urbain notamment par la mise en œuvre de programmes immobiliers, la construction d'équipements publics et scolaires (ex : l'Eco quartier Woodi).

## **2-6 Cohésion sociale**

Centre-ville attractif en terme d'emploi, la commune accueille près de 1100 salariés chaque jour (dont la cité administrative).

L'un des enjeux du pétitionnaire est à la fois de maintenir ces emplois et de favoriser l'acculturation, la sensibilisation des populations sur les pratiques quotidiennes participant à l'amélioration et à la satisfaction de leur bien être dans un cadre urbain.

Le projet de la Butte de Beauregard doit accueillir des locaux pour des entreprises spécialisées dans les domaines de la santé, de la mobilité et de l'agroalimentaire, des services locaux pour les actifs (espaces de restauration, centrale de mobilité...) et des espaces de respiration (loisirs, naturels...).

**Dans l'élaboration de nouveaux projets d'urbanisme, la mixité sociale et fonctionnelle joue un rôle déterminant sur le bien-être social de la population. En créant et en préservant des commerces de proximité, des lieux de rencontre, des espaces de jeux, des accès au logement et aux soins, cela favorise l'intégration sociale notamment des personnes isolées et âgées ainsi que le sentiment de sécurité au sein de la ville, des axes que l'ARS apprécie.**

Le pétitionnaire souligne aussi que ces enjeux sont à associer à l'urbanisme favorable à la santé qui se traduit par la préservation des cœurs d'îlots et la conservation des superficies foncières constructibles participant au bon rapport de voisinage qui garantisse à la fois l'intimité de l'occupant et au maintien d'une trame verte et brune. Le maillage du tissu d'espaces verts privés assure aussi les fonctions d'îlot de fraîcheur, de continuité à la biodiversité et un réservoir paysager qui constitue un véritable potentiel d'amélioration du cadre de vie.

Par ailleurs, la ville de Melun est comprise dans la couronne parisienne largement surexposée à la lumière nocturne et l'éclairage superficiel.

Le pétitionnaire mentionne qu'il envisage des outils très concrets d'aménagement telles que la disposition et la nature des candélabres, les règles d'éclairage, permettant d'améliorer ces situations et de diminuer l'influence de l'espace urbain sur la vie nocturne.

**Dans l'élaboration de nouveaux projets urbains, les composantes d'aménagement peuvent permettre à la fois de réduire l'exposition à la pollution de l'air, la pollution visuelle et aux nuisances sonores mais aussi de favoriser des îlots de fraîcheur par un aménagement paysager (espaces verts et bleus).**

## **2.7 Adaptation au changement climatique**

### a) Espèces allergènes

Le PLU prévoit une place importante pour l'aménagement d'espaces paysagers.

**L'ARS demande qu'une attention soit portée à la présence d'espèces végétales allergisantes et aux niveaux de pollens présents dans l'air ambiant.** En effet, bien que la végétalisation ait un impact positif sur de nombreux déterminants de la santé (qualité de l'air, de l'eau, des sols, réduction des îlots de chaleur urbains...), **le choix des essences doit cependant être pensé au regard des problématiques d'allergie** (guide d'information sur <https://www.pollens.fr/>).

Il est à ce titre rappelé l'effet potentialisant des particules et des pollens : les particules favorisent l'irritation des voies aériennes respiratoires, les rendant alors plus sensibles à l'augmentation du nombre d'allergènes émis par les pollens.

## 2-4 Risques technologiques

### a) Risque industriel

Le pétitionnaire ne mentionne pas les ICPE présentes, toutefois d'après notre consultation sur géo risque la commune de Melun compte 29 installations soumises à autorisation au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) :

Ci-dessous un extrait de la liste issue de géorisques.gouv.fr

Numéro d'êt	Nom établiss	Adresse 1	Adresse 2	Adresse 3	Code postal	Commune	Régime en vi Statut SEVESO	Date de dern Statut IED	Numéro SIRET	
6501673	SARL BERBAF	50 avenue dt	ZUP de l'Almont		77000	MELUN	Autres régimes	non	4,8501E+13	
6501674	ORANGE	5 rue André Malraux			77000	Melun	Autres régimes	21/02/2022	non	3,8013E+13
6501684	SC2M	Chauff 12 RUE CHARLES PEGUY			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	26/11/2021	non	4,2179E+13
6501685	SNCF	Gare de Melun			77000	Melun	Autorisation Non Seveso	18/11/2013	non	8,0833E+13
6501686	STHAL	38 Boulevard de Maincy			77000	MELUN	Autres régimes	non	3,0822E+13	
6501695	COOPERATIC	PLACE LUCIEN AUVERT			77020	Melun	Autorisation Non Seveso	07/09/2021	non	3,9923E+13
6501697	MOULINS DE 13,	RUE DU CHATEAU			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	non	7,8565E+13	
6501698	HOTEL DU GI	Avenue de fontainebleau			77000	MELUN	Autres régimes	non		
6501706	ESCOBRIE MI	23 route de Montereau			77000	Melun	Autres régimes	13/01/2021	non	7,8605E+13
6501712	CENTRE HOS	2 rue Fréteau de Pèny			77011	Melun	Autorisation Non Seveso	06/03/2009	non	2,677E+13
6501717	TOTAL MARK	48 avenue de Meaux			77000	Melun	Autres régimes	21/02/2022	non	4,9113E+13
6501718	MAISON D'A	12 rue du Président DESPATYS			77000	Melun	Autres régimes	09/12/2010	non	3,2446E+13
6508603	PRESSING NC	31 Boulevard de l'Almont			77000	MELUN	Autres régimes	non	3,8901E+13	
6510474	R.V.X.- PRESS	4 rue Saint-Ambroise			77000	MELUN	Autres régimes	06/10/2022	non	3,282E+13
6513250	TRIBUNAL JU	2 avenue du Général Lecl	77010	MELU	77000	MELUN	Autres régimes	25/08/2022	non	1,775E+13
6513740	CAP PRESSIN	10 rue Carnot			77000	Melun	Autres régimes	06/10/2022	non	4,2924E+13
6514892	S.A MARINEL	5 Avenue du Général Patton			77000	MELUN	Autres régimes	non	3,4145E+13	
6518290	BOCQUET Ch	36 Rue René Poteau			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	non		
6518324	HOUZE	3 Rue Notre Dame			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	non		
6518330	BERARD AUT	46 Quai Hippolyte Rossignol			77000	Melun	Autres régimes	02/07/2020	non	7,8496E+13
6518340	MOUTARDE	11 Avenue du 31eme Régiment d'Infant			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	non		
6518366	RIGAULT Jear	51 Rue Saint 1 Rue Carnot			77000	Melun	Autorisation Non Seveso	non		
6518369	SIRRA - M. S'	23 Rue Albert Moreau			77000	Melun	Enregistrem Non Seveso	non		
6520053	ICARS AUTO	38 Bis rue Jehan de Brie			77000	Melun	Autres régimes	20/01/2016	non	8,2534E+13
6523830	SPEEDY SAS	19 boulevard Chamblain			77000	Melun	Autres régimes	02/07/2020	non	4,2136E+13
6523831	VICOMTE AU	20 bis rue Thiers			77000	Melun	Autres régimes	02/07/2020	non	8,0946E+13
6523849	LI AUTO - REI	58 avenue thiers			77000	MELUN	Autres régimes	non		
6525033	RENAULT	23 route de Montereau			77000	Melun	Autres régimes	13/01/2021	non	
7405167	ENEDIS	3 Place Arthur Chaussy			77000	MELUN	Autres régimes	non	4,4461E+13	

### b) Transport de matières dangereuses (TMD)

La commune fait mention des canalisations de gaz et TMD qui figurent dans le plan des SUP.

### c) Champs électromagnétiques

L'EIE fait mention des risques des champs électromagnétiques dans les plans des SUP.

Conformément à l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité, il est recommandé que les populations sensibles les plus proches de ces lignes électriques, ne perçoivent pas plus de 1µT d'ondes électromagnétiques et soient situées à plus de 100 mètres de ces lignes.

Même s'il n'existe pas encore de conclusion définitive au sujet des antennes et des champs électromagnétiques, certains travaux montrent que cela influe directement sur la qualité du sommeil. Par principe de précaution, il conviendra de bien prendre en compte la présence de ces antennes dans les futurs aménagements.

Le pétitionnaire a bien identifié les principales sources de polluants pouvant dégrader la qualité de l'air sur la commune. L'ARS apprécie les mesures ERC proposées par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur la qualité de l'air.

**Parmi les paramètres étudiés, la qualité de l'air apparaît comme un enjeu fort pour le territoire communal.**

### **2-5 Nuisances sonores**

La commune de Melun est impactée par des dépassements sonores supérieurs à 65dB (A) (source cartobruitparif).

La ville de Melun est encadrée par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le pétitionnaire indique que les principales sources de nuisances sonores sont liées au trafic routier avec les axes bruyants suivants: A5/A6, RD 606, RD 605, le réseau ferroviaire SNCF (RER D).

Le pétitionnaire indique aussi que plusieurs secteurs sont affectés par le bruit situé en bordure d'axes routiers ou ferroviaires dont les espaces de plein air et de loisirs.

Il mentionne aussi que plusieurs zones/quartiers font face à des situations de cumul de nuisances. Si à l'échelle de la communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine (CAMVS) 36% de la population est considérée comme multi-exposée, cette proportion est supérieure sur la rive Sud et aux abords de la Seine à Melun. Les mailles combinant une exposition à la fois au bruit et à la pollution de l'air sont prédominantes sur le territoire.

Le pétitionnaire a bien identifié l'impact des nuisances sonores sur le territoire et fait apparaître des mesures afin d'éviter, de réduire ou compenser (ERC) l'impact de ces nuisances qui se traduisent avec des objectifs dans le règlement comme :

- « La sous-destination industrie » est autorisée dans les secteurs de la zone U à vocation résidentielle uniquement si l'activité ne génère pas de nuisances incompatibles avec l'habitat.
- Des secteurs dédiés aux activités économiques (Uzd et Uzc) et aux équipements (Ue) pouvant générer des nuisances ont été créés spécifiquement.

Dans le règlement, le pétitionnaire précise aussi que ces secteurs affectés par le bruit sont déjà délimités par des périmètres et des structures isolantes acoustiques. Il indique que certains sont protégés par des merlons paysagers.

Les OAP sectorielles mentionnent que les habitations seront protégées des nuisances par des franges végétales et plantations supplémentaires.

L'OAP thématique « nuisances » affiche également une volonté de réduire les nuisances générées par les différentes sources de bruit identifiées, en indiquant qu'une bande non constructible de 10 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie doit être respectée (sauf dans les périmètres de ZAC ou comportant des OAP si les règles en disposent autrement).

Le pétitionnaire souligne aussi qu'en réduisant les déplacements automobiles « OAP mobilité » (source principale des nuisances sonores), il espère aussi réduire parallèlement les nuisances sonores.

**Le pétitionnaire a bien identifié les sources de nuisances sonores sur la commune et propose des mesures ERC dans le cadre des nouveaux aménagements afin de limiter l'impact des nuisances sonores sur la population.**

**Le pétitionnaire devra s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages futurs conformément aux dispositions de la note ministérielle du 19 avril 2017 relative à la méthodologie nationale sur les modalités de gestion et de réaménagement des sites et sols pollués.**

**Parmi les paramètres étudiés, l'environnement industriel et la qualité des sols représentent un enjeu moyen pour la commune.**

### **2-3 Qualité de l'air**

D'après le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France. La commune de Melun est située dans la « zone sensible » pour la qualité de l'air.

Melun dispose de deux stations de mesure de la qualité de l'air installées par AirParif :

- l'une d'elle permet de mesurer la pollution dite de fond, en dehors de l'influence directe des sources de pollution, notamment des axes routiers ;
- l'autre située avenue Thiers mesure les oxydes d'azote ainsi que les particules PM10 et PM2,5, polluants liés plus spécifiquement à la circulation automobile.

Le pétitionnaire a identifié les différentes sources de pollution principalement les gaz à effet de serre (GES) générés par : le transport routier, les activités tertiaires et les activités résidentielles qui expliquent les concentrations plus élevées (proche de la valeur limite des 40 µg/m<sup>3</sup>) proche des principaux axes routiers, notamment des routes départementales du territoire.

En effet, une prédominance de l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail engendre une congestion du franchissement de la Seine.

Certains quartiers Sud sont soumis à une surexposition de pollutions et facteurs de risques.

Le stationnement est qualifié de saturé dans le bourg et proche de la gare de Melun.

La densification urbaine attendue va augmenter les déplacements urbains. Le pétitionnaire souhaite donc réduire les déplacements automobiles par la mise en place des liaisons douces.

#### **➤ Mobilités douces**

Les enjeux liés aux déplacements sont bien pris en compte par le pétitionnaire notamment le développement des liaisons douces intra-communales, la sécurisation et l'accessibilité des piétons et l'accès des espaces publics proche de la gare.

Le pétitionnaire indique que la commune encourage les modes alternatifs avec le co-voiturage et le réseau de bus bien développé qui dessert aussi les communes limitrophes.

Il mentionne aussi que l'ensemble des secteurs habités sont situés à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus.

Seul le secteur nord, sur lequel l'écoquartier Woodi (ZAC) en cours d'aménagement se détache.

L'arrivée du Tzen2 endiguera à terme cette situation (un arrêt de bus dans cette zone est d'ores et déjà mis en place).

Les trottoirs, les voies de circulation et les stationnements seront réaménagés en faveur des modes actifs et des transports en commun. Des aménagements cyclables seront également réalisés sur la majorité des rues empruntées par le Tzen2.

L'OAP thématique « mobilités » encourage ces mesures dans ce sens, souhaitant diversifier les modes de déplacements. Le règlement et le document graphique définissent des zones délimitées prévues pour l'aménagement de voies douces et l'installation de structures de stationnement.

b) Espèces envahissantes : Le moustique tigre

L'année 2023 a été marquée par une progression importante de l'*Aedes albopictus*, appelé communément « moustique tigre ».

En métropole, ce moustique essentiellement urbain s'est développé de manière significative, plus de la moitié des départements sont colonisés dont tous les départements d'Ile de France.

Bien que le département de Seine-et-Marne soit l'un des départements les moins colonisés, la commune de Melun est impactée par la présence épisodique du moustique tigre. La présence de ce moustique sur le territoire représente un **enjeu sanitaire majeur** car il est vecteur des maladies telles que la dengue, le chikungunya et le Zika.

Le PLU doit également prendre en compte ce risque dans l'aménagement du territoire. C'est pourquoi, il est recommandé de ne pas créer des zones d'eau stagnante notamment pour la gestion d'eaux pluviales. Il est à noter que la construction de nouveaux bâtiments avec des toits terrasse et/ou l'aménagement de toitures et/ou des noues végétalisées peuvent potentiellement être propices au développement de gîtes larvaires.

**Afin de lutter contre la prolifération de ce vecteur et le risque d'apparition de pathologies autochtones qui constitue un véritable enjeu de santé publique, il est nécessaire de sensibiliser les habitants à adopter les bons gestes suivants :**

- **Éliminer les endroits où l'eau peut stagner (déchets verts, pneus usagés, encombrants)**
- **Vider et changer les récipients contenant de l'eau (pots de fleur, soucoupes à plantes, arrosoirs)**
- **Couvrir les réservoirs d'eau (bidons, citernes, piscines hors d'usage)**
- **Vérifier le bon écoulement des gouttières**

Vous trouverez plus d'informations sur <https://www.iledefrance.ars.sante.fr/moustique-tigre-en-ile-de-france>.

### **3. Conclusion**

L'état initial de l'environnement (EIE) du PLU de la commune de Melun identifie les différents enjeux sanitaires (eau, air, sol, nuisances sonores) engendrés par la densité urbaine attendue.

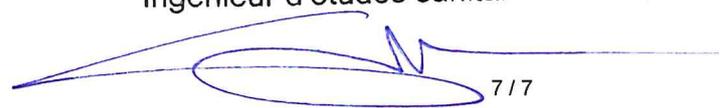
Des mesures de réductions sont proposées pour limiter les émissions de GES dû aux principaux axes routiers, source principale de pollution et simultanément réduire l'impact des nuisances sonores sur le territoire.

L'ARS apprécie les axes proposés en faveur d'une démarche urbanisme favorable à la santé notamment avec le développement des mobilités douces qui sont cohérents avec les objectifs du PADD et des OAP.

L'ARS émet un avis favorable au projet arrêté du PLU de Melun.

P/La Directrice Générale de l'ARS Ile-de-France  
P/La Directrice de la délégation départementale de Seine-et-Marne

Ingénieur d'études sanitaires

  
7 / 7  
**Lisa SERVAIN**

# DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE

## ACCIDENTS MORTELS ET CORPORELS 2018 à 2022

### COMMUNE DE MELUN

