

Direction départementale des territoires et
de la mer du Nord
Service Urbanisme et Aménagement
Unité Planification
62 Boulevard de Belfort
CS 90007
59042 Lille Cedex

Nos réf : LL/DITN-827/ST
Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX
Tél : 06 12 18 35 96
Mail : sylvie.trevaux@sncf.fr
Vos réf
Affaire suivie par : Jacques GRIERE

Objet : PAC pour la révision du PLUi sur la Métropole européenne de Lille

Lille, le 29 juin 2021

Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du Groupe SNCF.

Par courrier adressé à nos services le 11 juin 2021, vous nous informez de la révision du PLUi sur la métropole européenne de Lille.

Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

Report de la Servitude T1 et de sa notice explicative aux documents du PLU

La métropole européenne de Lille regroupe 95 communes.

Les communes d'Allennes-les-Marais, Annoeullin, Aubers, Bauvin, Beaucamps ligny, Bois-Grenier, Bondues, Bousbecque, Bouvines, Carnin, Emmerin, Englos, Erquinghem-le-sec, Escobecques, Forest-sur-Marque, Fournes-en-Weppes, Frelinghien, Fromelles, Hantay, Hem, Herlies, Houplin-Ancoine, Illies, Lannoy, Leers, Linselles, Lys-lez-Lannoy, Le Maisnil, Mons-en-Baroeul, Mouvaux, Neuville-en-Ferrain, Noyelles-lés-Seclin, Provin, Radinghem-en-Weppes, Roncq, Saily-Lez-Lannoy, Toufflers, Vendeville, Warneton, Wervicq-Sud, Wicres et Willems ne sont pas concernées par la présence d'emprises ferroviaires, SNCF, tant en son nom propre qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et SNCF mobilités, n'a pas d'observation à formuler.

- Les communes d'Anstaing, Bouvines, Gruson, Tourçoin, Tressin, Villeneuve-d'asq et Wattrelos sont traversées par la ligne n°268 000 de Somain à Halluin
- Les communes d'Armentières, Chapelle d'Armentières, Houplines, Lambersart, Lille-Hellemmes-Lomme, Lompret,, La Madeleine, Marcq-en-Baroeul,, Perenchies, Pemesques, Saint-André-lez-Lille et Verlinghem, sont traversées par la ligne n°295 000 de Lille aux Fontinettes.

- Les communes d'Armentières, Chapelle d'Armentières sont traversées par la ligne 294 000 d'Armentières à Arques
- Les communes de La Bassée, Haubourdin, Lille, Loos, Marquillies, Ronchin, Sainghin-en-Weppes, Salome, santes, et Wavrin sont traversées par la ligne n° 289 000 de Fives à Abbeville.
- Les communes de Baisieux, Chereng, Lille, Tresin et Villeneuve d'asq sont traversées par la ligne n° 269 000 de Fives à Baisieux
- Les commune de Santes et Haubourdin sont traversées par le raccordement de santes n° 289 306.
- Les communes d'Armentières, Chapelle d'Armentières et Ennetières en Weppes sont traversées par la ligne n° 293 000 de Wavrin à Armentières
- Les communes de Bouvines, Fretin, Peronne-en-Melantois, Sainghin-en-Weppes et Seclin sont traversées par la ligne n° 226 000 de Gonesse à Lille Frontière (LGV).
- Les communes de Capinghem, Ennetières-en-Weppes, Fretin, Lambersart, Lesquin, Lezennes, Lille, Lompret, RonchinSainghin-en-Weppes, Saint-André-Lez-Lille, Verlinghem sont traversées par la ligne n° 216 000 Ligne de Fretin à Fréthun (LGV)
- Les communes de Comines, Deulement, Marquette-Lez-Lille, Quesnoy-sur-Deule, Saint-Andre-Lez-Lille, Verlinghem et Wambrechies sont traversées par la ligne n° 296 000 de la Madeleine à Comines France
- Les communes de Croix, Lille, Marc-en-Baroeul, Roubaix, Tourçoin, Wasquehal et Wattrelos sont traversées par la ligne n°278 000 de Fives à Mouscron
- Les communes de Don et Sainghin en Weppes sont traversées par la ligne n° 286 000 de Lens à Don-Sainghin
- Les communes de Wattignies, Templemars, Seclin, Ronchin, Lille et Fache Thumesnil sont traversées par la ligne n° 272 000 de Paris Nord à Lille
- Les communes de Fretin, Peronne en Mélantois et Sainghin en Mélantois sont traversées par le raccordement de Fretin n° 216 302.
- Les communes de Fretin et Lesquin sont traversées par la voie mère de la ZI de Lesquin n°267 606
- Les communes d'Haubourdin, Hallennes lez haubourdin, Lille et Sequedin sont traversées par la ligne n°292 000 d'Haubourdin à Saint André
- Les communes d'Hallennes lez Haubourdin et Sante sont traversées par le raccordement de Santes n° 289 306
- Les communes de Fretin, Lille et Ronchin sont traversées par la ligne n° 267 000 de Fives à Hirson
- La commune de lambersart est également traversées par le raccordement de Saint André n° 292 306
- Les communes de Lesquin et Ronchin sont traversées par le raccordement de Ronchin n° 273 300
- Les communes de Lezennes, Lille, Peronne en Mélantois sont traversées par le raccordement de Lezennes n° 266 300
- La commune de Lille (Hellemmes-Lomme) est également traversée par le raccordement de saint Sauveur n° 277 100, Le raccordement du port fluvial de lille n°292 311 et la voie mère de Lomme n° 292 311 .
- La commune de Marcq en Bareul est traversée par le raccordement de Rougebarre n°278 302 et la voie mère de la ZI de la pilaterie n°278 606.
- La commune de Ronchin est également traversée par le raccordement voie RV de Lille.n° 273 308
- La commune de seclin est traversée par la ligne de Seclin à Seclin Annexe n° 265 029.

Toutes ces lignes, raccordement ou voie mère appartiennent au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ",codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L2231-1 à L2231-9.

Aussi, vous trouverez, ci-joint, copie du texte de la servitude T1 qui doit figurer en annexe au PLU au titre des servitudes d'utilité publique. Nous vous remercions par avance de reporter, sur les documents graphiques, l'emprise de cette servitude.

Inscription dans le rapport de présentation le fondement des articles R123-9 du Code de l'Urbanisme et la circulaire du 15 octobre 2004

Nous vous invitons à inscrire dans le rapport de présentation les éléments relatifs à l'article R123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que *“des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs”* et d'autre part, sur la circulaire du 15 octobre 2004 qui demande à Mesdames et Messieurs les Préfets de Départements de veiller *“à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire”* qui justifient la caractéristique de service public de l'activité ferroviaire. Nous vous invitons également à décliner ces éléments dans les règlements couvrant les zonages traversés par le ferroviaire.

Nous vous rappelons en effet que le rapport de présentation doit quant à lui expliquer *“les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de programmation et le règlement”* conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'urbanisme.

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

La loi SRU et la circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 proscrivent le zonage “UF” destiné au domaine public ferroviaire.

L'objectif est de mieux intégrer le ferroviaire dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en terme de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer repris au code des transports (ST1). **Aussi, il apparait opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire »**

Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

L'article R.123-9 du Code de l'Urbanisme précise que dans les règlements écrits, des règles particulières relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'appliquer. Aussi, je vous remercie de prendre en considération la “notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants”.

Pour information les aménagements, constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire sont la somme de toutes les infrastructures ferroviaires permettant le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, notamment les bureaux, locaux de vie, salles de réunion, vestiaires et sanitaires, locaux de stockage de matériaux, ateliers, garages et car ports, parkings, aires de stockage de matériaux extérieurs, postes d'aiguillages et autres installations (électriques et ferroviaires) nécessaires à l'exploitation et l'entretien du Réseau Ferré National. Il serait intéressant d'ajouter cette définition au lexique annexé.

Compatibilité des périmètres de protection des boisements, éléments du paysage et du patrimoine avec l'activité ferroviaire

Les articles L123-1-5 7° et L130-1 du Code de l'Urbanisme peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis). Aussi, nous souhaitons nous assurer que ces périmètres que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire

L'article L2111-1 du CG3P dispose que "le domaine public ferroviaire est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1, non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre".

Selon ce même code, le domaine public ferroviaire est cadastré, il n'est donc pas assimilable au domaine public et constructible. Par conséquent, c'est le code civil qui s'applique sur ses limites.

L'article 675 du Code civil dispose que "l'un des voisins ne peut sans le consentement de l'autre, pratiquer dans le mur mitoyen aucune fenêtre ou ouverture, en quelque manière que ce soit, même à verre dormant"

Ainsi tout riverain du chemin de fer, propriétaire ou édifiant une construction, a le droit, sous réserve de ne pas contrevenir aux dispositions de la loi des transports, de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou vues qu'il désire.

Ces jours ou vues ne doivent comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public du chemin de fer.

Nul ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, même si ces dernières trouvaient leur origine dans la prescription trentenaire, la SNCF. conserve, sous les réserves énoncées à l'article 17, la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues des bâtiments voisins, sans qu'il résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à indemnité, dans la mesure tout au moins où ces propriétaires auraient été avertis dès l'origine du caractère précaire et révocable de ces jours et vues.

Position de SNCF Réseau concernant les aménagements impactant les Passages à Niveau (PN):

Les passages à niveau sont réglementés par l'Arrêté Ministériel du 18/03/1991 modifié en 2017. Par ailleurs, SNCF Réseau informe les collectivités de l'existence des guides et notes d'information du SETRA notamment :

- Note d'information n° 138 de mars 2013 concernant le « Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau ». SNCF Réseau réaffirme l'importance des principes de sécurité dans la conception et la réalisation des aménagements cyclables qui franchissent les voies ferrées.
- Guide technique sur la Sécurité aux passages à niveau : Cas de la proximité d'un carrefour giratoire.
- Note d'information n° 128 de décembre 2008 concernant « l'Amélioration de la sécurité aux passages à niveau - adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière »
- Note d'information n° 133 d'octobre 2009 concernant « les travaux routiers à proximité des passages à niveau.»

D'une façon générale, il est préférable d'éviter de délester les grands axes routiers et notamment les autoroutes en reportant le trafic sur des itinéraires empruntant des passages à niveau et ça quel que soit le PN, inscrit au programme de sécurisation national ou pas. Il est

préférable d'utiliser les ouvrages dénivelés existants ou de prévoir la création de nouveaux ouvrages en fonction du trafic à supporter.

Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre les objectifs de sécurité qui leur sont respectivement assignés par le législateur. Nos services, coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.

Dans la continuité de ces démarches collaboratives, nous attirons votre attention sur un risque spécifique à certains passages à niveau de nos réseaux respectifs. En effet, et ainsi qu'ont pu le mettre en exergue les retours d'expérience conduits par diverses entités, la configuration de l'infrastructure ferroviaire conjuguée à celle de la voirie routière conduit à caractériser des passages à niveau pouvant présenter des difficultés de franchissement pour certaines catégories de véhicules ; en particulier ceux dotés d'une faible garde au sol ou étant d'une grande longueur (autocars, poids lourds...).

Au regard des conséquences attachées à l'absence de prise en compte opérationnelle de ce constat, il est nécessaire de vérifier que le profil routier des passages à niveau concernés est compatible avec les circulations routières autorisées à l'emprunter. Notamment, sont concernés les véhicules qui ne peuvent pas franchir le passage à niveau dans un délai inférieur à 7 secondes après l'allumage des feux.

Une première liste non exhaustive de passages à niveau dont le franchissement est reconnu difficile par la SNCF en application de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels existe et est transmise aux services de l'état (DREAL). En effet, si la traversée est considérée difficile pour des convois exceptionnels, elle peut également être envisagée comme délicate pour d'autres catégories de véhicules : transports en commun, poids-lourds... Cette liste pourra être complétée selon des modalités à convenir avec les gestionnaires de voirie.

L'article 132-7 du code de l'urbanisme, modifié par la loi d'orientation des Mobilité en décembre 2019, prévoit que « les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ayant au moins un passage à niveau ouvert au public dans l'emprise du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme » soient associés à l'élaboration de ces schémas ou plans. La collectivité territoriale devra solliciter SNCF Réseau pour avis sur d'éventuels projets urbains à proximité des voies ferrées. Elle est tenue d'évaluer l'impact de ces évolutions sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude. De plus, lors de tout projet d'aménagements urbains aux abords des passages à niveau, les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

Contact à prendre pour l'élaboration du projet d'aménagement pouvant impacter les passages à niveaux :

Direction territoriale SNCF Réseau Hauts-de-France
Tour de Lille - 17eme étage
100 Boulevard de Turin
59777 Euralille

Implication du groupe immobilier ferroviaire dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté. Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager toute intervention aux abords du domaine public ferroviaire ou tous travaux à

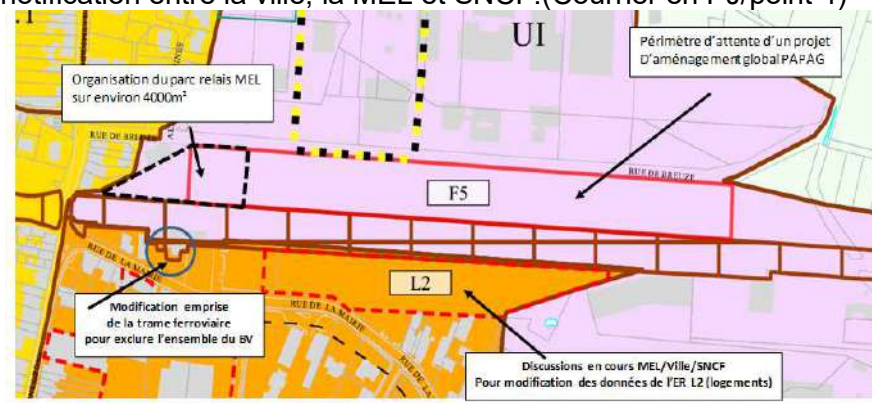
proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

Projets :

Commune de Baisieux : Dans le cadre de la révision en cours du PLUi, nous souhaitons la suppression de la trame ferroviaire de l'emprise susvisée sur l'extrait de plan de zonage du PLUi que vous trouverez ci-dessous.

En effet, compte tenu des prospectes en cours et afin de faciliter le développement de nos projets respectifs, Nous souhaitons que vos services examinent la possibilité de classer les terrains de la zone L5 et l'intégralité du bâtiment voyageurs dans le zonage avoisinant.

Information sur la zone L2 au sud : une délibération du conseil municipal du 14 juin 2021 est en cours de notification entre la ville, la MEL et SNCF. (Courrier en PJ/point 4)



Commune de Lille : Il en est de même pour la zone sur le secteur de la gare de Lille Flandres reprise au plan ci-dessous.



Commune de Wattrelos : Au regard du contexte urbain du site, nous nous étonnons de l'étendue de l'Emplacement Réservé (ER) pour stationnement (2,13 Ha) et ce d'autant plus de l'absence d'ER pour créer une liaison avec le bâtiment voyageur de la gare de Tourcoing. Une programmation mixte de la zone nous apparaît plus opportune.



De plus, il est question ici de la mise en application de l'expropriation du propriétaire foncier des terrains sur lesquels s'applique l'emplacement réservé. Rappelons que le domaine public ferroviaire est par définition **imprescriptible, inaliénable et insaisissable**. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et **aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit**. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.

Devenir des lignes ferroviaires 268 000 & 296 000

Plusieurs études relatives au devenir des lignes Ascq-Orchies et La Madeleine – Comines ont été menées ces dernières années, notamment dans le cadre de partenariats techniques et financiers associant la Région Hauts-de-France et la MEL. Il n'y a pas nécessairement à date consensus entre les différentes parties prenantes sur le mode de transport à mettre en œuvre sur ces deux lignes. Nous rappelons, dès lors que le mode de transport et le porteur des projets de transport auront été identifiés, l'obligation réglementaire pour SNCF Réseau de conduire la procédure de fermeture administrative des deux lignes concernées.

Nouvelle halte ferroviaire de Lille Sud sur la ligne 289 000

A l'avènement des années 2010, une étude préliminaire visant à définir les conditions de réouverture de la halte ferroviaire de Lille Sud, en lien avec le projet urbain et le projet de Tram-Train porté par la MEL a été réalisée par la Région Hauts-de-France, dans le cadre d'un partenariat technique et financier associant les deux collectivités.

Cette halte desservie par les missions TER jusqu'à la fin des années 1990 est identifiée au SCOT de Lille Métropole comme « *Gare / Pôle intermodal potentiel* » dont il convient de « *préserver la possibilité d'aménagement* ». Plus récemment, alors que le projet urbain poursuit son développement, la mise en service de cette halte a été évoquée dans le cadre du SDIT adopté par la MEL fin juin 2019. Par ailleurs, la Région Hauts-de-France a demandé, dans le cadre de la démarche « *Plateforme Services & Infrastructures Nord* » à laquelle participe la MEL, à ce que la desserte TER à l'œuvre à l'horizon 2030 sur la ligne 289 000 intègre cette halte ferroviaire.

Au-delà des études préliminaires qui seront à engager en temps utile sur le volet ferroviaire de l'aménagement, les partenaires ont convenu que les conditions d'articulation de la halte ferroviaire projetée avec l'offre TCU de la Porte-des-Postes et le projet de liaison structurante du SDIT méritaient une attention particulière pour assurer l'efficacité du futur PEM. La question centrale est celle de la mise en œuvre d'une liaison rapide et efficace pour les usagers depuis/vers la halte ferroviaire projetée vers/ depuis la Porte des Postes moyennant un ouvrage d'art enjambant certes les voies de la ligne 289 000 mais surtout le périphérique autoroutier lillois.

SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions se tiennent à la disposition de la MEL pour participer aux groupes de travail qui seront mis en œuvre à la rentrée 2021 dans le cadre de l'étude de maîtrise d'œuvre urbaine engagée par la MEL

Déploiement de Services Express Métropolitaines (SEM) sur l'étoile ferroviaire Lille :

L'étoile ferroviaire de Lille figure dans le Schéma Directeur National des SEM comme réseau ferroviaire à fort potentiel de développement de Services Express Métropolitaines. En février 2020, une démarche d'études d'opportunité visant au déploiement de SEM sur l'étoile lilloise a été engagée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau dans le cadre d'un partenariat technique et financier associant l'Etat, la Région Hauts-de-France et la MEL. Cette démarche a permis d'aboutir en juin 2021 à la définition d'un scénario de déploiement, dit « *de convergence* », promouvant un choc de desserte TER en heures de pointe à l'horizon 2040. Ce scénario de convergence nécessite la mise en œuvre d'un ambitieux programme d'investissements sur le Réseau Ferré National qui intègre, comme levier majeur du saut capacitaire, le projet de Réseau Express Hauts-de-France (REHF), ayant fait l'objet d'un débat public en 2015 et inscrit au SRADDET Hauts-de-France approuvé en août 2020. En sus du REHF, le programme d'investissements intègre un certain nombre d'aménagements qui intéressent le territoire de la MEL : investissements capacitaires en lignes et en gares, aménagements de bifurcation, réouverture de haltes ferroviaires, traitement / effacement de passages à niveau, mesures d'insertion environnementale, etc.

Compte tenu de leur stade très amont, les études d'opportunité ne permettent pas de définir avec précision les besoins fonciers nécessaires à la mise en œuvre de ce programme d'investissement. Les études de faisabilité puis les études préliminaires qui seront engagées dans les années qui viennent en définiront plus précisément les contours.

Toutefois, au-delà de l'inscription du projet REHF (« *Liaison rapide Lille / Bassin Minier* »), nous notons que le SCOT de Lille Métropole définit et cartographie un objectif de « *préservation de la capacité d'élargissement du réseau ferroviaire* » en lien avec l'orientation stratégique visant à optimiser ou à renforcer le rôle du train dans les mobilités quotidiennes métropolitaines. Aussi, toute initiative permettant, au travers des documents d'urbanisme, de préserver sur le long terme les disponibilités foncières en ligne au sein des différents corridors identifiés par le SCOT est à encourager. Nous préconisons un élargissement de ce principe de préservation aux sujétions liées à l'effacement des passages à niveau les plus circulés qui peuvent déjà présenter des enjeux en termes de fonctionnement urbain, enjeux qui s'accroîtront avec le renforcement des services ferroviaires voyageurs promu par le scénario de convergence SEM et les perspectives de développement des trafics fret.

Liaisons du SDIT & Réseau Ferré National :

Le SDIT adopté fin juin 2019 par la MEL comporte une trentaine de nouvelles liaisons TCU, dont plusieurs nouvelles lignes de tram, qui ne sont pas sans interférence avec le RFN (desserte et renforcement des polarités des haltes et gares ferroviaires, utilisation d'emprises RFN, ouvrages de franchissement, jumelage partiel, ...).

D'évidence, la bonne articulation des liaisons structurantes avec les principes de desserte voyageurs promus par le programme SEM s'avère également porteuse de forts enjeux pour favoriser le report modal. D'autres politiques urbaines ou de mobilité (stationnement, intensités urbaines, etc.) qui se mettront en œuvre à plus ou moins long terme sont par ailleurs de nature à en accentuer les effets.

Le travail collaboratif entre la MEL et SNCF Réseau est donc à poursuivre et à renforcer pour assurer la coordination, dans l'espace et dans le temps, des projets TCU portés par la MEL et des projets de développement du RFN sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Ville dense & Réseau Ferré National :

Le SCOT de Lille Métropole encourage la production de logements dans « *les territoires bien équipés et les mieux desservis en infrastructures et transports en commun* ». Cela vaut bien évidemment pour les espaces desservis par les haltes et gares TER. Nous souscrivons à toute initiative susceptible de densifier les usages (habitat, services, activités) dans ces quartiers de gare pour un plus grand usage du mode ferroviaire en faveur du report modal et de la limitation / la réduction des émissions de GES. Cette densification du tissu et des usages urbains prend un relief tout particulier si l'on envisage les perspectives de développement des liaisons du SDIT et de déploiement des SEM évoqués ci-avant.

Nous vous remercions de prendre en considération les remarques émises et nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Nous vous prions d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Christophe Chartrain

Christophe CHARTRAIN.

Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

Pièces jointes :

- Notice technique pour le report de la servitude T1
- Document explicatif sur la servitude T1
- Circulaire ministérielle du 15 octobre 2004
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants



La Défense, le **15 OCT 2004**

ministère
de l'Équipement
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer



direction
des Transports
terrestres
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat et
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements

Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DTT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU10410365J).

La circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « *les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols.* »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphones :
01 40 81 21 22
mél : dm@equipement.gouv.fr

.../...

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

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

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

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

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

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


Patrice RAULIN

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


François DELARUE

NOTICE TECHNIQUE POUR LE REPORT AUX P.L.U. DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

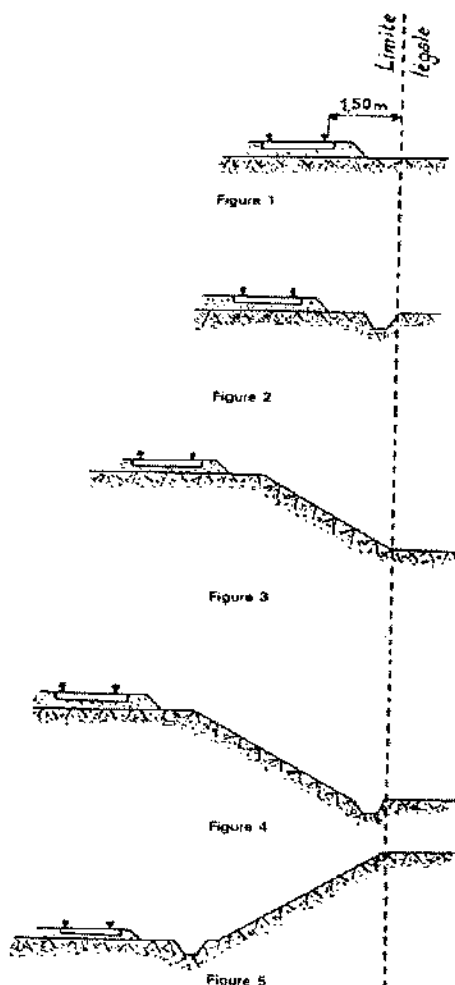
D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du Chemin de Fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

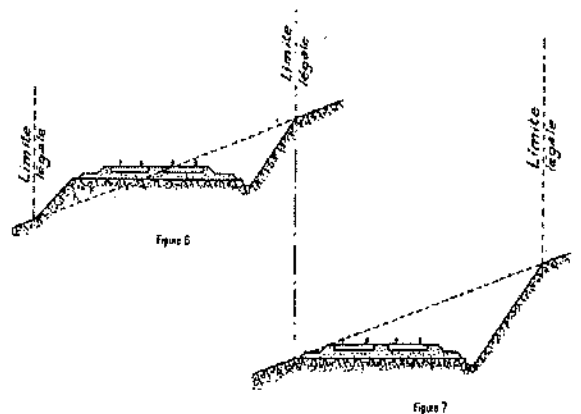
Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF :

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du Chemin de Fer est déterminée de la manière suivante :

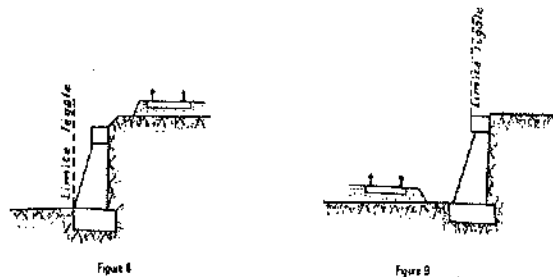
- a) Voie en plate-forme sans fossé :
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)
- b) Voie en plate-forme avec fossé :
le bord extérieur du fossé (figure 2)
- c) Voie en remblai :
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)
- ou
- le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)
- d) Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7)



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9)



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de Fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du Chemin de Fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1 - Alignement.

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du Chemin de Fer qui désire élever une construction ou établir une clôture doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc ...

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du Chemin de Fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2 - Ecoulement des eaux

Les riverains du Chemin de Fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre, il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du Chemin de Fer.

3 - Plantations

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.

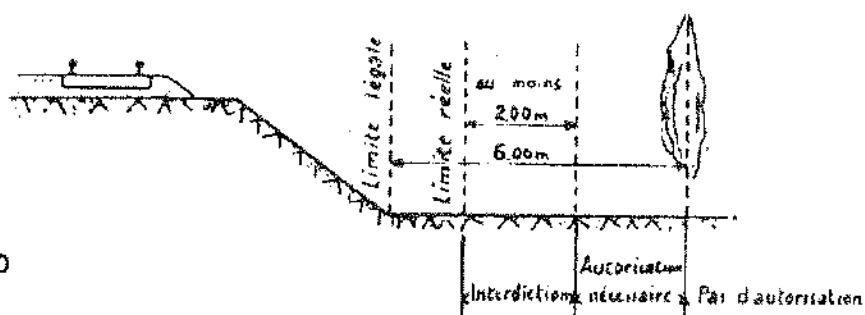


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.

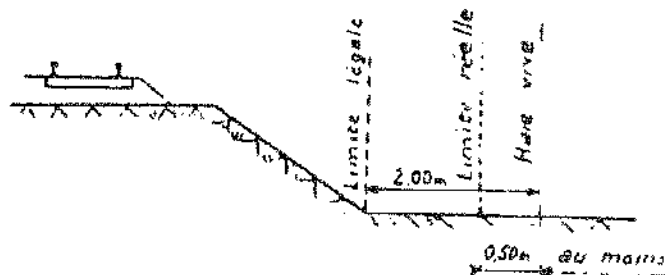


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 mètres de la limite réelle du Chemin de Fer et une haie vive à moins de 0,50 mètre de cette limite.

4 – Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.

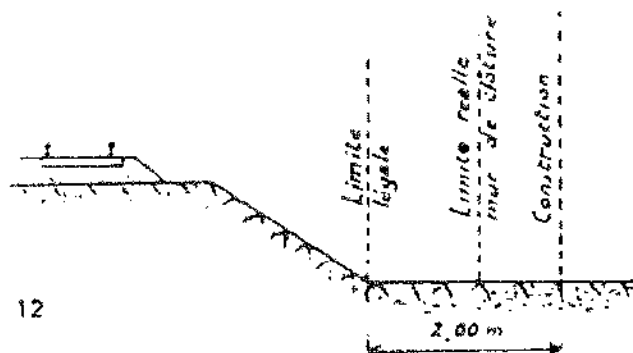


Figure 12

Il en résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du Chemin de Fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (Cf IIème partie ci-après).

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

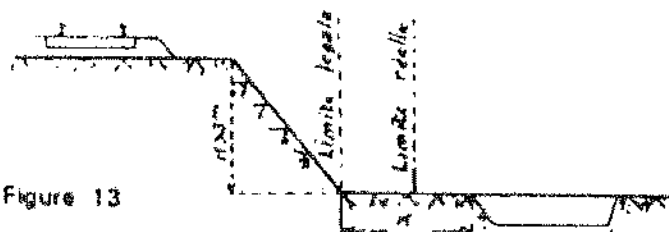


Figure 13

6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

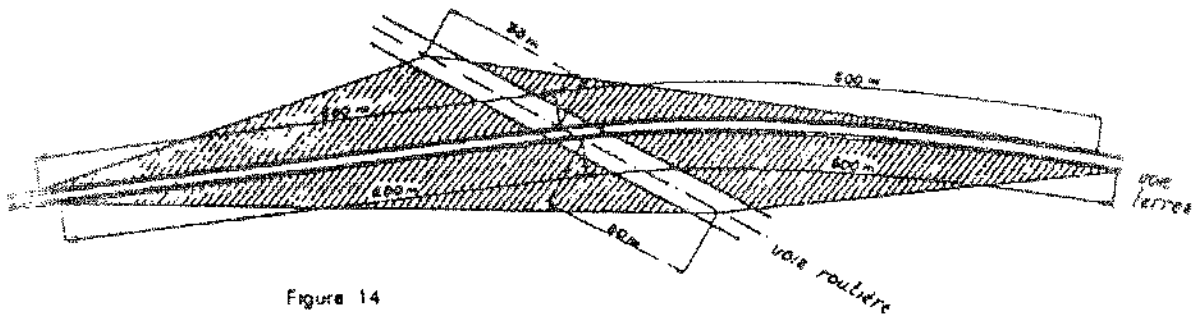
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- 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 déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)





SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

I. - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement,
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,
- mode d'exploitation des mines, carrières, et sablières.

Servitudes spéciales pour les constructions, les excavations et les dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322-3 et L 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 (occupation temporaire).

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n° 78-04 du 30 mars 1978.

II. - PROCEDURE D'INSTITUTION

A. - PROCEDURE

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que les gares, les cours de gare et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

L'obligation d'alignement ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe une obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement, accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites des chemins de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements, ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron du 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Préfet du département.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

B. - INDEMNISATION

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existantes au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L322.3 et L 322.4 du Code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C. - PUBLICITE

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le préfet du département.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE.

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la SNCF, quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage des morts-bois (articles L 322-3 et L 322-4 du Code forestier).

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). Sinon, intervention d'office de l'administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées

et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845, et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infraction aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845, réprimée comme en matière de contravention de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéas 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845).

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un passage à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains des voies ferrées de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture, dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur du fossé du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de chemin de fer. L'interdiction s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies : elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les hangars, magasins, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale

à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (article 6 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

2 Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par arrêté préfectoral, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existantes lors de la construction d'un nouveau chemin de fer de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant, dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des excavations en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent et à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).



Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 (voir extraits ci-après) qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- **les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art**
- **plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.**

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prerogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (Art L 322-3 et L 322-4 du code forestier)

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et les haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnement. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluiers, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.