

Etablissement Public Territorial Grand Orly
Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11, rue Henri Farman
BP 748
94398 Orly Aéroport Cedex

Objet : Avis du Groupe Public Ferroviaire sur le projet de PLUi de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre

- Affaire suivie par : /

- Affaire suivie par : Ali LOUNI / Urbane LEDESERT

Saint-Denis, le 18 mars 2025

Monsieur le Président

Par courriel en date du 13 décembre 2024, vous avez consulté le groupe SNCF afin de connaître l'avis de la SNCF, pour ce qui la concerne et au nom de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, sur le PLUi arrêté de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre.

Le dossier présenté appelle de ma part un certain nombre de remarques structurantes, notamment sur les secteurs Pierre Sémard et des Ardoines, déjà formulées lors de la phase d'association.

1. S'agissant du classement des propriétés du Groupe SNCF au plan de zonage

De manière générale, l'ensemble du foncier du GPU concerné par un équipement ou un faisceau ferroviaire est classé dans un zonage spécifique UE relatif aux Equipements de proximité et UEs relatif aux Services Urbains.

Le règlement de ces zones autorise les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés. L'implantation des constructions et l'emprise au sol sont exemptes de contraintes réglementaires ce qui est cohérent avec les spécificités des installations ferroviaires.

Le reste du foncier ferroviaire fait l'objet d'un classement en zone urbaine mixte (UA, UC, UE, UH, UHm, UI, UM, UP, N et Ne) selon sa localisation et ses caractéristiques. De manière générale, ces

zones autorisent également les équipements d'intérêts collectifs et services publics et garantissent un usage ferroviaire de ce foncier.

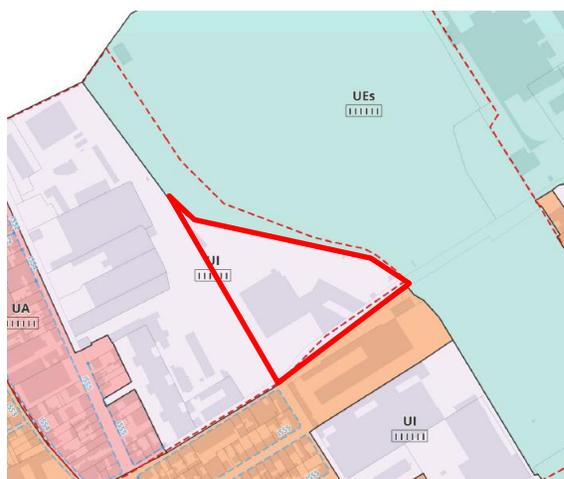
Néanmoins, certains choix de zonage appellent des observations de notre part dans la mesure où ils ne correspondent pas aux usages actuels ou pressentis des terrains concernés.

A Ablon-sur-Seine, au sud de la commune, le PLUi prévoit un classement d'une partie de la plateforme ferroviaire en zone Ne. Ce classement n'est pas cohérent avec la destination de ces terrains qui accueillent des installations ferroviaires.



Nous demandons un classement en zone UEs de ces terrains.

A Ivry-sur-Seine, les terrains d'assiette du Technicentre Paris Austerlitz font l'objet d'un classement en zone UI alors qu'ils accueillent de nombreuses installations ferroviaires pérennes.



Ces terrains devront être classés en zonage ferroviaire UEs.

De même, dans le secteur de Cour Haber, le PLUi prévoit un classement en zone UP et UM de terrains ferroviaires, repris en rouge, qui n'ont pas vocation à muter à ce stade.



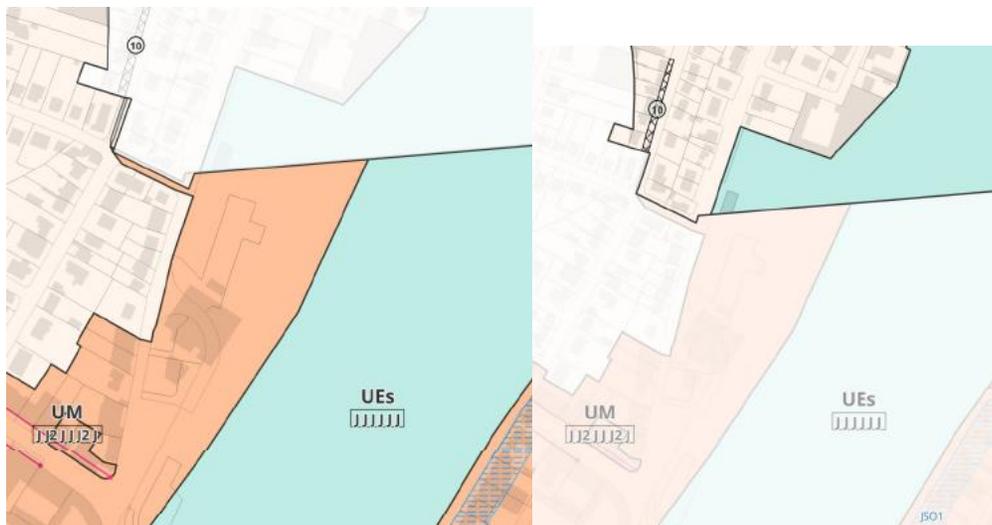
Il en est de même pour des terrains, repris en rouge, situés dans le secteur de ChampsDauphin :



Ces terrains devront être classés en zonage ferroviaire UEs.

A Juvisy, les terrains appartenant à SNCF Réseau sont classés en zone UM, alors que les terrains en continuité dans la commune d' Athis-Mons sont classés en zone UEs.

Afin de garantir la cohérence de traitement, nous demandons que l'ensemble des terrains jusqu'à la gare de Juvisy soit classé en zone UEs.



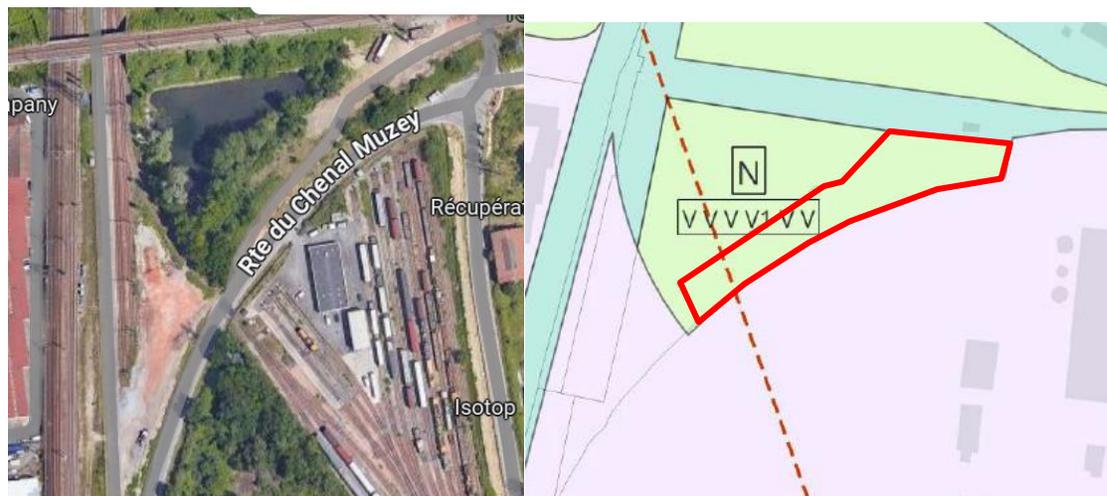
A Orly, le PLUi prévoit un classement en zone UEs de la parcelle 0S274, qui fait également l'objet d'un emplacement réservé pour l'extension du cimetière.

Ce foncier, support de l'ancienne maison garde barrière, devra faire l'objet d'un classement en zone UH, en cohérence avec les terrains avoisinants et l'usage futur de la parcelle.

Dans la commune de Valenton, le PLUi classe en zone Ne les parcelles ferroviaires cadastrées AD707 et AD 709. Ces parcelles font actuellement l'objet d'une convention d'occupation temporaire pour la réalisation de pylônes et aménagements de pistes d'accès, pour le projet de Cable C1.

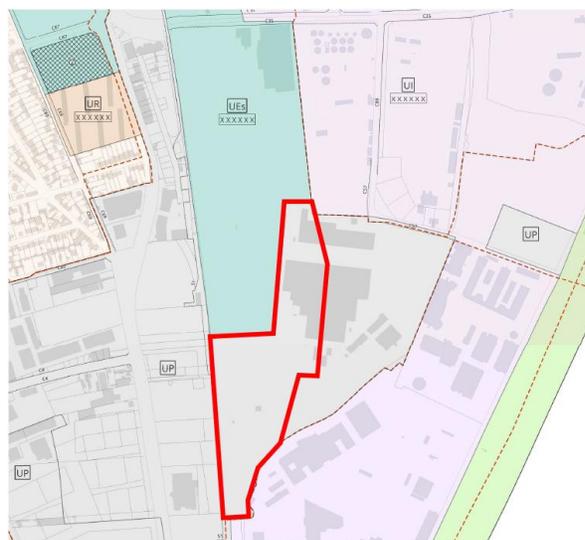
Le règlement de la zone devra donc être compatible avec de tels aménagements. A défaut, ces terrains devront être classés en zone UEs.

A Villeneuve Triage, une partie du foncier classé en zone N est le support du chemin d'accès à la Petite Ceinture.



Ce chemin devra être intégré à la zone UEs

A Vitry-sur-Seine, au niveau du Technicentre des Ardoines, le PLU prévoit un classement en zone UP des anciennes halles et d'une partie du faisceau ferroviaire. Les terrains ferroviaires, repris en rouge ci-dessous, accueillent de nombreuses installations ferroviaires et n'ont pas vocation à muter.



Ce périmètre délimité en rouge, qui pourra être précisé selon les besoins futurs de SNCF Voyageurs, devra conserver un zonage ferroviaire UEs.

De plus, afin de ne pas obérer le projet d'évolution des installations de maintenance, le règlement de la zone UP35 devra intégrer des dispositions dérogatoires pour les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, en matière d'implantation et d'obligations en espaces verts.

Ces terrains font également l'objet d'une OAP dont l'analyse est précisée ci-après.

De plus, le règlement des zones UE et UEs autorise sous conditions 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.

En effet, 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.

2. S'agissant des emplacements réservés et autres dispositions de protection réglementaire

Le zonage prévoit la mise en place d'emplacements réservés sur des terrains appartenant au Groupe Public Unifié (GPU). C'est notamment le cas des ER suivants :

- Ablon - ER 2 : Aménagement d'une voie piétonne entre la rue du Bac et le futur passage souterrain de la voie ferrée ;
- Athis-Mons - ER 5 : Aménagement d'une aire de stationnement ;
- Choisy-le-Roi - ER 14 : Elargissement de la rue du Fauler et ER 15 : Elargissement de l'avenue de Villeneuve-Saint-Georges ;
- Juvisy-sur-Orge - ER 17 : Elargissement de l'avenue Condorcet ;
- Orly - ER 18 : Aménagement de la place de la gare des Saules dans le cadre du pôle gare ;
- Rungis - ER 3 : Equipements publics sportifs et de loisirs ;
- Valenton - ER 3 : Coulée verte de l'interconnexion des TGV et Téléal – Cable C1 ;
- Villeneuve-le-Roi - ER 14 : mal indiqué.

Une demande de mutabilité devra être faite pour chaque projet auprès de la direction immobilière.

3. S'agissant des espaces verts protégés

Le PLUi prévoit un usage de l'article L151-23 du code de l'urbanisme pour la protection d'espaces paysagers sur des terrains ferroviaires ou à proximité.

C'est notamment le cas de fonciers situés à :

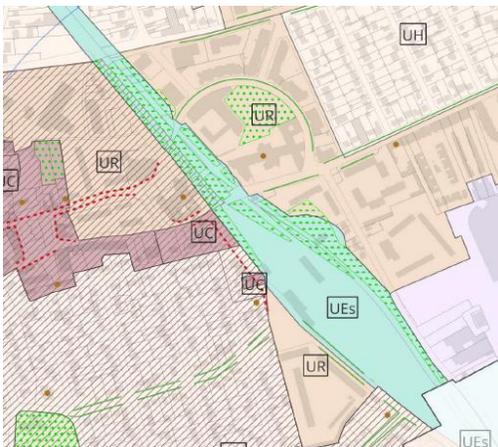
- Ablon sur Seine, au niveau du triangle ferroviaire :



- Orly, au nord de la commune :



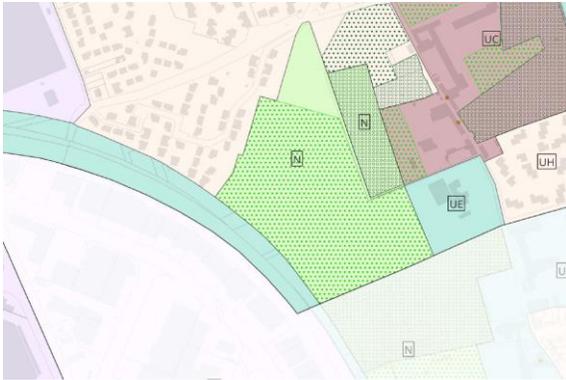
- Orly, au niveau de la gare :



- Orly, au nord-est de la commune :



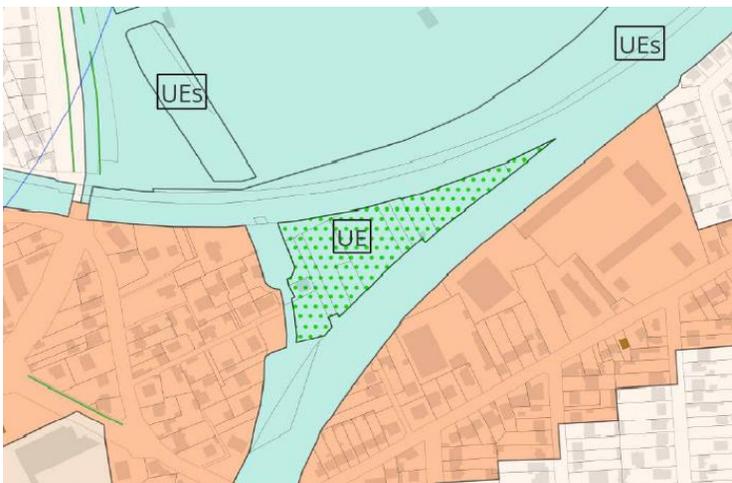
- Thiais, au sud de la commune



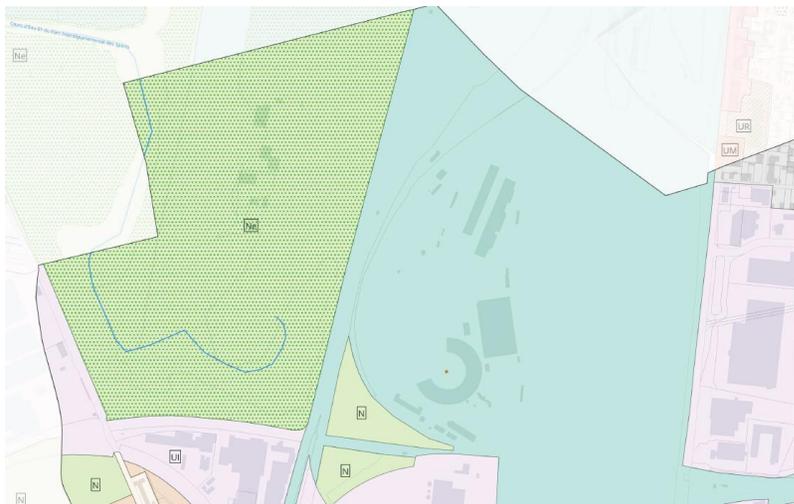
- Valenton, au nord de la commune :



- Villeneuve le Roi, au niveau du triangle ferroviaire :



- Villeneuve Saint Georges, au nord de la commune :



Les emprises et talus 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 emprises 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.

Aussi, la mise en place d'une telle protection semble incompatible avec ce principe.

Nous demandons la suppression de cette protection sur l'ensemble des emprises ferroviaires.

Par ailleurs, les dispositions de la servitude T1 imposent notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire, compromettant la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire.

Les dispositions réglementaires associées à l'article L151-23 à proximité du domaine public ferroviaire ne devront pas compromettre ce principe.

4. S'agissant des bâtiments remarquables

Le PLUi prévoit une protection de certains bâtiments appartenant à SNCF Réseau et Voyageurs au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, notamment à Ablon, Ivry-sur-Seine, Savigny-sur-Orge, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.

A Ablon-sur-Seine, le bâtiment situé Place de la Libération ne semble pas présenter d'intérêt particulier en termes de qualité architecturale. Il en est de même du bâtiment situé Rue Victor Hugo à Ivry-sur-Seine.

Nous demandons donc que cette protection soit retirée de ces bâtiments.

De plus, pour les autres bâtiments protégés, les dispositions applicables aux bâtiments ne sont pas précisées. Elles ne devront pas rendre impossibles ou plus onéreuses les travaux de réhabilitation ou de maintenance de ces bâtiments.

5. S'agissant des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) OAP Sectorielles

- OAP Secteur Confluances – Ivry-sur-Seine

Comme indiqué dans la partie 1, sur les secteurs cour Haber et Champdauphins, des terrains ferroviaires, dont la mutabilité n'a pas été actée, ont été classés en zone UP et UM et sont intégrés à l'OAP.

Néanmoins, en l'état, l'OAP Secteur Confluances ne prévoit pas d'aménagement spécifique sur ces terrains et pourra être conservée. SNCF Immobilier devra être consultée pour toute évolution des OAP sur ce secteur.

- OAP Secteur Pierre Sémard – Ivry-sur-Seine

En l'absence d'études capacitaires fines sur les terrains du Technicentre Masséna, il n'est pas possible de garantir la mutabilité de ce secteur, dont l'activité ferroviaire est amenée à se maintenir, voire à se développer.

Aussi, les orientations prévues sur le secteur Pierre Sémard, notamment la rue Parc traversante Nord – Sud ainsi que le belvédère paysager, ne garantissent pas la possibilité de préserver l'activité ferroviaire en place.



Nous demandons donc de limiter cette OAP aux terrains en dehors du secteur repéré en rouge ci-dessus et de rappeler la vocation ferroviaire de ce site.

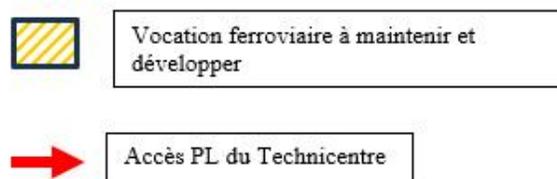
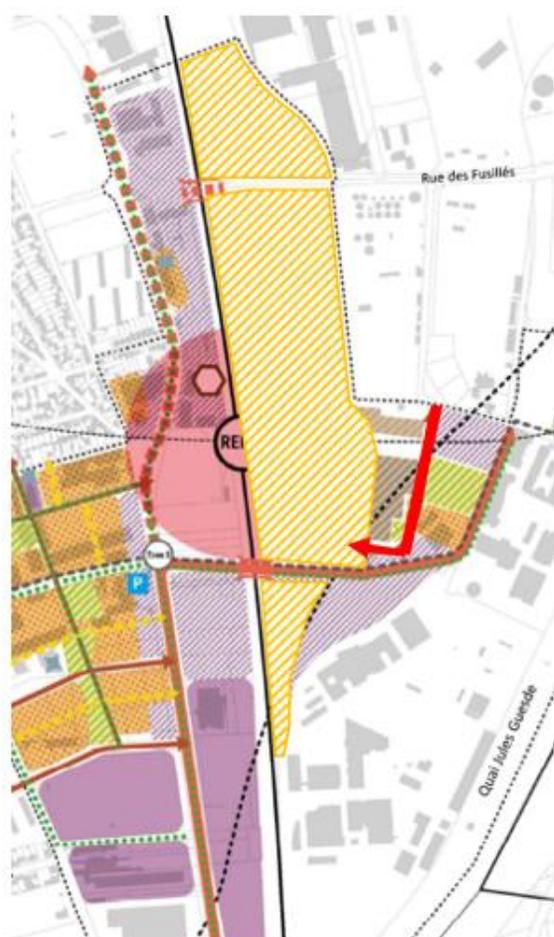
- OAP Secteur des Ardoines – Vitry-sur-Seine

A titre liminaire, l'OAP devra rappeler la vocation ferroviaire de ce site, en indiquant que les aménagements prévus devront être compatibles avec le maintien et le développement de l'activité du Technicentre.

De plus, certaines orientations ne semblent pas compatibles avec le maintien et le développement ferroviaire de ce site. Le projet de voirie de liaison interne est à étudier au regard des besoins du Technicentre. En tout état de cause, cette dernière devra permettre un accès poids lourds.

Enfin, s'agissant du bâtiment des Halles, le texte accompagnant l'OAP devra être modifié pour indiquer qu'une partie de ces halles conservera sa vocation ferroviaire.

Le schéma de l'OAP pourrait donc être modifié de cette manière :



- OAP Vieil Orly – Orly

L'OAP prévoit, entre autres, de renforcer le corridor écologique le long des talus ferroviaires.

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'OAP devra donc être modifiée en conséquence.

6. S'agissant des servitudes d'utilité publique au profit du GPF

Le territoire de l'EPT Grand-Orly-Seine-Bièvre est traversé par les emprises des lignes ferroviaires :

- pour la commune d'Ablon-sur-Seine, les lignes n°990 000 de La Grande Ceinture de Paris » et n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean ;
- pour la commune d'Athis-Mons, les lignes n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean et n°745 000 de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis ;
- pour la commune de Choisy-le-Roi, les lignes n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean et n°830 000 de Paris-Lyon à Marseille Saint-Charles ;
- pour la commune d'Ivry-sur-Seine, la ligne n° 570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux St-Jean ;
- pour la commune de Juvisy-sur-Orge, les lignes n° 570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux St-Jean et n° 745 000 de Villeneuve Saint-Georges à Montargis ;
- pour la commune d'Orly, les lignes n° 570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux St-Jean, n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières, n° 990 331 raccordement marché gare de Rungis voie MG du, n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières et n° 990 000 Grande Ceinture de Paris ;
- pour la commune de Paray-Vieille-Poste, la ligne n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières ;
- pour la commune de Rungis, la ligne n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières ;
- pour la commune de Savigny-sur-Orge, la ligne n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux-St-Jean ;
- pour la commune de Thiais, les lignes n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières et n° 990 331 raccordement marché de Rungis voie MG ;
- pour la commune de Valenton, les lignes n° 752 000 de Villeneuve Saint-Georges à la bifurcation de Moisenay (LGV) du Pk 0+000, n° 990 000 de La Grande Ceinture de Paris et n° 830 000 de Paris-Lyon à Marseille St-Charles ;
- pour la commune de Villeneuve-le-Roi, les lignes n° 570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean, n° 990 000 Grande ceinture de Paris, n° 985 000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières, n° 990 331 raccordement marché de Rungis voie MG ;
- pour la commune de Villeneuve-Saint-Georges, les lignes n° 745 000 de Villeneuve St-Georges à Montargis, n°990 000 de La Grande Ceinture de Paris et n°830 000 de Paris-Lyon à Marseille St-Charles ;
- pour la commune de Viry-Châtillon, les lignes n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean et n°745 000 de Villeneuve-St-Georges à Montargis ;

- pour la commune de Vitry-sur-Seine, la ligne n°570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux Saint-Jean.

Pour les communes d'Arcueil, Cachan, Chevilly-Larue, Fresnes, Gentilly, l'Hay-les-Roses, le Kremlin-Bicêtre, Morangis et Villejuif, SNCF ne possède pas de foncier.

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. Cette servitude fera prochainement l'objet d'une numérisation et d'un versement sur le Géoportail 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 Immobilière IDF
Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine
Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE
CS 20012
93212 SAINT DENIS cedex
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 PLUi approuvé.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Ali Louni
Chargé d'urbanisme

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ali Louni', written over a faint, light-colored signature line.

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

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

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

D – Communications

c) Transport ferroviaire ou guidé

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

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

Définition de l'emprise de la voie ferrée

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

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

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

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

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

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

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

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

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

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

Servitudes en tréfonds (SUP T3)

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

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

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

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

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

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

Textes en vigueur :

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

1.3 Décision

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

1.4 Restrictions de diffusion

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

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

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

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

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

◇ Administrateur local

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

◇ Autorité compétente

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

◇ Prestataire

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

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

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

2.2 Où trouver les documents de base

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

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

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

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

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

2.4 Numérisation de l'acte

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

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

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

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

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

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

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

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

L'assiette

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

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

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

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

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

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

L'assiette est de type surfacique.

3 Référent métier

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

92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

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

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

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

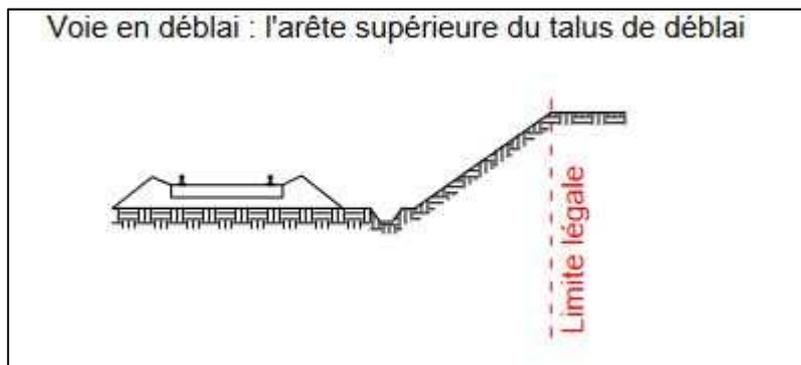
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

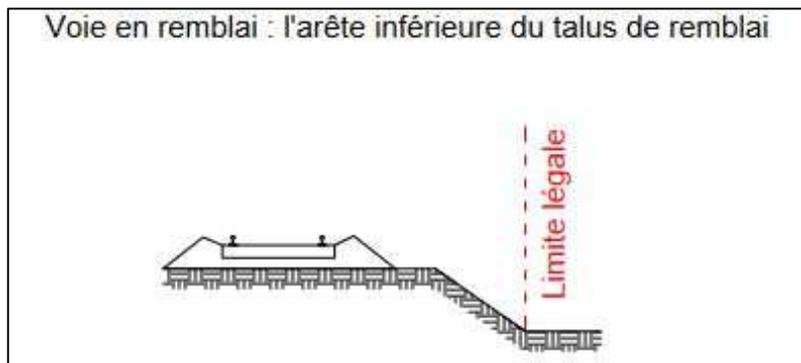
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

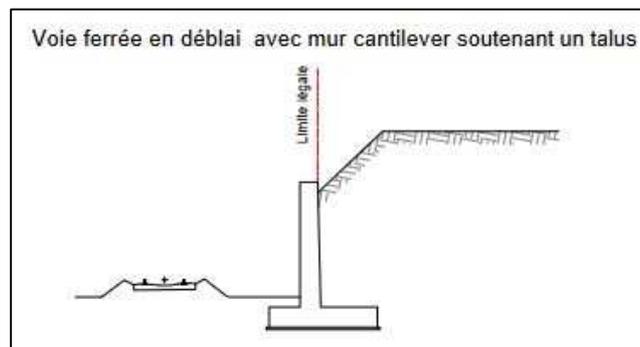
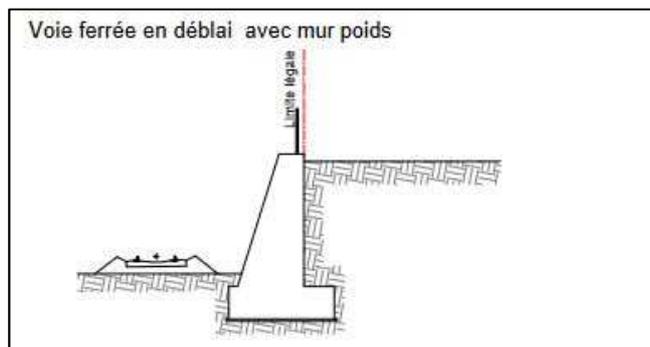
- Arête supérieure du talus de déblai :

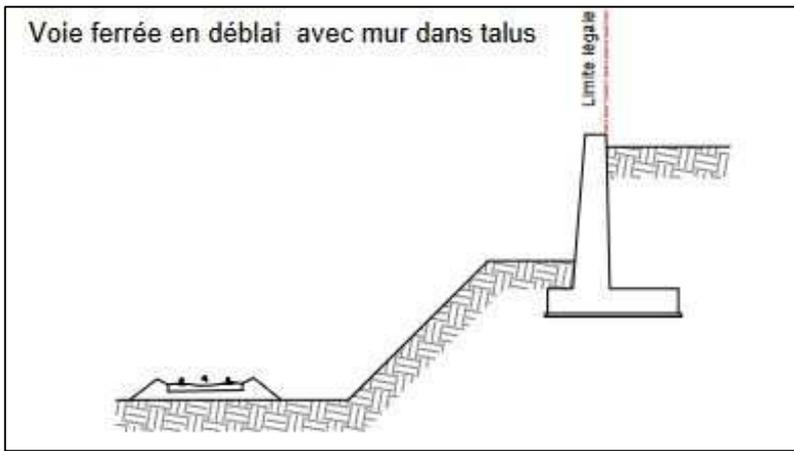


- Arête inférieure du talus du remblai :

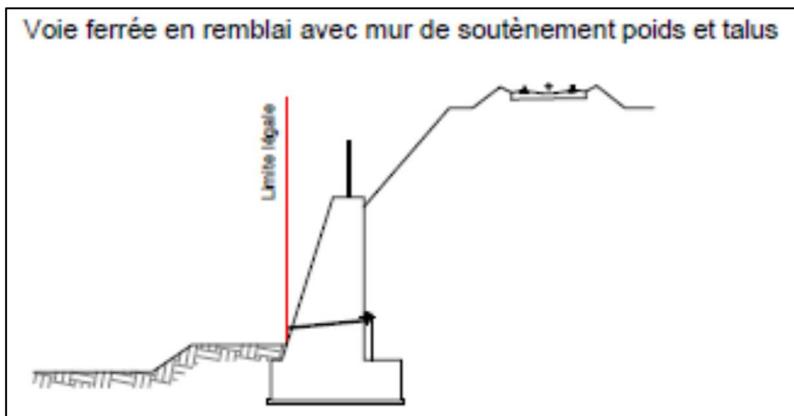


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

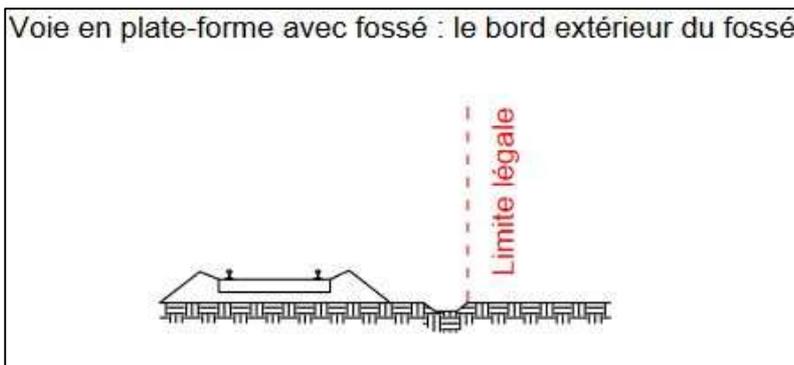




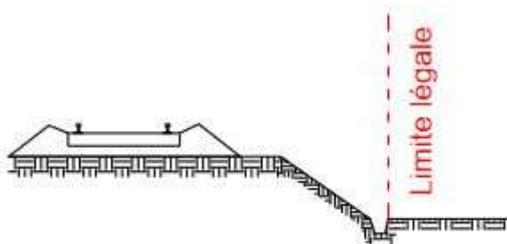
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

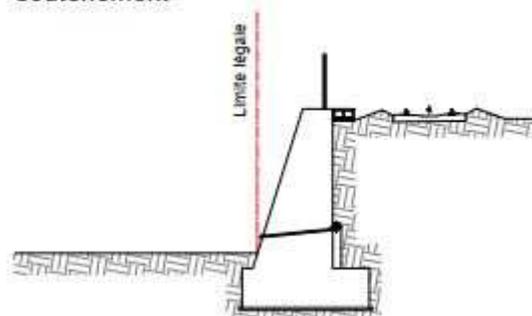


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

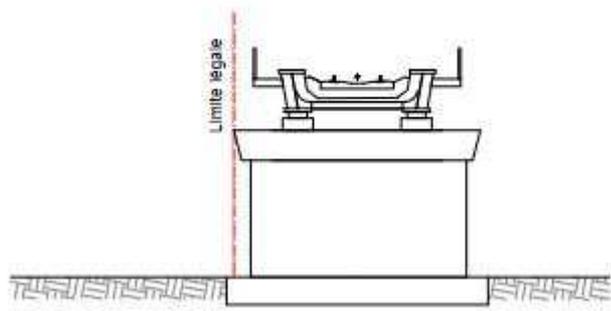


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

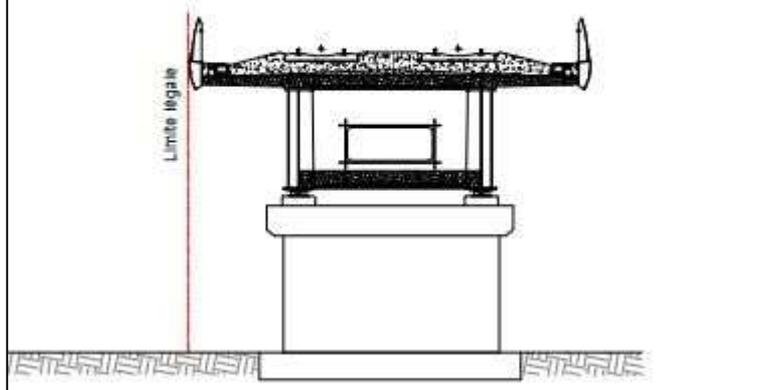
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



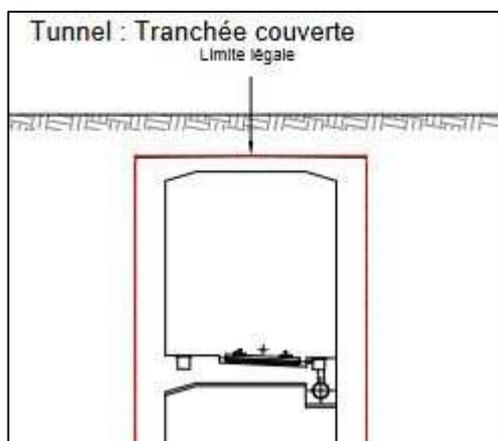
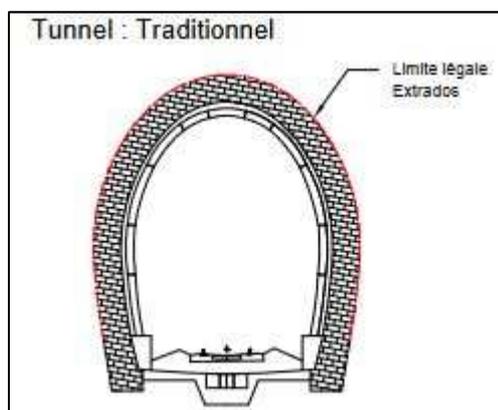
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



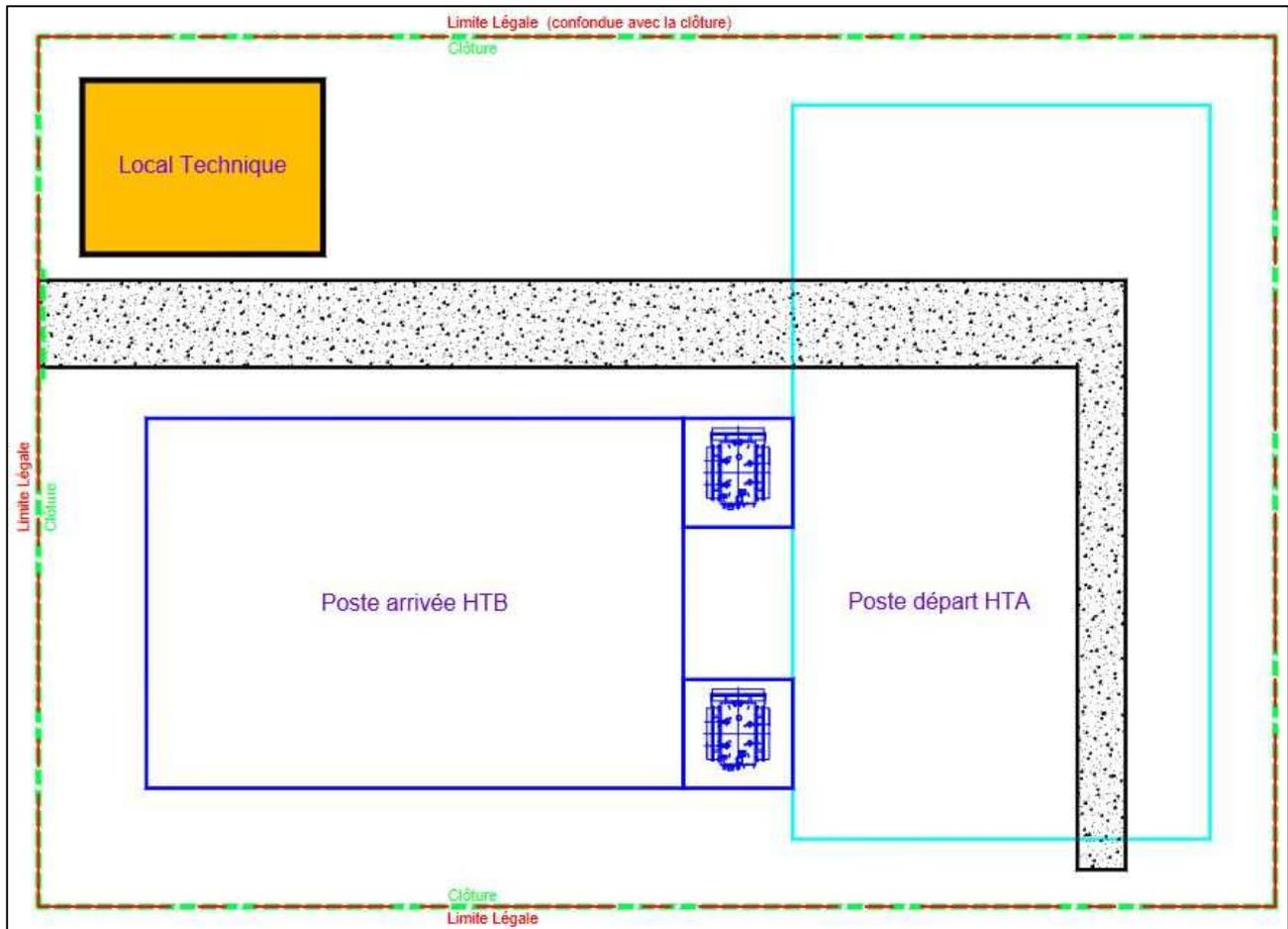
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



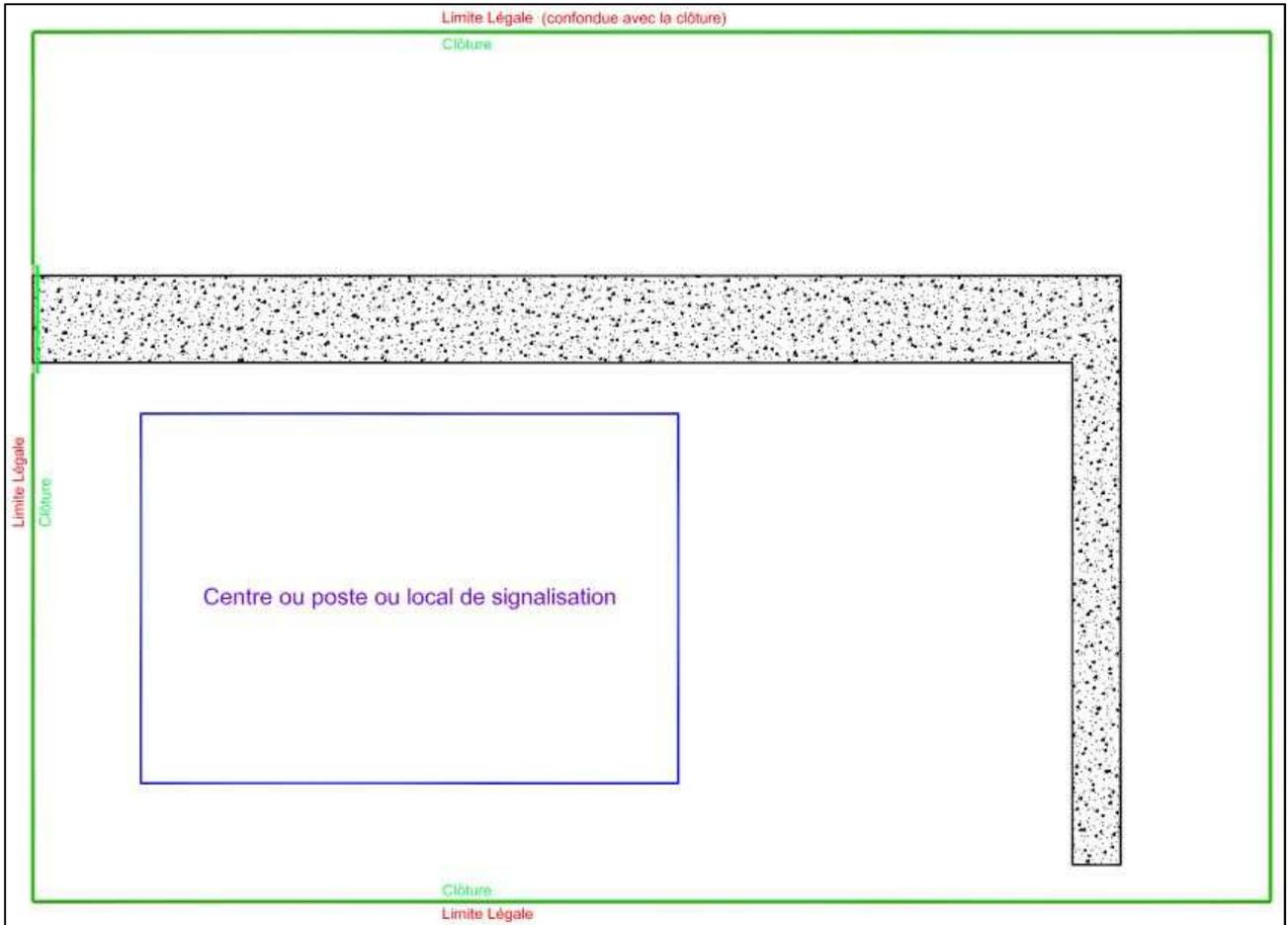
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



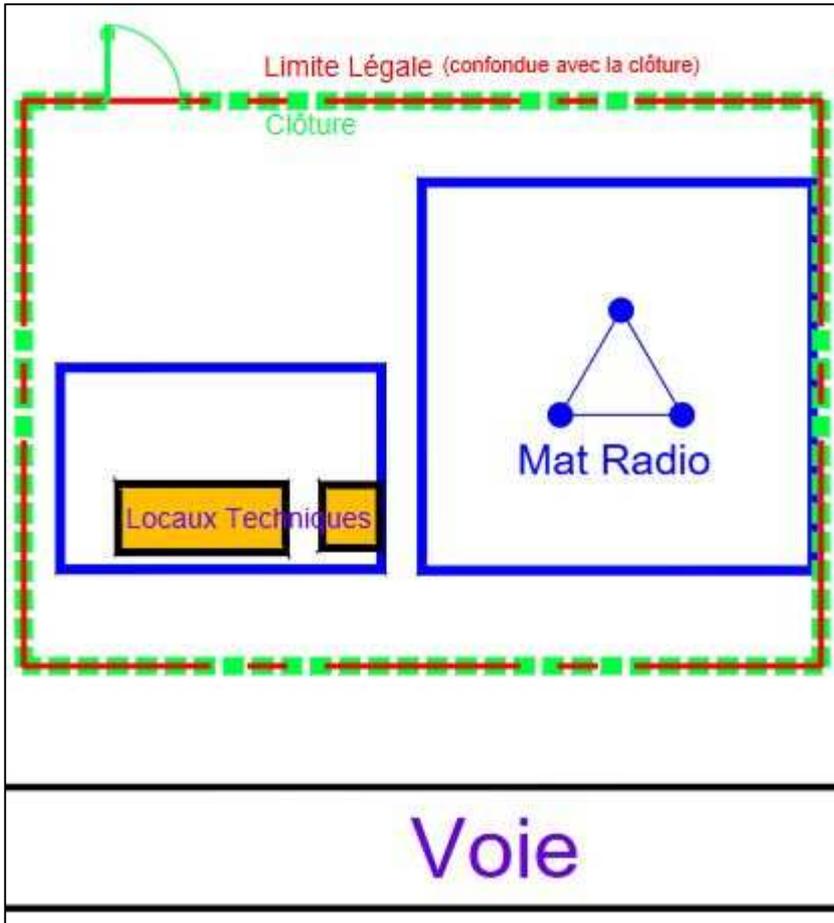
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



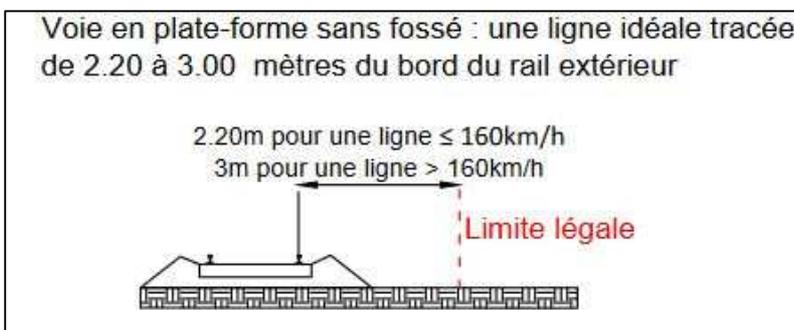
- De la clôture de l'installation radio :



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

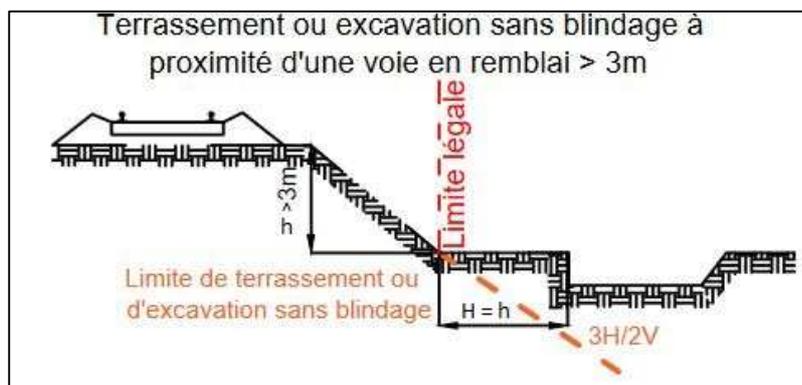
Ou

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



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

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



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

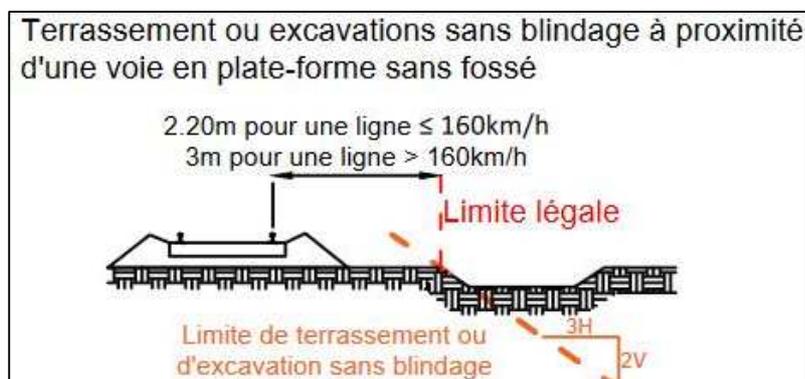
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrêt inférieure du talus.

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

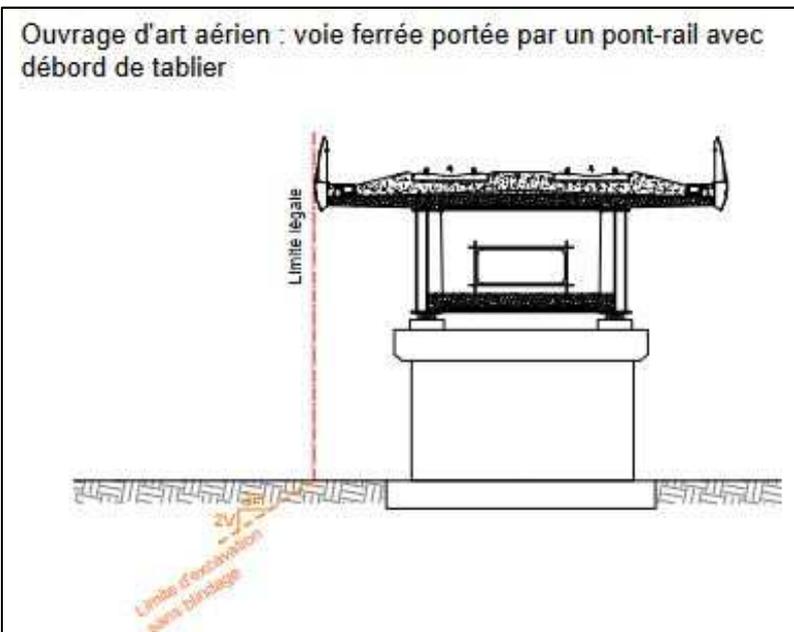
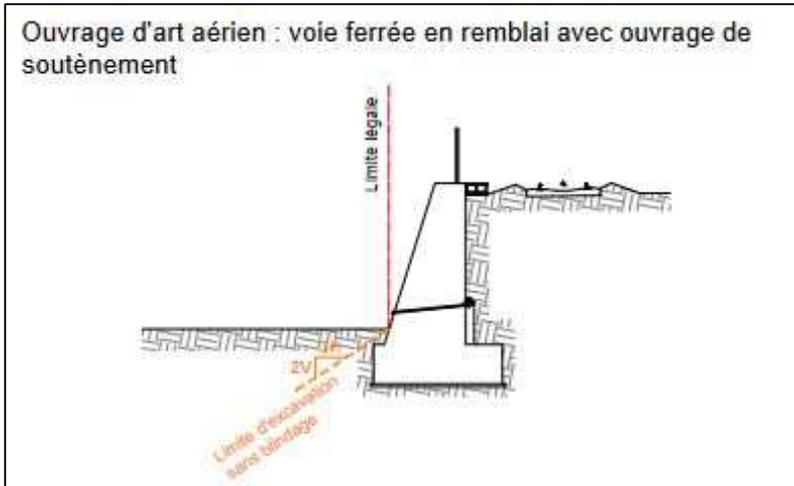
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il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

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

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



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



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.

