

Monsieur Mathieu HANOTIN  
Président  
Etablissement Public Territorial Plaine  
Commune  
21, rue Jules Rimet  
93218 SAINT-DENIS cedex

La Plaine Saint-Denis, le 5 mars 2025

- Affaire suivie par : Albane SUQUET / Charlotte  
DESOMBES
- Affaire suivie par : Ali LOUNI / Urbane LEDESERT

Objet : avis du Groupe Public ferroviaire sur le projet de PLUi de l'EPT Plaine Commune

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 03 décembre 2024, vous m'avez consulté 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 Plaine Commune.

Le territoire de Plaine Commune comprend des secteurs stratégiques pour l'activité ferroviaire de l'axe Nord, et notamment les infrastructures et installations utiles aux lignes B, D et H. De nombreux projets sont en cours d'étude afin d'améliorer continuellement l'exploitation et la modernisation de ces lignes, avec en premier lieu la mise en place d'une nouvelle base travaux de l'Infrapôle Paris Nord, la création de voies de remisage complémentaires du RER D ou le remplacement du Pont de Soissons.

Le dossier présenté appelle de ma part un certain nombre de remarques structurantes, notamment le classement de terrains affectés à l'activité ferroviaire dans des zonages incompatibles avec cette dernière, ainsi que la présence d'emplacements réservés et espaces verts protégés pouvant faire obstacle au maintien et au développement de l'activité ferroviaire, au regard des projets précités.

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

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

Le règlement de cette zone 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.

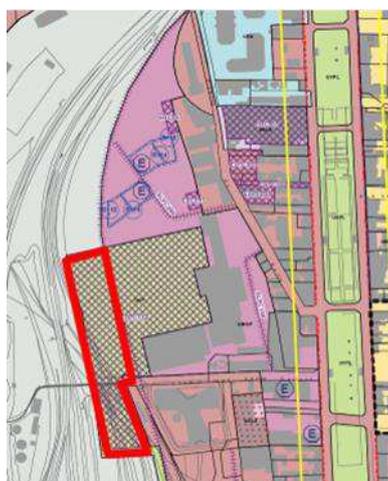
.../...

Le reste du foncier ferroviaire fait l'objet d'un classement en zone urbaine mixte (UA, UC, UE, UH, UM, UMD, UMT, UP, UVP et N) 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. Saint-Denis

Dans le secteur des Cathédrales du Rail, le PLUi classe en zone UVP des terrains ferroviaires (en rouge ci-dessous) qui n'ont pas vocation à muter au regard de la présence des infrastructures du CDGx.



**Ces terrains devront conserver un classement en zone UG.**

Plus au sud, le PLUi prévoit un classement en zone UMD de terrains (en rouge ci-dessous) à vocation ferroviaire (besoin pour les travaux du Pont de Soissons, NexteoBD...), dont la mutation n'est pas avérée à moyen terme.

**Dans l'attente de réflexions sur ce secteur, ces terrains devront être classés en zone UG.**



.../...

Entre le secteur des Cathédrales du Rail et l'impasse Trezel, le PLUi prévoit le classement en zone UVP d'une bande linéaire du nord au sud, sur des terrains ferroviaires accueillant des installations pérennes.

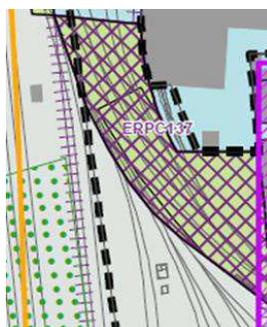
**Ces terrains devront être classés en zone UG.**

Au sud de l'impasse Trezel, les terrains d'accès à la future base travaux de l'Infrapôle Paris Nord sont classés en zone UVP, avec la mise en place d'un emplacement réservé.



**Ces terrains devront faire l'objet d'un classement en zone UG et l'emplacement réservé supprimé.**

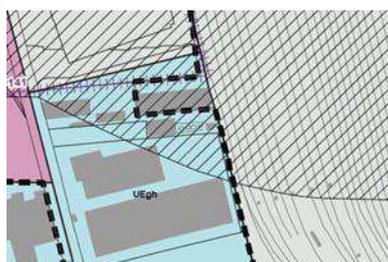
Dans le secteur de la porte de la Chapelle, des terrains ferroviaires potentiellement utiles à la base travaux de l'Infrapôle Paris Nord sont classés en zone UVP.



**Ces terrains devront être classés en zone UG.** Le principe de trame verte pourra néanmoins être conservé dans l'OAP Secteur des Deux Portes.

Dans le secteur du projet « Les Lumières Pleyel », la parcelle BV0077 est classée en zone UEgh.

Cette dernière accueille le Poste P, installation ferroviaire à forts enjeux.



**Nous demandons un classement en zone UG de cette parcelle (d'ailleurs exclue de l'OAP).**

**b. Epinay-sur-Seine**

Les terrains situés au sud de la gare d'Epinay-Villetaneuse, le long de la route de Saint Leu figurent dans la liste régionale des terrains de l'État mobilisables en faveur du logement et font l'objet d'un engagement pris par SNCF auprès de la ville et de l'Etat (Déclinaison de la Charte d'engagement pour la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logement du 16 décembre 2021).



Or, ces terrains font l'objet d'un classement en zone UAb, relative aux zones d'activité économique à dominante d'activités du secteur secondaire ou non tertiaire, où les constructions à destination d'hébergement sont interdites.

Pour mémoire, l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par les plans locaux d'urbanisme dispose que « *la sous-destination hébergement recouvre les constructions destinées à l'hébergement dans des résidences ou foyers avec service. Cette sous-destination recouvre notamment les maisons de retraite, les résidences universitaires, les foyers de travailleurs et les résidences autonomie* ».

SNCF souhaite poursuivre la mutation de ce secteur.

**Nous demandons donc une modification du règlement en cohérence avec la liste régionale des terrains de l'État mobilisables en faveur du logement.**

Les terrains (en rouge ci-dessous) situés au nord de la gare d'Epinay-sur-Seine, le long de la rue de Nancy, classés en zone UG au projet de PLUi.

Or, ces terrains n'ont plus d'usage ferroviaire et figurent à la liste régionale des terrains de l'État mobilisables en faveur du logement. Aussi, ces terrains devront être classés en zone UCa adjacente.

.../...



## **2.S'agissant des emplacements réservés (ER) et servitudes de localisation (SL)**

Un certain nombre d'emplacements réservés et de servitudes de localisation, au profit de Plaine Commune, sont inscrits sur du foncier appartenant au GPU et s'avèrent incompatibles avec l'usage des terrains d'assiette. C'est notamment le cas :

- de l'ERPC 110 situé le long des voies du RER D la gare de Saint Denis, pour la réalisation d'une voirie. D'une part, le projet de voirie est situé sur le périmètre des terrains destinés à la création de deux voies de remisage. De plus, ce projet traverse, dans sa partie nord, des terrains où s'exerce une activité du GPU.
- ERPC131 : le périmètre de cet emplacement réservé devra être limité au périmètre du projet des Cathédrales du Rail, afin de ne pas remettre en cause la vocation ferroviaire de ces terrains.
- ERPC138 : cet emplacement réservé est situé sur l'accès de la base travaux de l'Infrapôle Paris Nord et devra conserver une vocation ferroviaire.

Les auteurs de PLUi ne peuvent, sans erreur manifeste d'appréciation, soumettre des terrains inclus dans le domaine public à des prescriptions incompatibles avec leur affectation qui leur est effectivement donnée, en les contraignant à leur donner une affectation autre.

**Nous demandons donc la suppression ou la modification du périmètre de ces emplacements réservés.**

- ERPC 137 : le périmètre de cet emplacement réservé peut s'avérer incompatible avec le périmètre de la base travaux de l'Infrapôle Paris Nord.

**Nous demandons donc la suppression de cet ER et la mise en place d'une servitude de localisation afin de préciser l'interface entre l'espace vert à créer et la base travaux.**

- SLPC 96 et 110 : ces servitudes de localisation traversent la future base travaux de l'Infrapôle Paris Nord et ne pourront pas être mises en œuvre.

**Nous demandons la suppression de cette servitude de localisation.**

- SLPC 097 : cette servitude de localisation traverse les emprises utiles à l'activité ferroviaire.

**Nous demandons la suppression de cette servitude de localisation.**

.../...

- SLPC 111 : en l'état, la localisation de la servitude pourrait obérer l'obtention des autorisations nécessaires à la mise en œuvre du projet d'arrêt de la ligne H.

**Sans remettre en cause la volonté de créer un cheminement piéton à cet endroit, nous demandons la suppression de cette servitude.**

### 3. S'agissant des orientations relatives à la trame verte et bleue

#### a. Espaces verts protégés

Le PLUi prévoit une protection au titre des espaces végétalisés à préserver sur des terrains du Groupe Public Unifié (G.P.U.) qui n'ont actuellement pas les caractéristiques d'espace vert.

C'est notamment le cas des terrains :

- au nord de la gare de Stade de France Saint-Denis :



- au sud de Saint-Denis, sur le foncier utile à la future base travaux de l'Infrapôle Paris Nord :



- au sein de l'emprise du technicentre SNCF Paris-Nord à Villetaneuse :



De manière générale, une telle protection est incompatible avec l'affectation de ces emprises au service public ferroviaire et n'est pas adaptée au foncier situé en zone UG.

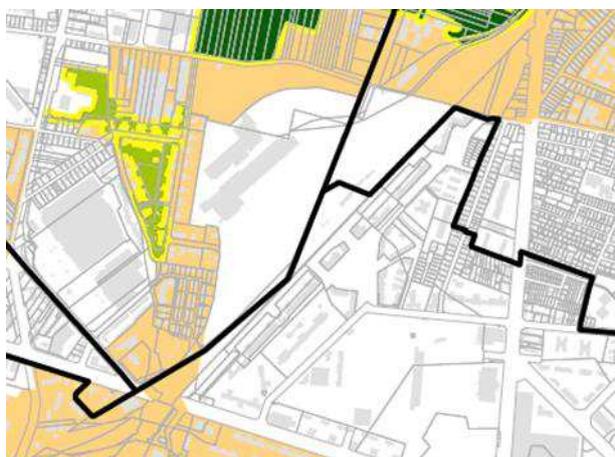
De plus, la servitude T1, relative aux riverains du chemin de fer, prévoit des dispositions spécifiques en matière de boisement et de végétation. Cette dernière impose notamment des distances à respecter en matière de plantation d'arbres qui pourraient s'avérer incompatibles avec les prescriptions relatives à la protection d'espaces verts paysagers.

**Nous demandons la suppression de cette protection non compatible avec l'activité ferroviaire et la maintenance de l'infrastructure, sur l'ensemble de la zone UG du PLUi.**

### **b. OAP TVB**

Le Plan OAP TVB classe en continuité écologique ou en noyau secondaire ou tertiaire, des fonciers appartenant à SNCF Réseau et à SNCF Voyageurs, utiles à l'activité ferroviaire. C'est notamment le cas des secteurs suivants :

- Technicentre industriel de Joncherolles :



- Une parcelle au sud de l'A86, utile à différents projets ferroviaires (travaux d'aménagement de l'arrêt de la ligne H à Saint-Denis, construction de voies de garage pour les trains de banlieue, aménagement d'une voie piétonne) :



- Bifurcation de Saint-Denis (circulée) :



- Les terrains situés au nord et à l'ouest du projet des Cathédrales du Rail, faisant l'objet d'un projet d'extension de la sous-station électrique au nord et du CDGx à l'ouest :



.../...

- Les terrains à l'ouest et au sud-ouest de l'école Niki de Saint Phalle, accueillant l'ensemble des voies circulées de l'axe Paris Nord et des installations attenantes :



- L'ensemble du secteur Gare de la Plaine Saint Denis :



Le classement en continuité écologique ou en noyau secondaire ou tertiaire implique l'application des règles relatives à la Pleine Terre suivantes :

- à minima produire 30% de pleine terre si le taux initial de pleine terre du terrain\* est inférieur ;
- préserver le taux initial de pleine terre du terrain\* si celui-ci est compris entre 30% et 50% ;
- conserver à minima 50% de pleine terre si le taux initial de pleine terre du terrain est supérieur à 50%.

Ces dispositions sont de nature à obérer le développement de l'activité sur l'ensemble de l'axe nord.

**Nous demandons donc une dérogation aux prescriptions de Pleine Terre relatives aux continuités écologiques pour les terrains ferroviaires classés en zone UG.**

.../...

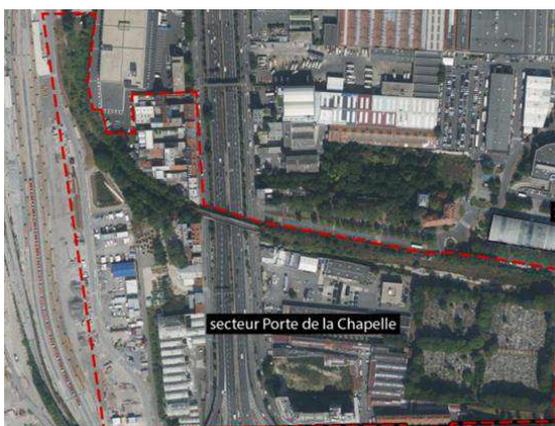
### c. OAP Paysage

Concernant le maillage des espaces de respiration par une trame végétale (page 18), le principe de liaison du maillage paysager et de la trame arborée proposé est en conflit avec la localisation de la base travaux de l'Infrapôle Paris Nord et coupe le faisceau ferroviaire circulé.



**Nous demandons donc la suppression de cette liaison.**

### 4. S'agissant des OAP sectorielles



L'OAP secteur des deux portes intègre un certain nombre d'emprises foncières nécessaires à l'activité ferroviaire, dont la mutabilité est soit impossible (hachuré en rouge) soit non acquise (hachuré en orange). Ces emprises sont notamment destinées à accueillir une base travaux de l'Infrapôle Paris Nord, essentielle à l'activité ferroviaire sur cet axe.

**Nous demandons donc de limiter l'OAP au périmètre à l'est de l'autoroute A1.**

### 5. S'agissant de l'OAP Santé

Concernant les éléments relatifs à la pollution des sols, afin de traduire au mieux l'esprit de la réglementation relative aux anciens exploitants, nous souhaitons que le terme dépollution soit remplacé par réhabilitation.

Concernant l'usage retenu dans l'hypothèse d'une remise en état du site par SNCF en qualité de propriétaire/vendeur, nous proposons de retenir un usage industriel identique à la dernière période d'exploitation, dans une même configuration.

Il appartiendra au porteur de projet à l'origine du changement d'usage de réaliser ou de faire réaliser sous sa responsabilité et à ses frais les études, les diagnostics et l'analyse des risques sanitaires et les éventuelles mesures de gestion complémentaires nécessaires à ce changement d'usage.

Le mode opératoire en cas de réhabilitation du site devra être défini dans le cadre d'un plan de gestion, suivant le dispositif de sites et sols pollués et ne pas être limité à la phytoremédiation.

## **6. S'agissant des servitudes d'utilité publique au profit de la SNCF**

Le territoire de l'Etablissement Public Territorial de Plaine Commune est traversé par les emprises des lignes suivantes :

- pour la commune d'Aubervilliers, la ligne n°229 000 de La Plaine à Hirson et Anor (frontière) ;
- pour la commune d'Epinay-sur-Seine, les lignes n°962 000 d'Ermont -Eaubonne à Champs de Mars (VMI), n°330 000 de Saint-Denis à Dieppe, n°990 000 de La Grande Ceinture et n°963 306 raccordement d'Epinay-sur-Seine ;
- pour la commune de La Courneuve, les lignes n°229 000 de La Plaine à Hirson et Anor (frontière), n°960 000 de Sartrouville à Noisy-le-Sec (TLN) et n°992 300 raccordement du Bas Martineau ;
- pour la commune de L'Île-Saint-Denis, la ligne n°962 000 d'Ermont-Eaubonne à Champs de Mars (VMI) ;
- pour la commune de Pierrefitte, les lignes n°272 000 de Paris-Nord à Lille et n°260 000 de Sartrouville à Noisy-le-Sec (TLN) ;
- pour la commune de Saint-Denis, les lignes n°229 000 de La Plaine à Hirson et Anor (frontière), n°272 000 de Paris-Nord à Lille, n°963 000 de La Plaine à Ermont-Eaubonne et n°330 000 de Saint-Denis à Dieppe ;
- pour la commune de Saint-Ouen-l'Aumône, les lignes n°961 300 raccordement des Epinettes et n°962 000 d'Ermont-Eaubonne à Champs-de-Mars (VMI) ;
- pour la commune de Stains, les lignes n°272 000 de Paris-Nord à Lille, n°960 000 de Sartrouville à Noisy-le-Sec (TLN) et n°272 321 raccordement de Pierrefitte ;
- pour la commune de Villetaneuse, la ligne n°990 000 de La Grande Ceinture de Paris et n°960 000 de Sartrouville à Noisy-le-Sec (TLN).

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

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

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

La localisation des terrains objets de la servitude T1 est disponible sur le 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 :

**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**

Vous remerciant par avance de bien vouloir me tenir informé des suites données à mes observations.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération la meilleure.



Arnaud LUNEL  
Directeur Ile-de-France

# SERVITUDES DE TYPE T1

## SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

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

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

#### D – Communications

#### c) Transport ferroviaire ou guidé

## 1 Fondements juridiques

### 1.1 Définition

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

##### Définition de l'emprise de la voie ferrée

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

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

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

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

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

## **Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

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

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

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

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

## Servitudes en tréfonds (SUP T3)

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

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

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

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

## 1.2 Références législatives et réglementaires

### Anciens textes :

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

### Textes en vigueur :

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

## 1.3 Décision

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

## 1.4 Restrictions de diffusion

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

## 2 Processus de numérisation

### 2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

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

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

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : [http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf](http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf).

##### ◇ Administrateur local

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

##### ◇ Autorité compétente

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

##### ◇ Prestataire

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

#### 2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

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

## 2.2 Où trouver les documents de base

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

Annexes des PLU et des cartes communales.

## 2.3 Principes de numérisation

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

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

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

## 2.4 Numérisation de l'acte

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

## 2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

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

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

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

## 2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

### **Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée**

#### **Le générateur**

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

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

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

### **L'assiette**

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

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

L'assiette est de type surfacique.

## **Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

### **Le générateur**

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

Les générateurs sont de type linéaire.

### **L'assiette**

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

L'assiette est de type surfacique.

## **3 Référent métier**

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

92055 La Défense Cedex

# Annexes

## 1. Procédure d'institution du plan de dégagement

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

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

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

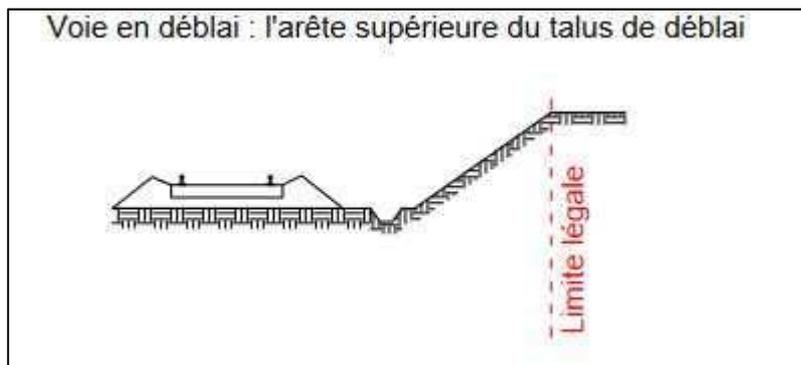
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

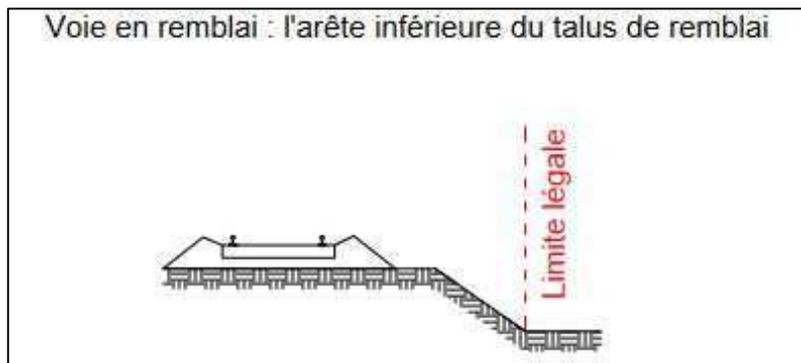
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale\*.

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

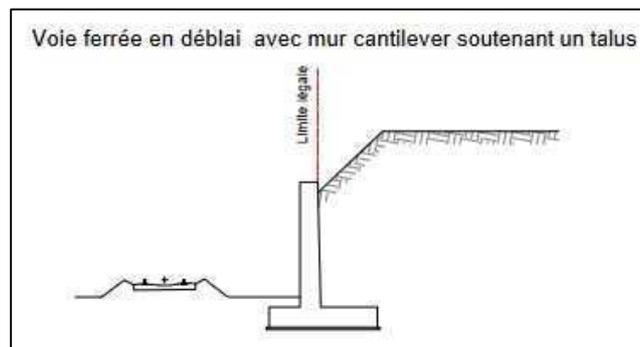
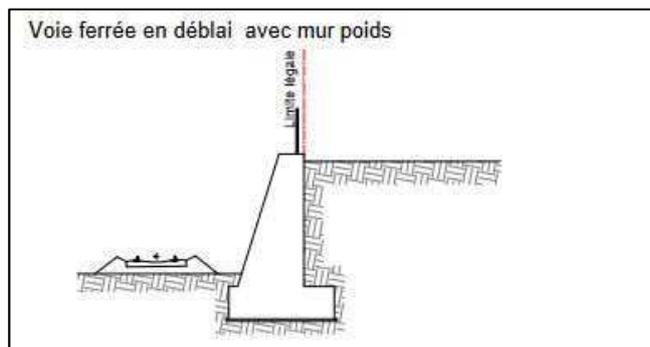
### - Arête supérieure du talus de déblai :

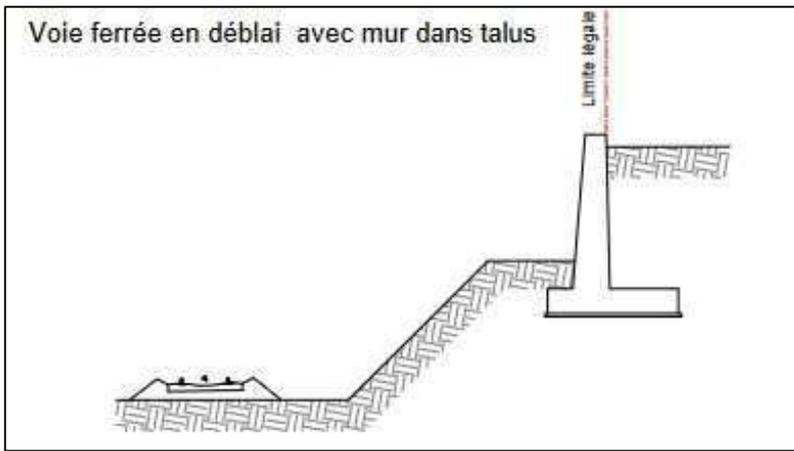


### - Arête inférieure du talus du remblai :

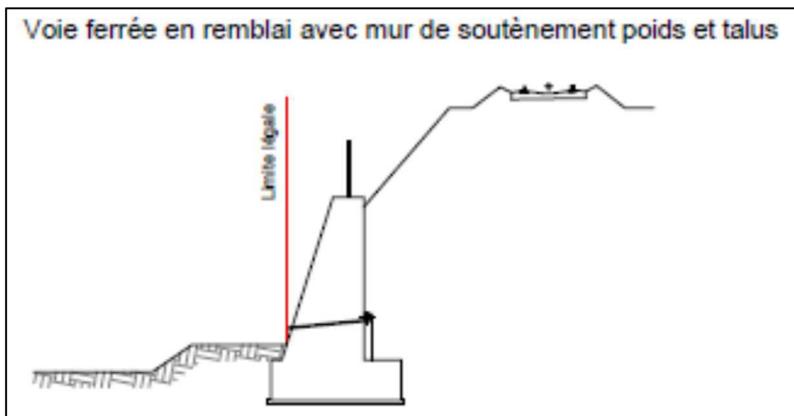


### - Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

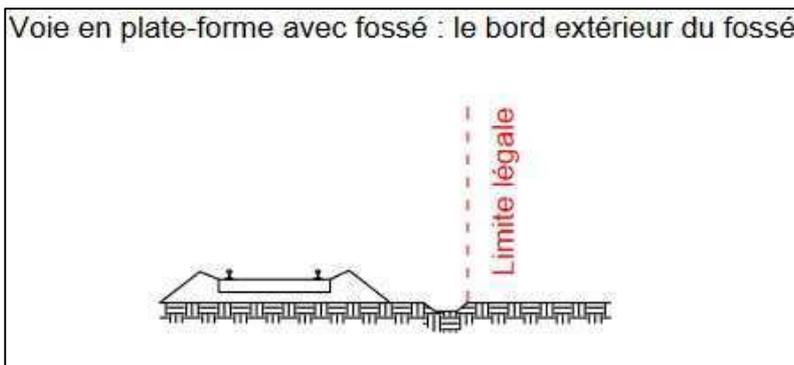




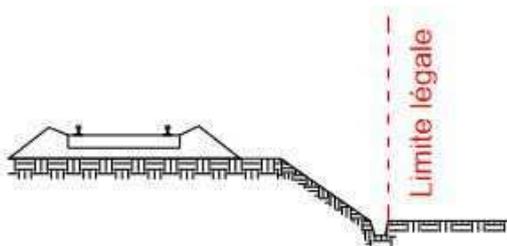
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

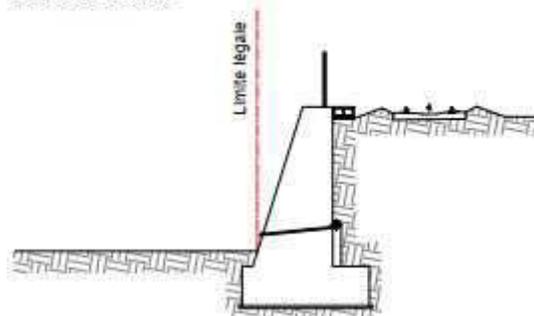


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

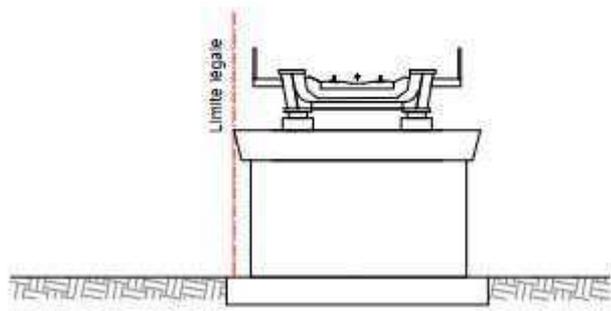


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

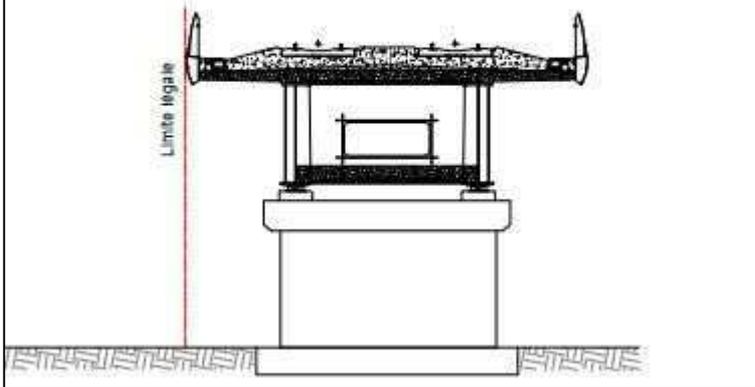
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



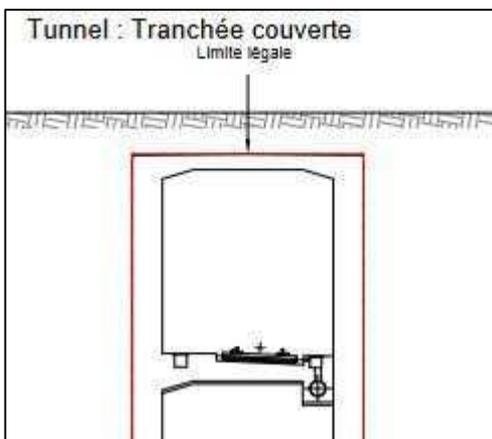
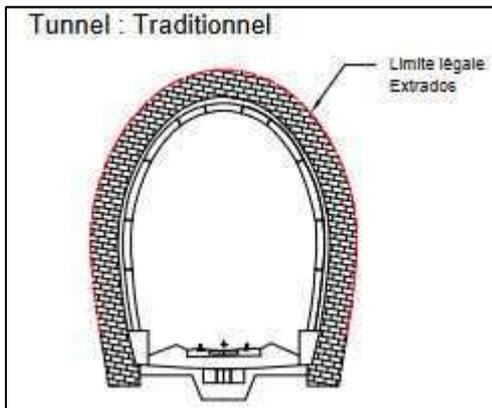
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



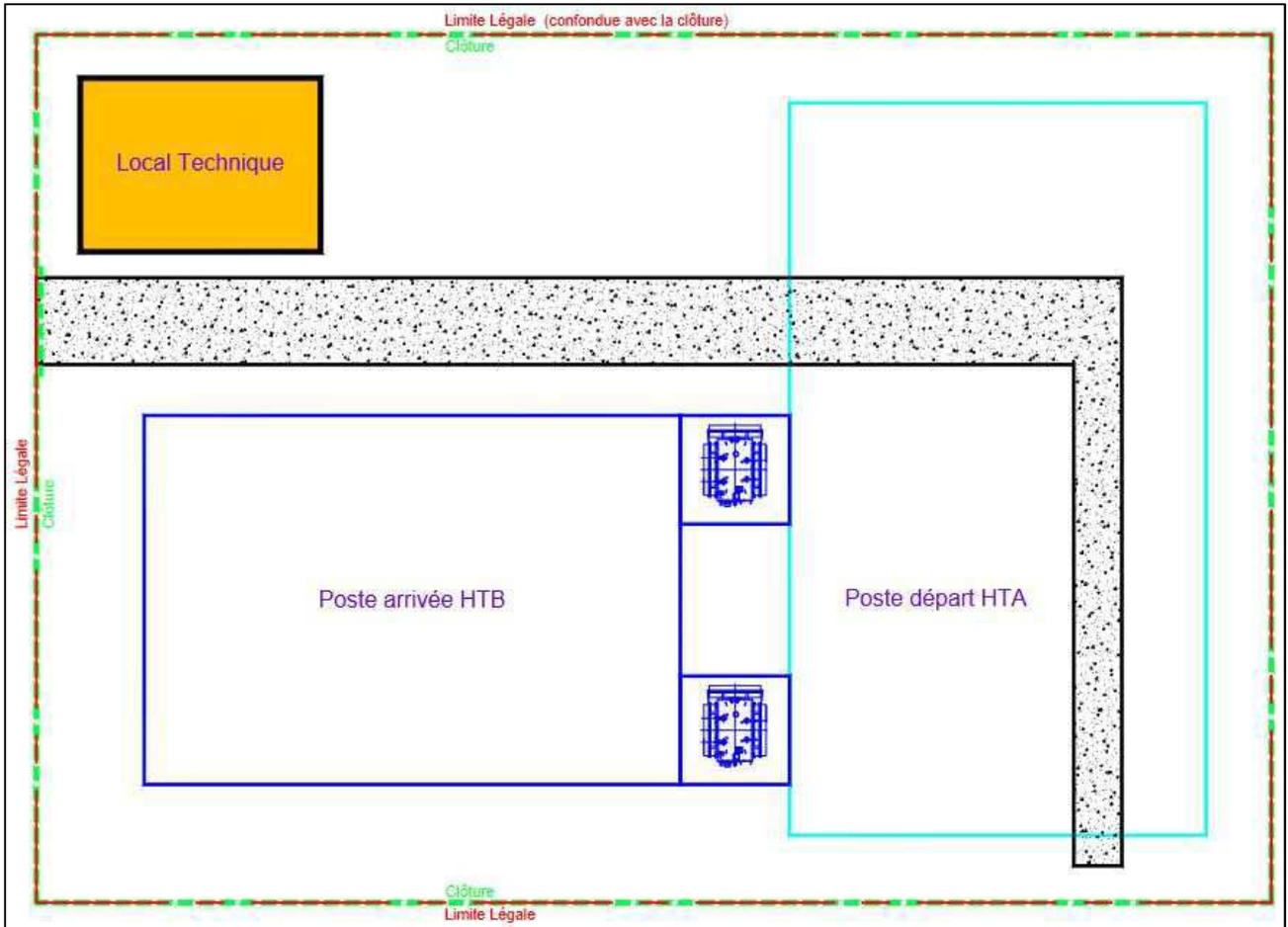
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



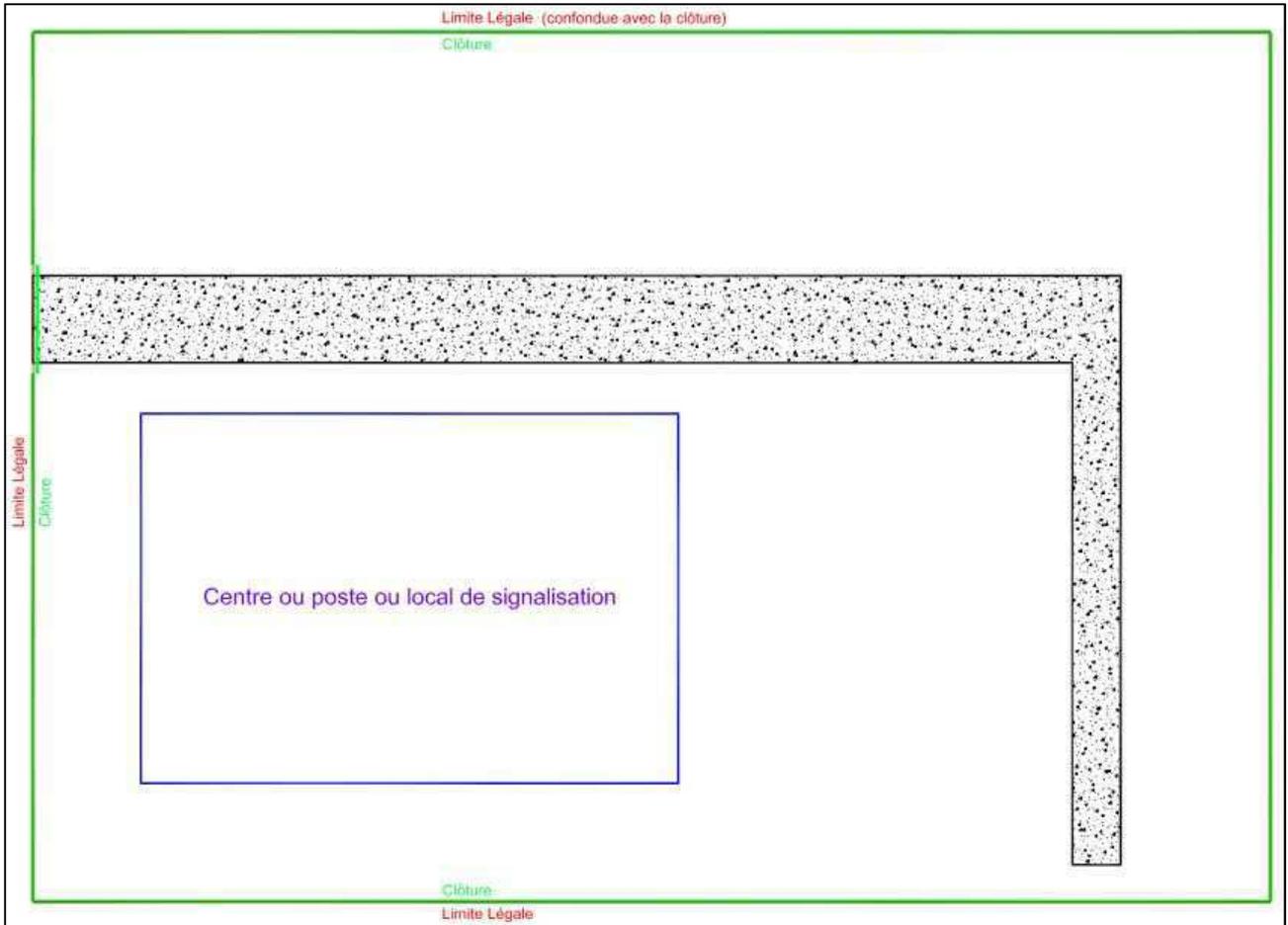
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



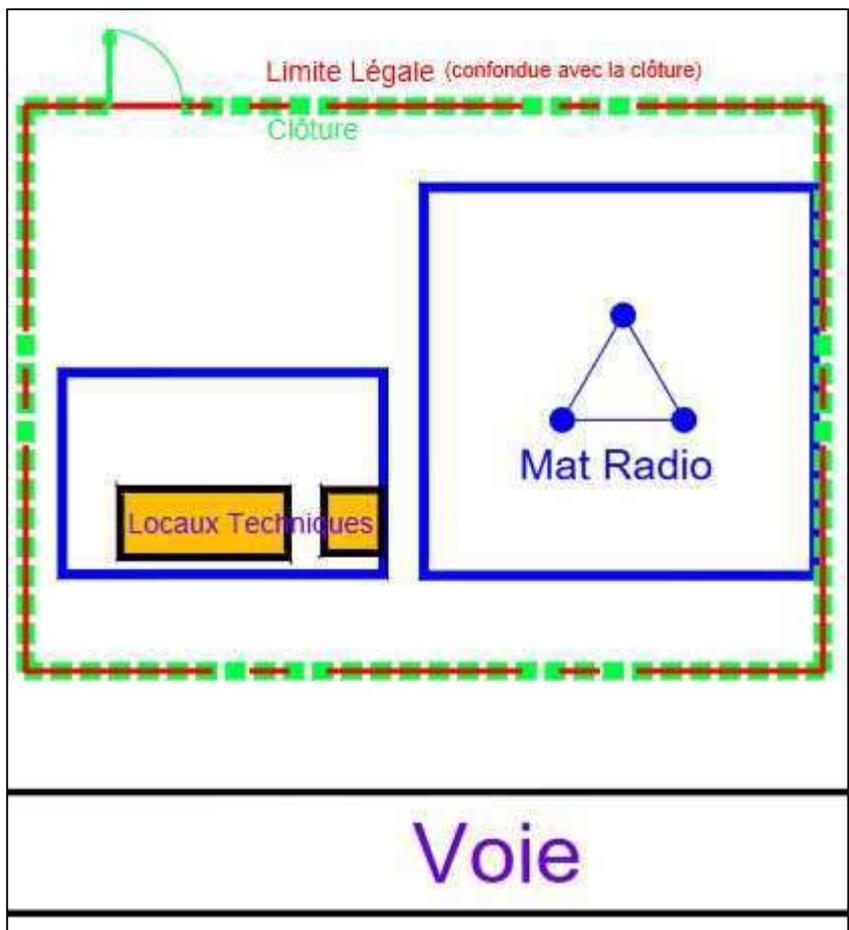
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



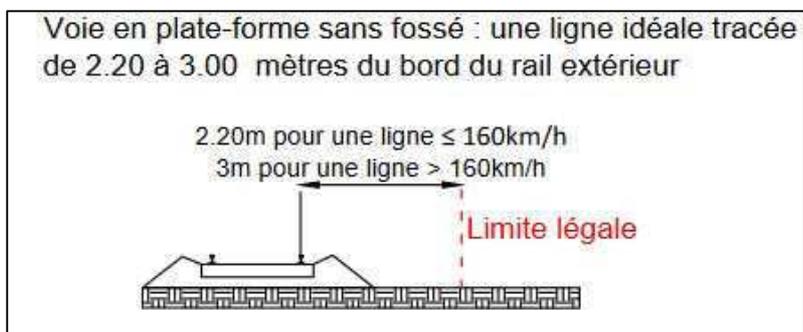
- De la clôture de l'installation radio :



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

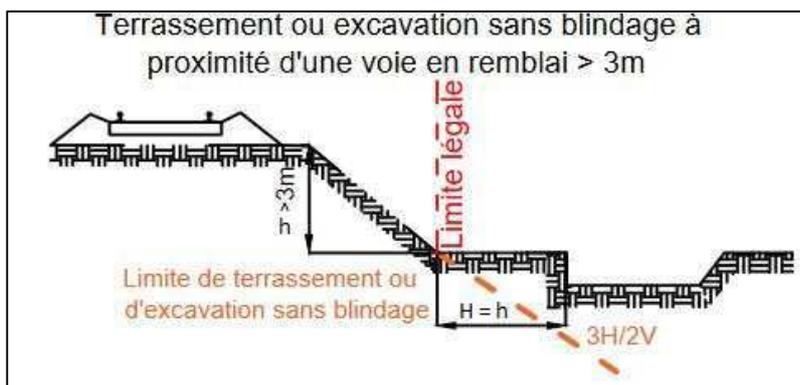
Ou

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



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

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



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

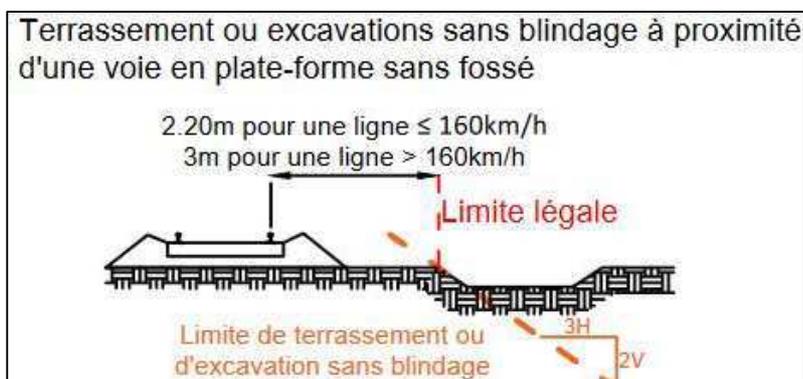
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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

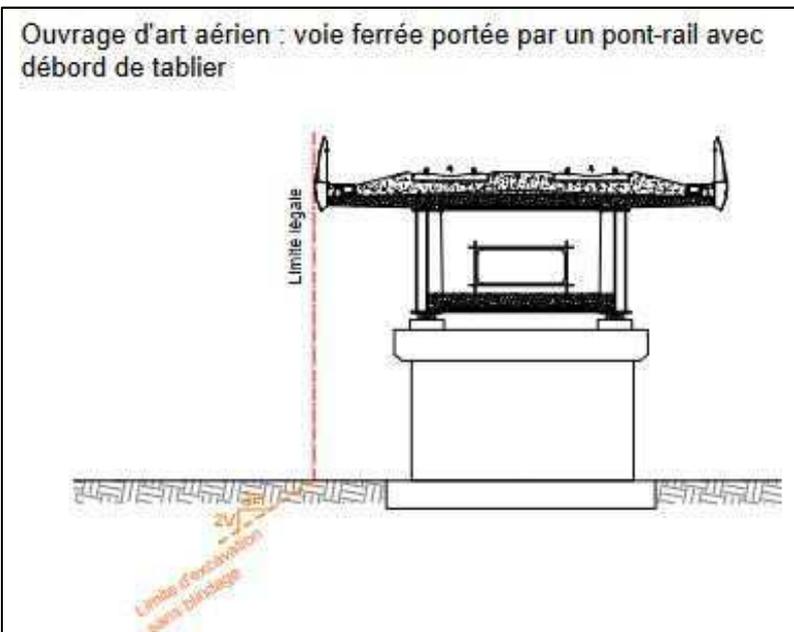
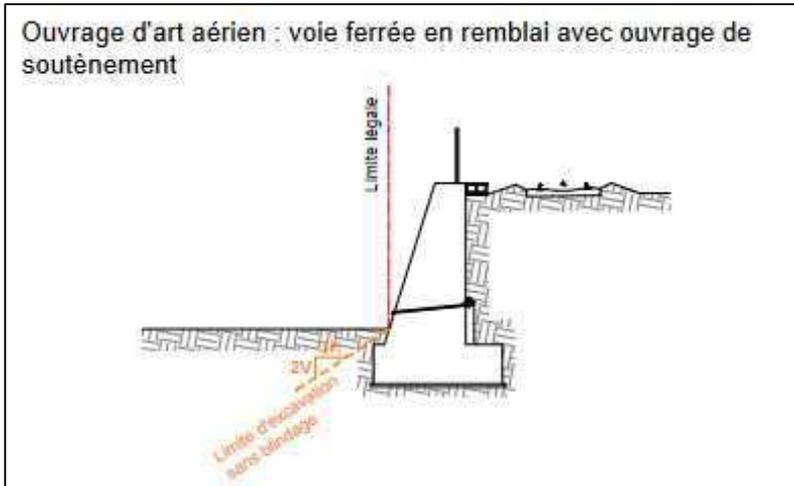
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il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

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

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



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



**Exemple 3 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.**

