

**SNCF IMMOBILIER**  
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD  
Immeuble Perspective - 7ème étage  
449, Avenue Willy Brandt - 59777 LILLE  
TEL. : +33 (0)3 62 13 57 28



DDTM de l'Oise  
40 rue Jean Racine  
BP 20317  
60021 Beauvais Cedex

Nos réf : LL/DITN-1328/ST

Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX

**Objet : PAC pour la révision du PLUi sur la communauté de communes de la Plaine d'Estrées.**

Lille, le 06 novembre 2019

Madame, Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du groupe public ferroviaire SNCF.

**Implication de SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme**

A partir de l'entrée en vigueur des décrets pris en application de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 et relatifs aux missions et statuts de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, une nouvelle organisation répond notamment à l'objectif de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires en proposant un interlocuteur unique pour les questions urbaines, foncières et immobilières ayant trait à l'ensemble des propriétés ferroviaires.

Afin de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont confié à SNCF Immobilier les missions suivantes:

- Instruction des PLU et PLUi,
- Instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable, lotissement, ...) pour toutes démarches de travaux à proximité des parcelles ferroviaires,
- protection, gestion et de valorisation de leur patrimoine
- représentation des propriétaires sur les questions foncières, d'articulation avec les projets urbains ainsi que la maîtrise d'ouvrage déléguée des études relevant de sa compétence.

Ainsi, SNCF Immobilier assure les interfaces entre les collectivités et le groupe public ferroviaire.

SNCF Immobilier, dont vous trouverez les coordonnées ci-après, devient donc l'interlocuteur privilégié des collectivités pour les questions foncières et immobilières.



SNCF IMMOBILIER  
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD  
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme  
Immeuble Perspective -7<sup>ème</sup> étage  
449, avenue Willy Brandt 59 777 LILLE

Afin de faciliter nos échanges, vous pouvez également me joindre par courriel :  
[sylvie.trevaux@sncf.fr](mailto:sylvie.trevaux@sncf.fr)

Par courrier adressé à nos services le 24 octobre 2019, vous nous informez de la révision du PLUi sur la communauté de communes de la Plaines d'Estrées. Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

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

La communauté de communes de la Plaines d'Estrées regroupe 19 communes.

Les communes de Bailleul le Soc, Blincourt, Grandfresnoy, Hémévillers et Moyvillers ne sont pas concernées par la présence d'emprises ferroviaires, SNCF, tant en son nom propre qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et SNCF mobilités, n'a pas d'observation à formuler.

Les communes d'Arsy, Canly, Estrées-Saint-Denis, Francières Longueil Sainte Marie et Montmartin sont traversées par la ligne n°232 000 d'Ormy Villers à Boves qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire

Les communes d'Arsy, Canly, Chevrières, Le Fayel, Francières, Longueil Sainte Marie, Montmartin, et Rémy sont traversées par la ligne n° 226 000 de Gonesse à Lille Frontière qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

Les communes d'Avrigny, Choisy la Victoire, Epineuse, Estrées Saint Denis, Francières et Rémy sont traversées par la ligne n° 317 000 de Rochy Condé à Soissons qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire, cette ligne étant fermée mais non déclassée la servitude T1 s'applique toujours.

Les communes de Chevrières, Houdancourt, Longueil Sainte Marie et Rivecourt sont traversées par la ligne n°242 000 de Creil à Jeumont qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

Les communes de Longueil Sainte Marie et Rivecourt sont traversées par les raccordements n° 243 300 Rivercourt Sud et n° 245 300 Rivercourt Nord qui appartiennent au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

La commune de Longueil Sainte Marie est également traversée par le raccordement des Ageux n° 243 301.1 qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

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

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

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
CANLY	ZB	103	3 637	HOUDANCOURT	D	168	27
CANLY	ZB	104	775	HOUDANCOURT	D	169	38
CANLY	ZB	105	2 244	HOUDANCOURT	D	171	24 155
CANLY	ZB	108	1 580	HOUDANCOURT	D	718	87
CANLY	ZB	109	3 384	HOUDANCOURT	D	721	212
CANLY	ZB	116	7 542	HOUDANCOURT	D	940	34
CANLY	ZB	117	6 585	HOUDANCOURT	D	941	9
CANLY	ZB	120	2 888	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	167	805
CANLY	ZB	122	1 061	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	168	540
CANLY	ZB	123	1 647	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	169	1 042
CANLY	ZB	126	2 613	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	170	1 043
CANLY	ZB	127	1 378	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	171	2 250
CANLY	ZB	130	8 818	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	172	4 610
CANLY	ZB	131	15 619	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	173	3 935
CANLY	ZC	117	271	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	175	3 205
CANLY	ZC	120	3 091	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	176	3 200
CANLY	ZC	121	200	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	178	495
CANLY	ZH	101	24 290	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	179	1 277
CANLY	ZH	104	1 069	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	184	2 150
CANLY	ZH	109	13 342	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	185	418
CANLY	ZK	17	12 047	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	186	417
CANLY	ZK	22	16 506	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	187	875
AVRIGNY	0A	221	3 510	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	188	815
AVRIGNY	0B	36	3 490	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	191	790
AVRIGNY	0B	54	7 480	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	192	425
AVRIGNY	0B	140	5 681	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	197	970
AVRIGNY	ZA	8	7 910	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	198	1 280
AVRIGNY	ZA	32	1 050	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	199	335

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
AVRIGNY	ZB	23	6	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	294	30 163
AVRIGNY	ZB	24	1 449	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	450	8 932
AVRIGNY	ZD	3	3 255	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	463	1 140
ARSY	ZN	48	84 476	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	470	506
ARSY	ZN	58	5 399	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	472	72
ARSY	ZN	69	20 973	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	475	4 905
ARSY	ZN	71	7 518	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	476	11 396
ARSY	ZN	77	798	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	477	3 500
ARSY	ZN	79	1 049	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	492	2 211
ARSY	ZN	81	986	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	518	870
ARSY	ZN	84	1 150	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	545	720
ARSY	ZN	85	997	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	556	14 371
ARSY	ZN	86	1 021	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	557	625
ARSY	ZN	87	504	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	559	549
ARSY	ZN	88	3 103	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	582	250
ARSY	ZN	89	4 644	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	633	240
ARSY	ZN	92	1 101	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	701	3 400
ARSY	ZN	96	630	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	703	4 500
ARSY	ZN	97	1 962	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	712	19 300
ARSY	ZN	98	1 230	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	715	90
ARSY	ZN	99	806	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	716	16 975
ARSY	ZO	38	1 324	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	721	675
ARSY	ZO	39	9 808	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	722	15 525
ARSY	ZO	40	6 239	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	723	4 960
ARSY	ZO	41	25 078	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	774	62
ARSY	ZO	48	4 911	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	804	13 565
ARSY	ZO	49	1 209	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	805	35
EPINEUSE	0C	305	60	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	807	592
EPINEUSE	0C	307	3 606	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	809	4 598
EPINEUSE	0C	308	100	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	810	1 447
EPINEUSE	0C	311	5 030	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	876	281
ÉPINEUSE	0C	432	26	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	899	1 368
ÉPINEUSE	0C	433	35	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	902	1 763

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
ESTREES-ST-DENIS	ZD	237	9 247	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	903	4 904
ESTREES-ST-DENIS	ZE	31	3 730	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	906	7 950
ESTREES-ST-DENIS	AA	87	19 756	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	910	4 419
ESTREES-ST-DENIS	AB	168	3 942	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	911	1 176
FAYEL(LE)	0B	296	5 213	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	912	5 227
FAYEL(LE)	0B	301	830	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	913	353
FAYEL(LE)	0B	302	1 295	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	914	1 132
FAYEL(LE)	0B	305	966	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	915	220
FAYEL(LE)	0B	306	327	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	916	4 324
FAYEL(LE)	0B	307	125	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	917	24
FAYEL(LE)	0B	309	6	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	918	407
FAYEL(LE)	ZA	47	3 617	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	919	3
FAYEL(LE)	ZA	48	10 827	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	920	96
FAYEL(LE)	ZA	49	29	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	921	439
FAYEL(LE)	ZA	50	47	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	922	447
FAYEL(LE)	ZC	5	4 195	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	923	1 056
FAYEL(LE)	ZC	6	1 285	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	933	211
FAYEL(LE)	ZC	51	2 320	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	934	840
FAYEL(LE)	ZC	52	1 462	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	941	1 881
FAYEL(LE)	ZC	55	1 092	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	958	28 223
FAYEL(LE)	ZC	56	289	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	959	11
FAYEL(LE)	ZC	58	16 723	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	960	35 849
FAYEL(LE)	ZC	60	330	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	961	2 500
FAYEL(LE)	ZC	61	1 212	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	962	12 716
FAYEL(LE)	ZC	62	10 005	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	965	33 408
FAYEL(LE)	ZC	71	53	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	969	413
FAYEL(LE)	ZC	72	47	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	972	983
FAYEL(LE)	ZC	73	584	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	973	117
FAYEL(LE)	ZC	75	17 297	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	976	21
FAYEL(LE)	ZA	40	2 320	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	977	1 981
LE FAYEL	ZC	7	6 845	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	980	16 438
MONTMARTIN	0B	301	61	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	33	430
MONTMARTIN	0B	302	31	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	36	59

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
MONTMARTIN	0B	303	1 366	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	38	250
MONTMARTIN	0B	306	1 601	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	45	1 044
MONTMARTIN	0B	307	466	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	174	11 933
MONTMARTIN	0B	309	1 332	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	177	614
MONTMARTIN	0B	312	109	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	180	11 294
MONTMARTIN	0B	314	116	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	183	552
MONTMARTIN	0B	315	116	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0G	186	20 279
MONTMARTIN	0B	317	98	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0H	71	16 175
MONTMARTIN	0B	319	1 729	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0H	72	11 275
MONTMARTIN	0B	320	1 248	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	550	561
MONTMARTIN	0B	323	520	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	553	575
MONTMARTIN	0B	324	1 133	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	554	1 271
MONTMARTIN	0B	326	340	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	557	575
MONTMARTIN	0B	327	321	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	592	983
MONTMARTIN	0B	328	1 061	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	595	1 024
MONTMARTIN	0B	329	22	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	596	2 321
MONTMARTIN	0B	330	684	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	599	1 022
MONTMARTIN	0B	331	258	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	600	489
MONTMARTIN	ZD	19	1 067	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	602	301
MONTMARTIN	ZD	32	37 964	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	603	634
MONTMARTIN	ZD	33	15 067	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	640	350
MONTMARTIN	ZD	34	13	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	643	378
MONTMARTIN	ZD	35	54	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	644	200
MONTMARTIN	ZD	37	50 788	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	645	820
MONTMARTIN	ZD	39	13 399	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	653	1 383
MONTMARTIN	ZD	40	3 235	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	654	705
MONTMARTIN	ZD	47	749	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	655	96
REMY	F	697	740	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	657	371
REMY	F	869	1 807	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	658	31
REMY	F	870	509	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	660	4 452
REMY	F	871	1 008	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	661	5 271
REMY	F	872	140	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	664	92
REMY	F	873	772	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	0I	665	1 736

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
REMY	F	939	2 517	LONGUEIL-SAINTEMARIE	OI	668	1 609
REMY	F	940	1 549	LONGUEIL-SAINTEMARIE	OI	669	6 163
REMY	F	944	4 317	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	93	6 995
REMY	F	945	525	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	95	604
REMY	F	946	3 735	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	98	28 561
REMY	F	947	165	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	101	2 905
REMY	YD	36	4 076	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	102	8 482
REMY	YD	54	43 854	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	103	96
REMY	YD	55	10 740	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	104	12 320
REMY	YD	57	335	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZH	105	20 370
REMY	YD	58	6 553	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	141	1 885
REMY	YD	59	3 025	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	142	1 090
REMY	YD	60	9 385	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	156	200
REMY	YD	61	8 193	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	158	30
REMY	YD	62	9 255	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	159	160
REMY	YD	63	2 528	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	160	305
REMY	YD	66	465	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	263	374
REMY	YD	67	3 238	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	269	714
REMY	YD	69	138	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	270	16
REMY	YE	5	16 285	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	272	1 792
REMY	YE	35	2 934	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	275	311
REMY	YE	48	18 903	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	277	864
REMY	YE	49	3 903	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	280	606
REMY	YE	50	14 175	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	282	272
REMY	YE	52	7 844	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	285	1 326
REMY	YE	54	12 683	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	288	93
REMY	YE	55	1 049	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	290	69
REMY	ZI	38	9 960	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	291	329
REMY	ZI	39	14 540	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	293	384
REMY	ZI	92	4 414	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	296	449
REMY	ZO	3	22 670	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	298	398
REMY	ZS	50	8 828	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	299	180
REMY	ZY	32	22 215	LONGUEIL-SAINTEMARIE	ZI	301	178

Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
REMY	ZY	33	19 347	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	304	803
REMY	ZS	105	14 132	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	306	826
RIVECOURT	0C	186	19 870	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	307	259
RIVECOURT	0C	187	6 313	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	309	44
RIVECOURT	0C	237	710	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	313	240
RIVECOURT	0C	250	520	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	314	600
RIVECOURT	0C	510	2 530	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	327	3 453
RIVECOURT	0C	514	1 217	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	330	18 601
RIVECOURT	0C	522	3 436	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	344	225
RIVECOURT	0C	598	235	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	345	11
RIVECOURT	0C	602	29 578	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	346	173
RIVECOURT	C	237	2 042	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	347	36
RIVECOURT	ZA	61	9 300	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	348	144
RIVECOURT	ZD	2	9 300	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	349	43
RIVECOURT	ZD	4	9 140	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	350	320
RIVECOURT	ZD	31	1 148	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	351	132
RIVECOURT	ZD	68	1 898	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	352	38
RIVECOURT	D	313	31 860	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	353	20
CHEVRIERES	0C	597	4 070	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	354	100
CHEVRIERES	ZE	240	167	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	355	54
CHEVRIERES	ZE	244	354	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	356	124
CHEVRIERES	ZE	263	2 813	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	357	81
CHEVRIERES	ZE	264	422	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	358	48
CHEVRIERES	ZE	267	1 849	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	359	34
CHEVRIERES	ZK	108	22 095	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	360	241
CHEVRIERES	ZK	109	3 488	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	361	196
CHEVRIERES	ZK	111	475	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	362	7 925
CHEVRIERES	ZL	101	9 875	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	363	7 684
CHEVRIERES	ZL	134	6 720	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	364	14 695
CHEVRIERES	ZL	146	6 916	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZI	365	73
CHEVRIERES	ZL	147	16 304	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	70	1 481
CHEVRIERES	ZL	149	14 791	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	71	30 249
CHEVRIERES	ZL	150	225	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	72	118



Commune	Section	N°	Surface	Commune	Section	N°	Surface
CHEVRIERES	ZL	167	1 656	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	73	534
CHEVRIERES	0C	603	5 357	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	74	3 038
CHEVRIERES	ZK	110	21 341	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	75	986
CHEVRIÈRES	AD	108	26	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	76	9
CHEVRIÈRES	AD	110	239	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZM	2	31 550
CHOISY-LA-VICTOIRE	0B	103	6 250	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZM	15	5 290
CHOISY-LA-VICTOIRE	ZC	13	70	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZM	41	11
FRANCIERES	0A	109	68	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZM	43	292
FRANCIERES	0A	145	16 049	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	44	338
FRANCIERES	ZK	14	645	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	49	51 883
FRANCIERES	ZK	18	1 952	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	56	81
FRANCIERES	ZL	48	11 357	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	57	616
FRANCIERES	ZL	51	104	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZP	16	8 341
FRANCIERES	ZL	52	2 022	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	878	53 845
FRANCIERES	ZN	89	842	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	987	2 660
FRANCIERES	ZN	90	23 003	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	988	517
FRANCIERES	ZN	92	895	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZK	1	2 420
FRANCIERES	ZN	93	2 230	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZM	21	10 315
FRANCIERES	ZN	94	19 850	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	F	966	162
HOUDANCOURT	0B	1	310	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	76	459
HOUDANCOURT	0B	374	22 326	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	ZO	74	7 116

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

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

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

### **Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants**

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

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

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

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

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

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

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

### **Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre les objectifs de sécurité qui leur sont respectivement



assignés par le législateur. Nos services, coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.

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

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

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

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

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

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

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté. Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager toute intervention aux abords du domaine public ferroviaire ou tous travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part sur l'article L2231-5 du

Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

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

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

**Christophe CHARTRAIN.**

Directeur Immobilier Territorial Hauts de France-Normandie

*P.O. Trevaux*

Signé : S. TREVAUX

<p><b>SNCF</b> Direction Immobilière Territoriale Nord Immeuble Perspective - 7<sup>ème</sup> étage 449 avenue Willy Brandt 59777 EURALILLE</p>
---

Pièces jointes:

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





## SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

### I - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

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

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

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

Loi du 29 décembre 1892 (occupation temporaire).

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

Ministère des Transports - Direction Générale des Transports intérieurs -  
Direction des Transports Terrestres.

## **II - PROCEDURE D'INSTITUTION**

### **A - PROCEDURE**

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

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (Articles L 2231-1, L 2232-2 et L 2231-3 du Code des Transports) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (Articles 5 de la loi du 15 juillet 1845 et L2231-5 et suivants du Code des Transports) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (Loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

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

#### **Alignement**

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

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

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

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

#### **Mines et carrières**

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

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



## **B - INDEMNISATION**

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existantes au moment de la promulgation du Code des Transports ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (Article L 2231-8 du Code des Transports), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux existant au moment de la promulgation du Code des Transports ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (Article L 2231-8) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

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

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

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

## **C - PUBLICITE**

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

## **III - EFFETS DE LA SERVITUDE**

### **A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE**

#### **1) Prerogatives exercées directement par la puissance publique**

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

#### **2) Obligations de faire imposées au propriétaire**

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

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

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

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

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de protection édictées par le Code des Transports, et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (Article L 2231-8 du Code des Transports).

En cas d'infraction aux prescriptions du Code des transports, réprimée comme en matière de contravention de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (Article L 2232-2 du Code des Transports).

## **B - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL**

### **1) Obligations passives**

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

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

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

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (Article L 2231-7 du Code des Transports).

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

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (Article L 2231-6 du Code des Transports).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (Article L 2231-3 du Code des Transports).

## **2) Droits résiduels du propriétaire**

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par arrêté préfectoral, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (Article L 2231-5 du Code des Transports).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures au Code des transports ou existantes lors de la construction d'un nouveau chemin de fer de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (Article L 2231-5 du Code des Transports).

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

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

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

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

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (Article L 2231-5 du Code des Transports).



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

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

### **1. Aspect légal**

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

### **2. Aspect technique**

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

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

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

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

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

## **III. - EFFETS DE LA SERVITUDE**

### **A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE**

#### **1 Prerogatives exercées directement par la puissance publique**

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

## **2 Obligations de faire imposées au propriétaire**

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

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

### **B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL**

#### **1 Obligations passives**

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

#### **2° Droits résiduels du propriétaire**

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

## INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

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

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

### MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

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

#### ❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

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

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

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

#### ❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

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

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

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

#### ❖ Article 10 : Hauteur des constructions

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

#### ❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

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

#### ❖ Article 14 : COS

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



La Défense, le **15 OCT 2004**

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



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

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

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements  
Directions départementales de l'équipement

**Objet :** abrogation de la circulaire DAU-DTT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J).

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

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

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

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

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

Arche Sud  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 61 21 22  
mél : [dir@equipement.gouv.fr](mailto:dir@equipement.gouv.fr)

.../...

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

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

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

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

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

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

  
Patrice RAULIN

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

  
François DELARUE



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

L'article L 2231-3 du Code des transports rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

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

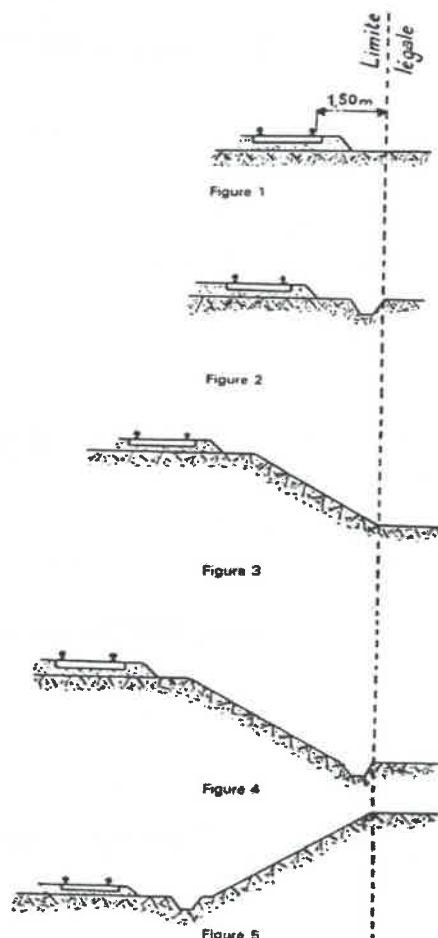
D'autre part, les articles 5 de la Loi de 1845 relative à la Police des Chemins de Fer et L 2231-6 du Code des Transports instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

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

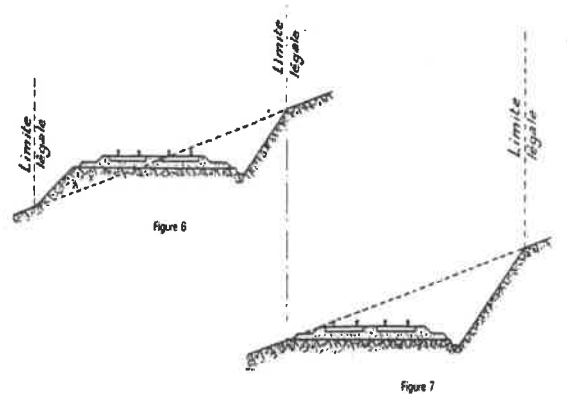
Les distances fixées par loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF.

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

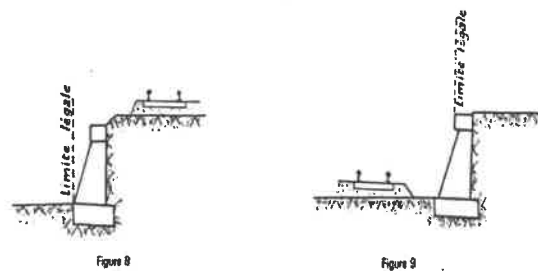
- Voie en plate-forme sans fossé :  
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)
- Voie en plate-forme avec fossé :  
le bord extérieur du fossé (figure 2)
- Voie en remblai :  
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)  
ou  
le bord extérieur du fossé si cette voie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



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



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



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

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

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par le Code des Transport n'ouvrent pas droit à indemnité.

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

#### 1 - Alignement.

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

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

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

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

## 2 - Ecoulement des eaux

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

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

## 3 - Plantations

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

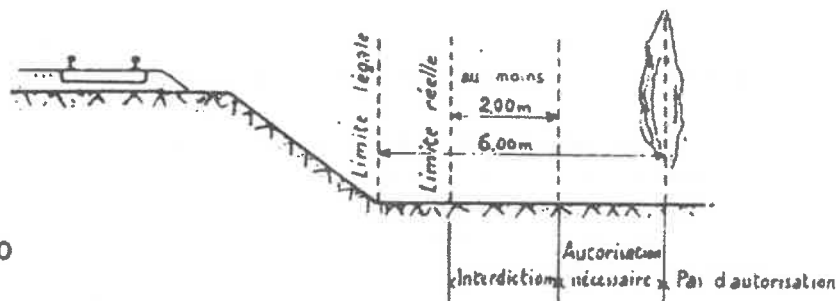


Figure 10

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

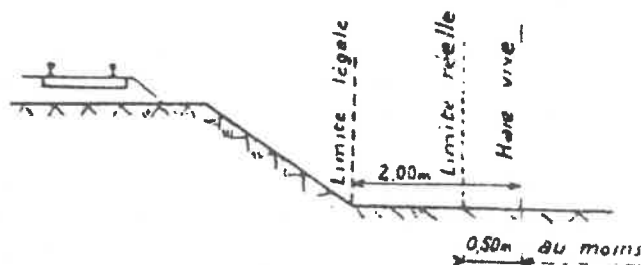
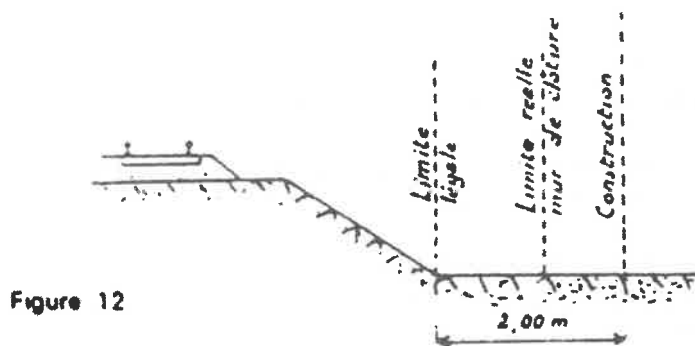


Figure 11

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

## 4 – Constructions

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



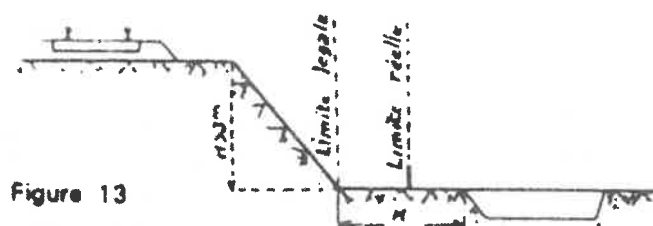
Il en résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du Chemin de Fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

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

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

#### 5 - Excavations

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



#### 6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

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

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

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

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

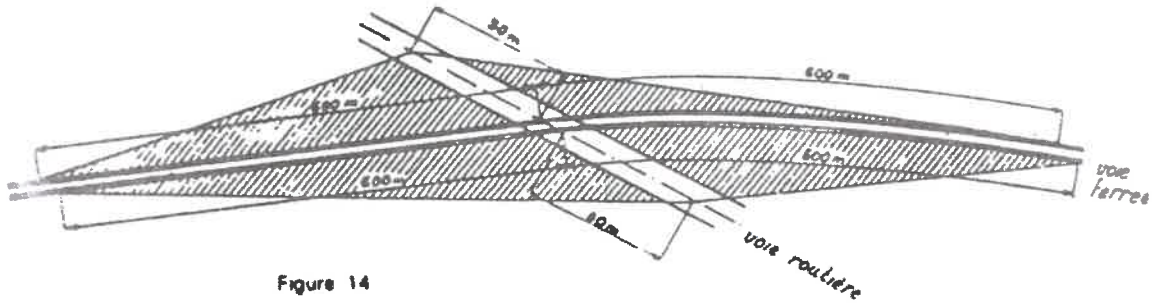


Figure 14