

DDTM de l'Oise
Service Urbanisme et Aménagement
40 rue Jean Racine
BP 20317
60021 Beauvais Cedex

Nos réf : LL/DITN -1482 - ST
Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX
Tél : 06 12 18 35 96
Mail : sylvie.trevaux@sncf.fr

Objet : PAC pour la révision du PLU sur la commune d'Amblainville.

Lille, le 23 novembre 2023

Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du groupe public unifié SNCF.

Par courrier adressé à nos services le 27 septembre 2022, vous nous informez de la révision du PLU sur la commune d'Amblainville.

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

Report de la Servitude d'utilité public aux documents du PLU

La commune d'Amblainville est traversée par la ligne d'Epinay Villetaneuse au Treport Mers N° 325 000, qui appartiennent toujours 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, Modifié par Ordonnance n°2021-444 du 14 avril 2021.

À la suite de la promulgation de l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et de son décret d'application n°1772-2021 en date du 22 décembre 2021, un nouveau document reprenant l'ensemble des servitudes d'utilités public ferroviaire a été rédigé, il est en cours de validation gouvernementale, nous vous adresserons ces documents dès leur parution.

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

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

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

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

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

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

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

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

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

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

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

Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.


Signé : S. TREVAUX



Laurent Lesmarie.
Directeur Immobilier Territorial Hauts de France-Normandie

Pièces jointes :

- Ordonnance n°2021-444 du 14 avril 2021
- Circulaire ministérielle du 15 octobre 2004
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants



Ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire

NOR : TRAT2101787R

ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2021/4/14/TRAT2101787R/jo/texte>

Alias : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2021/4/14/2021-444/jo/texte>

JORF n°0089 du 15 avril 2021

Texte n° 38

Dossier Législatif : Ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire

Version initiale

Le Président de la République,
Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de la transition écologique,
Vu la Constitution, notamment son article 38 ;
Vu le code civil, notamment ses articles 640 et 641 ;
Vu le code de l'environnement, notamment le II de son article L. 566-12-1 et son article L. 566-12-2 ;
Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L. 2111-15, L. 2132-12 et L. 2132-18 ;
Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;
Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment le chapitre IV du titre III de son livre 1er ;
Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2231-1 à L. 2231-9, L. 2232-1 et L. 2232-2 ;
Vu la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, notamment son article 1er ;
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 169 ;
Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, notamment son article 14 ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;
Le conseil des ministres entendu,
Ordonne :

Article 1

Le chapitre 1er du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Chapitre 1er

« Mesures relatives à la conservation

« Art. L. 2231-1.-I.-La consistance du domaine public ferroviaire est définie à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

« II.-La fixation des limites du domaine public ferroviaire au droit des propriétés riveraines peut être effectuée, à la demande des propriétaires riverains ou du gestionnaire d'infrastructure, dans le cadre d'une procédure amiable définie par décret en Conseil d'Etat.

« III.-L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la délimitation du domaine public ferroviaire au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.

« L'alignement est réalisé :

« 1° A la demande du gestionnaire d'infrastructure ou des propriétaires riverains ;

« 2° En l'absence d'accord entre le gestionnaire d'infrastructure et les propriétaires riverains à l'issue de la procédure prévue au II du présent article.

« L'alignement individuel est délivré au propriétaire par arrêté du représentant de l'Etat dans le département, conformément au plan d'alignement s'il en existe un. En l'absence d'un tel plan, il constate la limite du domaine public ferroviaire au droit de la propriété riveraine.

« Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, est pris par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et détermine la limite entre le domaine public ferroviaire et les propriétés riveraines, après enquête publique organisée conformément aux dispositions du chapitre IV du titre III du livre 1er du code des relations entre le public et l'administration.

« La publication d'un plan d'alignement transfère de plein droit la propriété du sol des propriétés non bâties, dans les limites qu'il détermine, au propriétaire du domaine public ferroviaire.

« La propriété du sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est transférée, dès la destruction du bâtiment, au propriétaire du domaine public ferroviaire.

« Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, réglée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Art. L. 2231-2.-I.-Sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire les servitudes d'écoulement des eaux

prévues par les articles 640 et 641 du code civil.

« II.-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.

« Art. L. 2231-3.-I.-Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire. Leurs propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

« II.-Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, et après constat par procès-verbal par un agent assermenté missionné du gestionnaire d'infrastructure, 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 d'infrastructure.

« Art. L. 2231-4.-Toute construction, autre qu'un mur de clôture, dont la distance 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, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdite.

« Art. L. 2231-5.-Tout terrassement, excavation ou fondation, dont la distance 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, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdit. Ce décret détermine en outre, en fonction de cette distance, la profondeur maximale de ces terrassement, excavation ou fondation.

« Art. L. 2231-6.-Tout dépôt, de quelque matière que ce soit, toute installation de système de rétention d'eau, dont la distance 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, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdit. Ce décret détermine en outre, en fonction de cette distance, la hauteur ou la profondeur maximale de ces dépôt ou installation.

« Art. L. 2231-7.-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 par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre, la sous-station électrique ou le passage à niveau, inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

« 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.

« Art. L. 2231-8.-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, existant dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6, moyennant une indemnité.

« L'indemnité est réglée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Les constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, peuvent uniquement être entretenues dans cet état.

« Art. L. 2231-9.-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.

« Art. L. 2231-10.-Le gestionnaire d'infrastructure peut demander au représentant de l'Etat dans le département, dans le respect des exigences prévues par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, une autorisation de simple passage ou une autorisation d'occupation temporaire sur la propriété d'un riverain en vue d'effectuer des travaux de maintenance ou de modernisation du réseau ferroviaire.

« Art. L. 2231-11.-I.-Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sans préjudice des dispositions du II de l'article L. 566-12-1 et de l'article L. 566-12-2 du code de l'environnement.

« II.-Les conditions et modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 2

Le premier alinéa de l'article L. 2232-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les personnes qui contreviennent aux dispositions du chapitre 1er sont condamnées à supprimer, dans le délai déterminé par le juge administratif, les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, faits contrairement à ces dispositions. »

Article 3

La deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifiée :

1° L'article L. 2132-12 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2132-12.-Les atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public ferroviaire sont définies au chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports. » ;

2° L'article L. 2132-18 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2132-18.-Les atteintes aux servitudes établies au profit du domaine public ferroviaire définies au chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports sont réprimées conformément aux dispositions des articles L. 2232-1 et L. 2232-2 du même code. »

Article 4

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports, dans leur rédaction issue de la présente ordonnance, entrent en vigueur le 1er janvier 2022, à l'exception de celles de son article L. 2231-1.

Les articles L. 2231-4, L. 2231-5, L. 2231-6 et L. 2231-7 du code des transports, dans leur rédaction issue de la présente ordonnance, ne sont pas applicables aux projets de construction, d'aménagement, d'installation, de terrassement, d'excavation, de fondation, de dépôt, de quelque matière que ce soit, ou d'installation de système de rétention d'eau, qui, antérieurement au 1er janvier 2022, ont été entrepris de façon certaine dans le respect de la législation applicable, au regard de l'ensemble des circonstances de droit et de fait, telles que notamment les actes administratifs intervenus, les contrats conclus et les travaux engagés.

Article 5

Le Premier ministre, la ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Fait le 14 avril 2021.

Emmanuel Macron
Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Jean Castex

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Jean-Baptiste Djebbari

La ministre de la transition écologique,
Barbara Pompili

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

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

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

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

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

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

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

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

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

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

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

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

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

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

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

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

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

❖ Article 14 : COS

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



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-DIT 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-DIT 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 81 21 22
mél : dit@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

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).