

Ville de Villenoy
Hôtel de Ville
Service Urbanisme
4, rue de la Marne
77124 Villenoy

Saint-Denis, le 04/04/2025

- Affaire suivie par : Coralie VOLLEBERG

-
- N/Réf. : DIIDF/URBA/VILLENROY
 - Affaire suivie par : Ali LOUNI / Urbane LEDESERT

Objet : Avis du Groupe Public Unifié sur le projet de PLU

Monsieur Le Maire,

Par courrier en date du 24 février 2025, vous m'avez consulté afin de connaître l'avis de la SNCF, pour ce qui la concerne et au nom de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, sur le projet de révision du PLU pour la commune de Villenoy, arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 12 février 2025.

1. S'agissant des partis d'aménagement proposés

Le foncier du Groupe Public Unifié (GPU) est classé en zone UB, UZ, A et N.

Le règlement de ces zones est compatible avec l'activité ferroviaire dans le sens où il autorise la construction et l'installation de locaux nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics liés aux infrastructures ferroviaires à l'exception de la zone UB qui l'autorise sous conditions.

En effet, le règlement de la zone UB limite les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées à une surface de plancher inférieure ou égale à 10m², ce qui est incompatible avec l'activité ferroviaire présente sur la parcelle AD059.

Afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, le règlement de cette zone devra intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de structures nécessaires à l'activité ferroviaire sans conditions de surface plancher.

De plus, le règlement des zones UB interdit les installations et constructions à usage exclusif d'entrepôts.

Cela pose une difficulté de principe puisque que certains des bâtiments déjà présents pourraient conserver un usage d'entrepôts, sans être forcément liés directement au transport ferroviaire.

Or, la jurisprudence la plus récente admet que, sur le fondement d'une telle règle du PLU, l'autorité administrative compétente remette en cause la possibilité d'exercer dans la zone concernée certains types d'activités liés à des constructions pourtant préexistantes.

Il conviendrait donc d'autoriser explicitement les entrepôts sur les emprises ferroviaires, sans limiter leur usage aux activités ferroviaires.

1. S'agissant des emplacements réservés au profit des collectivités sur du foncier appartenant au GPU

Le PLU prévoit un emplacement réservé (ER2) au profit de la commune, sur du foncier ferroviaire, pour la réalisation d'un chemin permaculture.

Cet ER grève un foncier appartenant à SNCF.

Une demande de mutabilité de ces fonciers devra être faite auprès de SNCF immobilier.

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

Le territoire de la commune de Villenoy est traversé par les emprises de la ligne n°070 000 de Noisy-le-Sec à Strasbourg-Ville.

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

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

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

La localisation des terrains objets de la servitude T1 est disponible sur le Géoportail de l'urbanisme.

Il convient également d'indiquer telles que précisées ci-après, l'identification et les coordonnées actualisées du gestionnaire des servitudes liées à la présence du chemin de fer :

SNCF - Direction Immobilière IDF Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE CS 20012 93212 SAINT DENIS cedex contact.patrimoine.idf@sncf.fr
--

Consultation dans le cadre des permis de construire

Je tiens à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Île-de-France aux coordonnées reprises précédemment.

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Vous remerciant par avance de bien vouloir me tenir informé des suites données à mes observations et m'adresser un exemplaire du PLU approuvé.

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

Ali Louni
Responsable d'urbanisme

Ali LOUNI

SSP0005911

Fiche Détaillée

Identification de l'établissement

Identifiant de l'établissement

SSP0005911

Nom usuel

SNCF Station de distribution d'hydrocarbures

Commune(s)

77513 VILLENNOY

Plan de situation



Nombre d'information de l'administration

1

Historique des informations de l'administration

Identifiant	Date de début	Date de fin	Date de dernière mise à jour
SSP000591101			26/07/2022

Information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée (ex-BASOL) (1/1)

Identifiant de l'information de l'administration

SSP000591101

Date de dernière mise à jour

26/07/2022

Statut de l'instruction

Clôturée

Nom Usuel

SNCF Station de Distribution d'hydrocarbures

Autre(s) identifiant(s)

Non renseignés

Environnement

De 1967 à 1999 la SNCF a exploité une installation de station de distribution d'hydrocarbures dont l'usage était destiné à l'approvisionnement des engins de traction diesel (autorails assurant la desserte des voyageurs entre MEAUX et LA FERTE MILON, locotracteur de manœuvre, petits engins destinés à la maintenance des voies ferrées). Sur le site ont été exploitées deux cuves aériennes d'une capacité de 7 500 litres chacune reposant dans une cuvette de rétention de béton. La station-service était dotée également d'une pompe de dépotage, installée dans le bac de rétention, et d'un poste de distribution. Cette installation était autorisée par l'arrêté préfectoral du 07 août 1967.

Environ 10 000 litres de fuel par mois étaient distribués. Pour effectuer le plein des réservoirs des engins, ces engins de tractions stationnaient sur une voie sur fosse contiguë à la station.

La fermeture de la station de distribution d'hydrocarbures de la gare SNCF est intervenue en fin 1999.

Des investigations de terrain ont été réalisées par campagnes successives. En 2001 l'exploitant a fait procéder à des sondages de reconnaissance des sols afin d'analyser l'état de pollution des terrains.

Le bureau d'études mandaté par l'exploitant, a réalisé 5 sondages jusqu'à une profondeur de 4,8 m et a analysé 21 prélèvements.

Les résultats d'analyses ont montré que :

- les concentrations en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont toutes inférieures aux Valeurs de Définition Sources Sols (VDSS).
- les concentrations en BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes) sont assez marquées sur quelques sondages avec une teneur maximale de 18 mg/kg de MS (matières sèches).
- Les concentrations en hydrocarbures totaux (HCT) au droit du sondage 1, entre 1 et 1,5 m de profondeur et entre 6 et 7,5 m de profondeur sont respectivement de 6 000 et de 4 800 mg/kg de MS.

Les concentrations au droit du sondage 3 et 4 à proximité de la zone de distribution entre 6 et 7,5 m de profondeur pour le sondage 3 et une profondeur variant entre 0 et 1,5 m sont de 11 000 mg/kg de MS.

Concernant le sondage 5 les concentrations en HCT sont comprises entre 4 500 et 4 700 mg/kg de MS sur les prélèvements de béton et en profondeur.

Le bureau d'études a indiqué à l'exploitant qu'une évaluation simplifiée des risques (ESR) est nécessaire.

Compte tenu des résultats des analyses, l'exploitant a décidé de procéder comme suit :

- de déposer complètement l'installation : démolition de la cuvette de rétention, dépose de la pompe de dépotage ;
- de faire le nettoyage superficiel du sol (terrassement sur 0,20 à 0,30 m) au droit de la zone de la cuvette et de ses abords ;
- faire le comblement de la fosse sous voie et renouvellement du ballast pollué ;
- procéder à l'évacuation des produits de démolition, terrassements, vieux ballast en décharge classée ;
- la mise en place de trois piézomètres de mesures (1 en amont et 2 en aval de l'installation) ;
- la réalisation de mesures de contrôle de la nappe deux fois par an (en hautes et en basses eaux) par un laboratoire.

Le dossier administratif ne comporte pas d'analyse des risques résiduels après travaux.

Description

De 1967 à 1999 la SNCF a exploité une installation de station de distribution d'hydrocarbures dont l'usage était destiné à l'approvisionnement des engins de traction diesel (autorails assurant la desserte des voyageurs entre MEAUX et LA FERTE MILON, locotracteur de manœuvre, petits engins destinés à la maintenance des voies ferrées). Sur le site ont été exploitées deux cuves aériennes d'une capacité de 7 500 litres chacune reposant dans une cuvette de rétention de béton. La station-service était dotée également d'une pompe de dépotage, installée dans le bac de rétention, et d'un poste de distribution. Cette installation était autorisée par l'arrêté préfectoral du 07 août 1967.

Environ 10 000 litres de fuel par mois étaient distribués. Pour effectuer le plein des réservoirs des engins, ces engins de tractions stationnaient sur une voie sur fosse contiguë à la station.

La fermeture de la station de distribution d'hydrocarbures de la gare SNCF est intervenue en fin 1999.

Des investigations de terrain ont été réalisées par campagnes successives. En 2001 l'exploitant a fait procéder à des sondages de reconnaissance des sols afin d'analyser l'état de pollution des terrains. Le bureau d'études mandaté par l'exploitant, a réalisé 5 sondages jusqu'à une profondeur de 4,8 m et a analysé 21 prélèvements.

Les résultats d'analyses ont montré que :

- les concentrations en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont toutes inférieures aux Valeurs de Définition Sources Sols (VDSS).
- les concentrations en BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes) sont assez marquées sur quelques sondages avec une teneur maximale de 18 mg/kg de MS (matières sèches).
- Les concentrations en hydrocarbures totaux (HCT) au droit du sondage 1, entre 1 et 1,5 m de profondeur et entre 6 et 7,5 m de profondeur sont respectivement de 6 000 et de 4 800 mg/kg de MS.

Les concentrations au droit du sondage 3 et 4 à proximité de la zone de distribution entre 6 et 7,5 m de profondeur pour le sondage 3 et une profondeur variant entre 0 et 1,5 m sont de 11 000 mg/kg de MS.

Concernant le sondage 5 les concentrations en HCT sont comprises entre 4 500 et 4 700 mg/kg de MS sur les prélèvements de béton et en profondeur.

Le bureau d'études a indiqué à l'exploitant qu'une évaluation simplifiée des risques (ESR) est nécessaire.

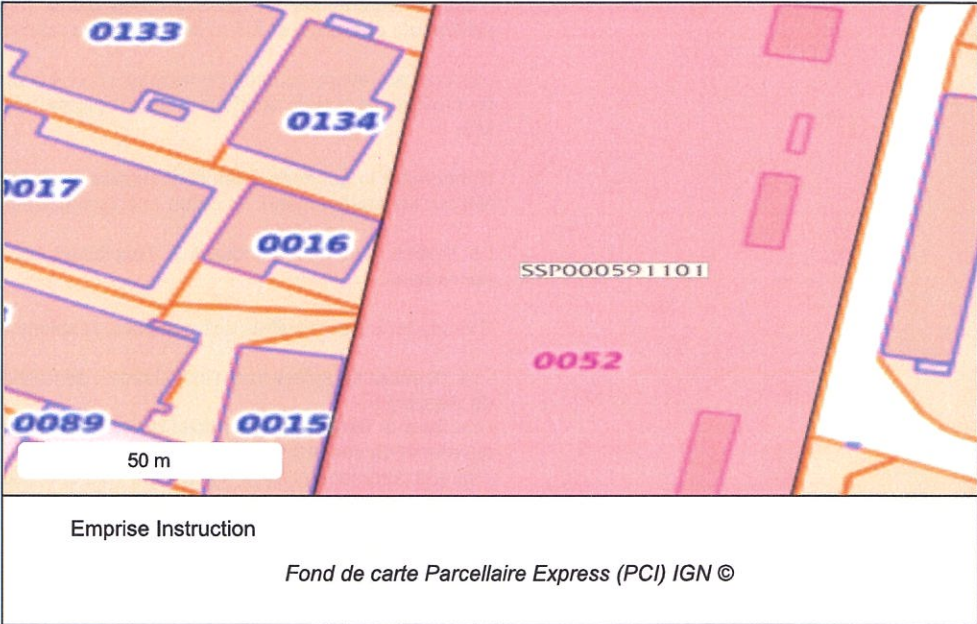
Compte tenu des résultats des analyses, l'exploitant a décidé de procéder comme suit :

- de déposer complètement l'installation : démolition de la cuvette de rétention, dépose de la pompe de dépotage ;
- de faire le nettoyage superficiel du sol (terrassment sur 0,20 à 0,30 m) au droit de la zone de la cuvette et de ses abords ;
- faire le comblement de la fosse sous voie et renouvellement du ballast pollué ;
- procéder à l'évacuation des produits de démolition, terrassements, vieux ballast en décharge classée ;
- la mise en place de trois piézomètres de mesures (1 en amont et 2 en aval de l'installation ;
- la réalisation de mesures de contrôle de la nappe deux fois par an (en hautes et en basses eaux) par un laboratoire.

Le dossier administratif ne comporte pas d'analyse des risques résiduels après travaux.

Polluant(s) identifié(s)
Action(s) instruite(s)
Carte(s) et plan(s)
Carte(s) et plan(s)

Non renseigné(s)
Non renseignée(s)
Non renseigné(s)



Parcelle(s) concernée(s)

Commune	Feuille	Section	Numéro	Code dép.
Villenoy	1	AD	0052	77

Obligation(s) réglementaire(s) liée(s) aux parcelles - SIS/SUP (1/1)

Identifiant de l'obligation réglementaire liée à la parcelle
SSP00059110101

Identifiant de l'information de l'administration liée à l'obligation réglementaire
SSP000591101

Ancien identifiant SIS
Non renseigné/span>

Type d'obligation réglementaire

Secteur d'Information sur les Sols (SIS)	Servitude d'Utilité Publique (SUP)
X	

Code INSEE
Non renseigné

Date de dernière mise à jour
27/05/2024

Date de l'Arrêté Préfectoral
17/05/2024

Nom(s) Usuel(s)
SNCF Station de Distribution d'hydrocarbures

Description
De 1967 à 1999 la SNCF a exploité une installation de station de distribution d'hydrocarbures dont l'usage était destiné à l'approvisionnement des engins de traction diesel (autorails assurant la desserte des voyageurs entre MEAUX et LA FERTE MILON, locotracteur de manœuvre, petits engins destinés à la maintenance des voies ferrées). Sur le site ont été exploitées deux cuves aériennes d'une capacité de 7 500 litres chacune reposant dans une cuvette de rétention de béton. La station-service était dotée également d'une pompe de dépotage, installée dans le bac de rétention, et d'un poste de distribution. Cette installation était autorisée par l'arrêté préfectoral du 07 août 1967.

Environ 10 000 litres de fuel par mois étaient distribués. Pour effectuer le plein des réservoirs des engins, ces engins de tractions stationnaient sur une voie sur fosse contiguë à la station.

La fermeture de la station de distribution d'hydrocarbures de la gare SNCF est intervenue en fin 1999.

Des investigations de terrain ont été réalisées par campagnes successives. En 2001 l'exploitant a fait procéder à des sondages de reconnaissance des sols afin d'analyser l'état de pollution des terrains. Le bureau d'études mandaté par l'exploitant, a réalisé 5 sondages jusqu'à une profondeur de 4,8 m et a analysé 21 prélèvements.

Les résultats d'analyses ont montré que :

- les concentrations en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont toutes inférieures aux Valeurs de Définition Sources Sols (VDSS).

- les concentrations en BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes) sont assez marquées sur quelques sondages avec une teneur maximale de 18 mg/kg de MS (matières sèches).

- Les concentrations en hydrocarbures totaux (HCT) au droit du sondage 1, entre 1 et 1,5 m de profondeur et entre 6 et 7,5 m de profondeur sont respectivement de 6 000 et de 4 800 mg/kg de MS.

Les concentrations au droit du sondage 3 et 4 à proximité de la zone de distribution entre 6 et 7,5 m de profondeur pour le sondage 3 et une profondeur variant entre 0 et 1,5 m sont de 11 000 mg/kg de MS.

Concernant le sondage 5 les concentrations en HCT sont comprises entre 4 500 et 4 700 mg/kg de MS sur les prélèvements de béton et en profondeur.

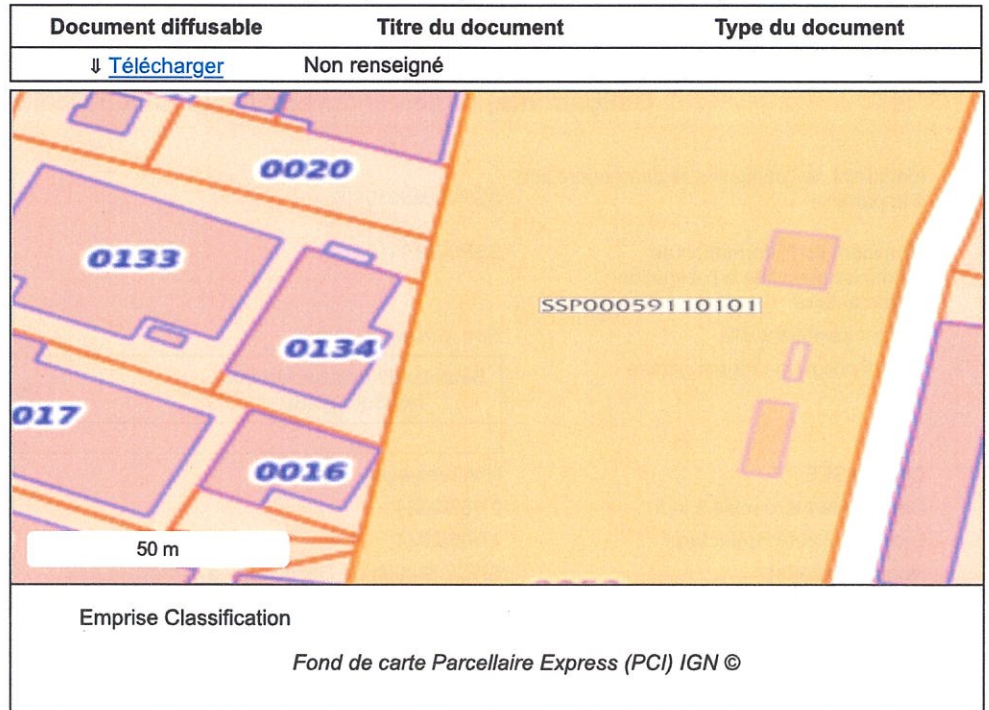
Le bureau d'études a indiqué à l'exploitant qu'une évaluation simplifiée des risques (ESR) est nécessaire.

Compte tenu des résultats des analyses, l'exploitant a décidé de procéder comme suit :

- de déposer complètement l'installation : démolition de la cuvette de rétention, dépose de la pompe de dépotage ;
- de faire le nettoyage superficiel du sol (terrassement sur 0,20 à 0,30 m) au droit de la zone de la cuvette et de ses abords ;
- faire le comblement de la fosse sous voie et renouvellement du ballast pollué ;
- procéder à l'évacuation des produits de démolition, terrassements, vieux ballast en décharge classée ;
- la mise en place de trois piézomètres de mesures (1 en amont et 2 en aval de l'installation ;
- la réalisation de mesures de contrôle de la nappe deux fois par an (en hautes et en basses eaux) par un laboratoire.

Le dossier administratif ne comporte pas d'analyse des risques résiduels après travaux.

Carte(s) et plan(s)



Carte(s) et plan(s)

Parcelle(s) concernée(s)

Commune	Feuille	Section	Numéro	Code dép.
Villenoy	1	AD	0052	77

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

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

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

D – Communications

c) Transport ferroviaire ou guidé

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

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

Définition de l'emprise de la voie ferrée

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

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

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

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

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

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

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

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

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

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

Servitudes en tréfonds (SUP T3)

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

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

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

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

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

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

Textes en vigueur :

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

1.3 Décision

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

1.4 Restrictions de diffusion

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

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

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

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

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

◇ Administrateur local

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

◇ Autorité compétente

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

◇ Prestataire

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

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

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

2.2 Où trouver les documents de base

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

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

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

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

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

2.4 Numérisation de l'acte

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

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

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

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

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

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

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

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

L'assiette

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

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

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

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

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

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

L'assiette est de type surfacique.

3 Référent métier

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

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

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

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

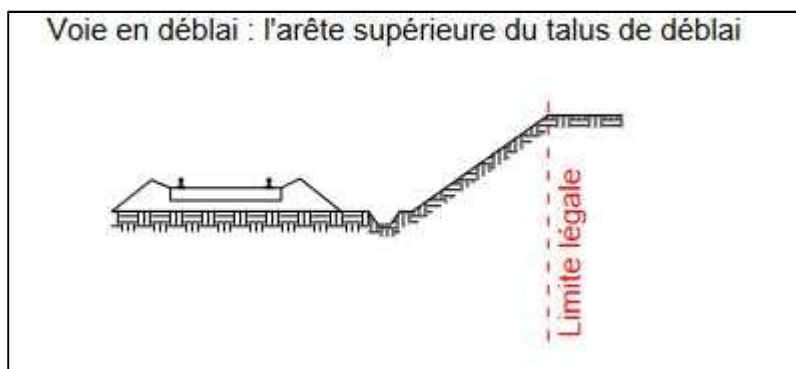
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

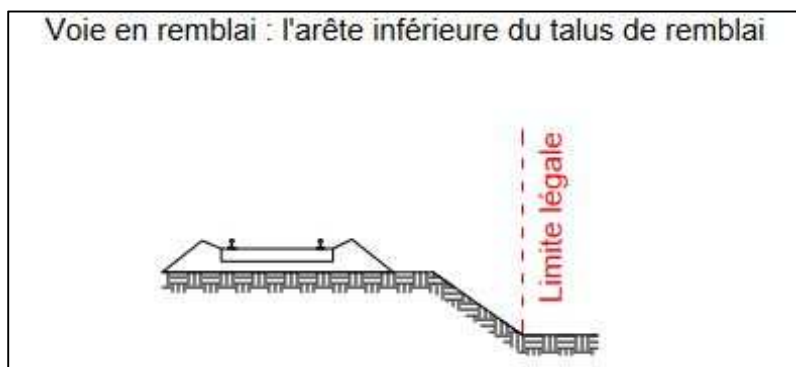
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

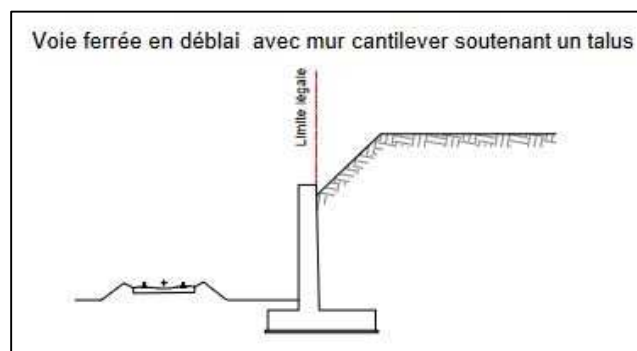
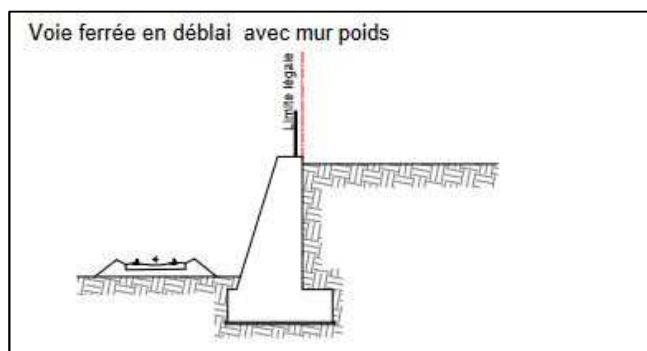
- Arête supérieure du talus de déblai :

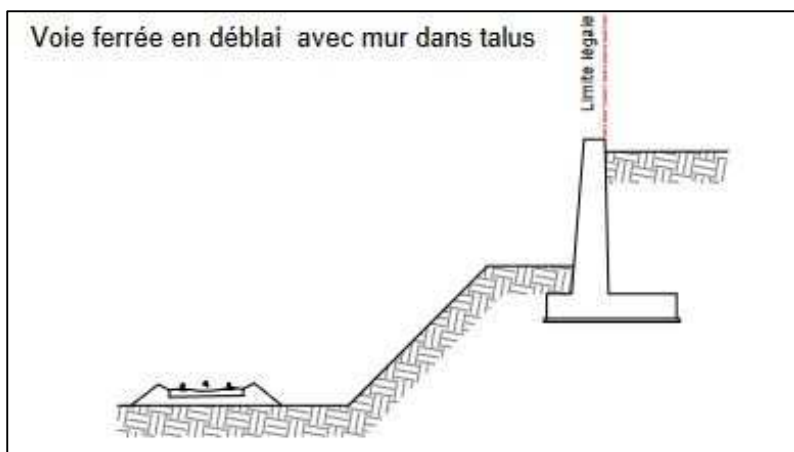


- Arête inférieure du talus du remblai :

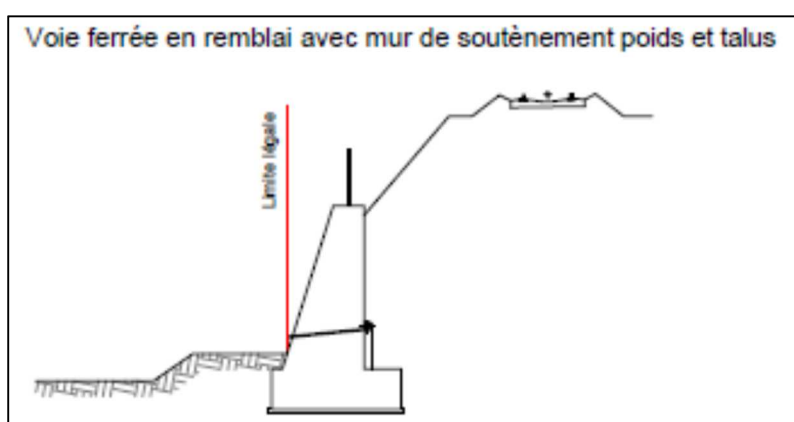


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

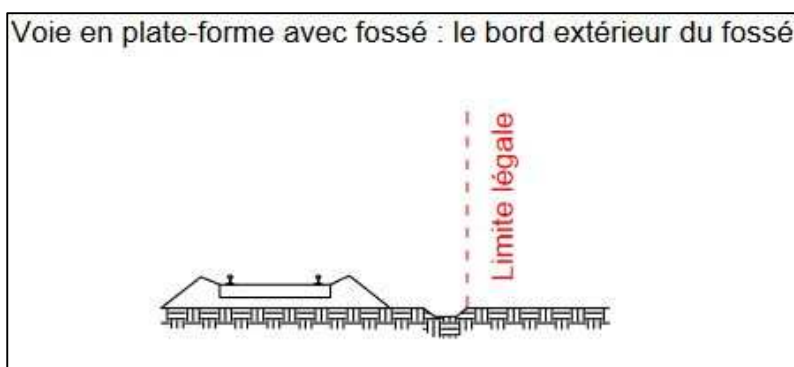




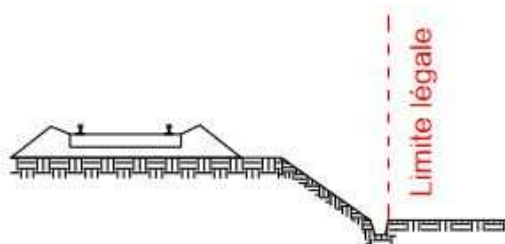
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

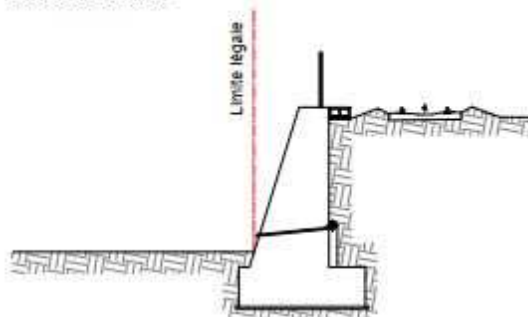


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

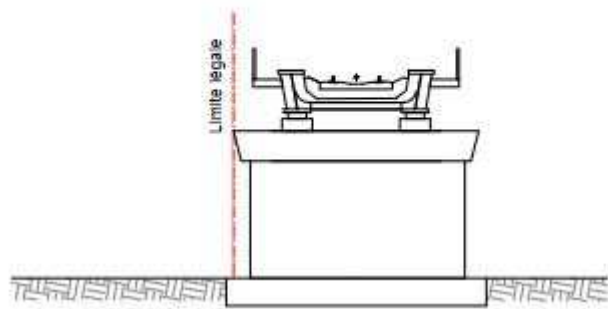


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

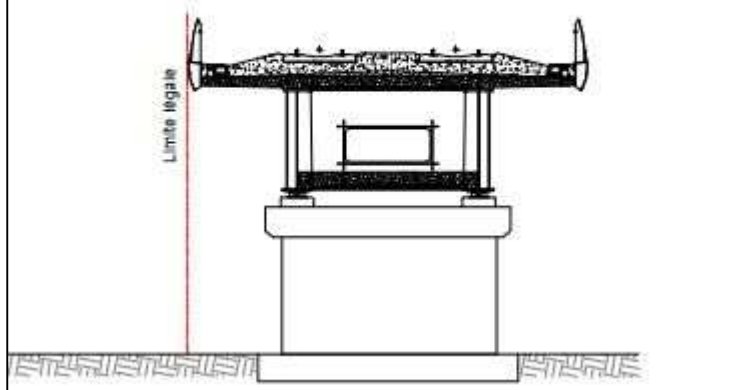
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



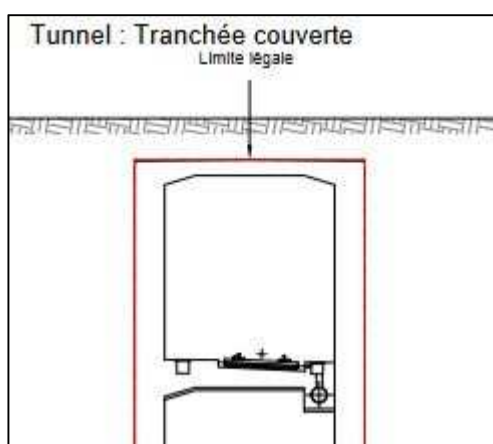
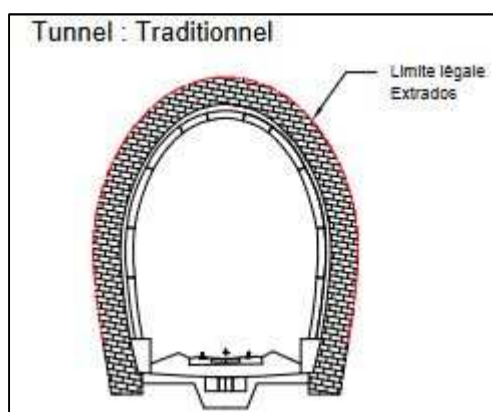
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



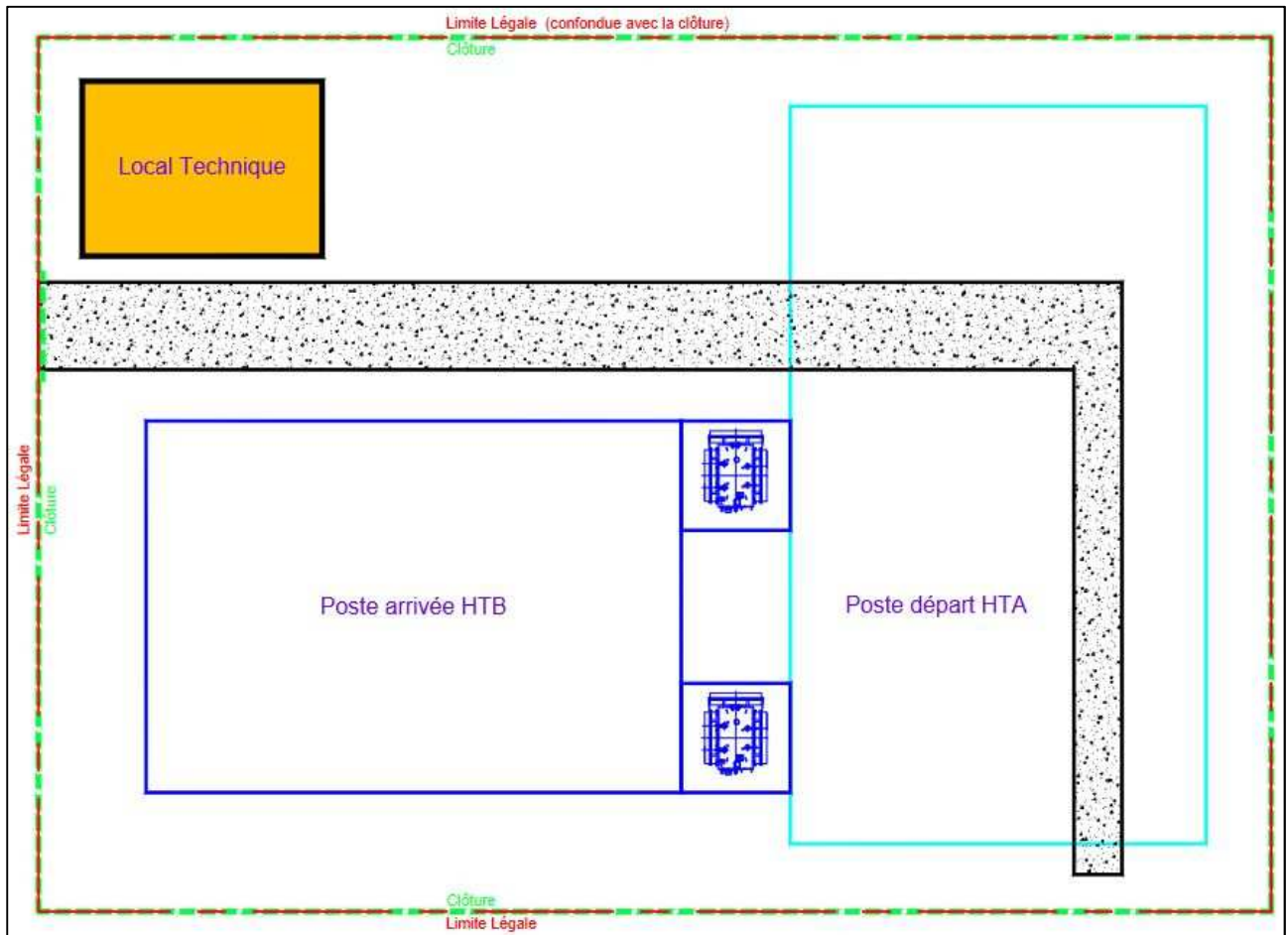
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



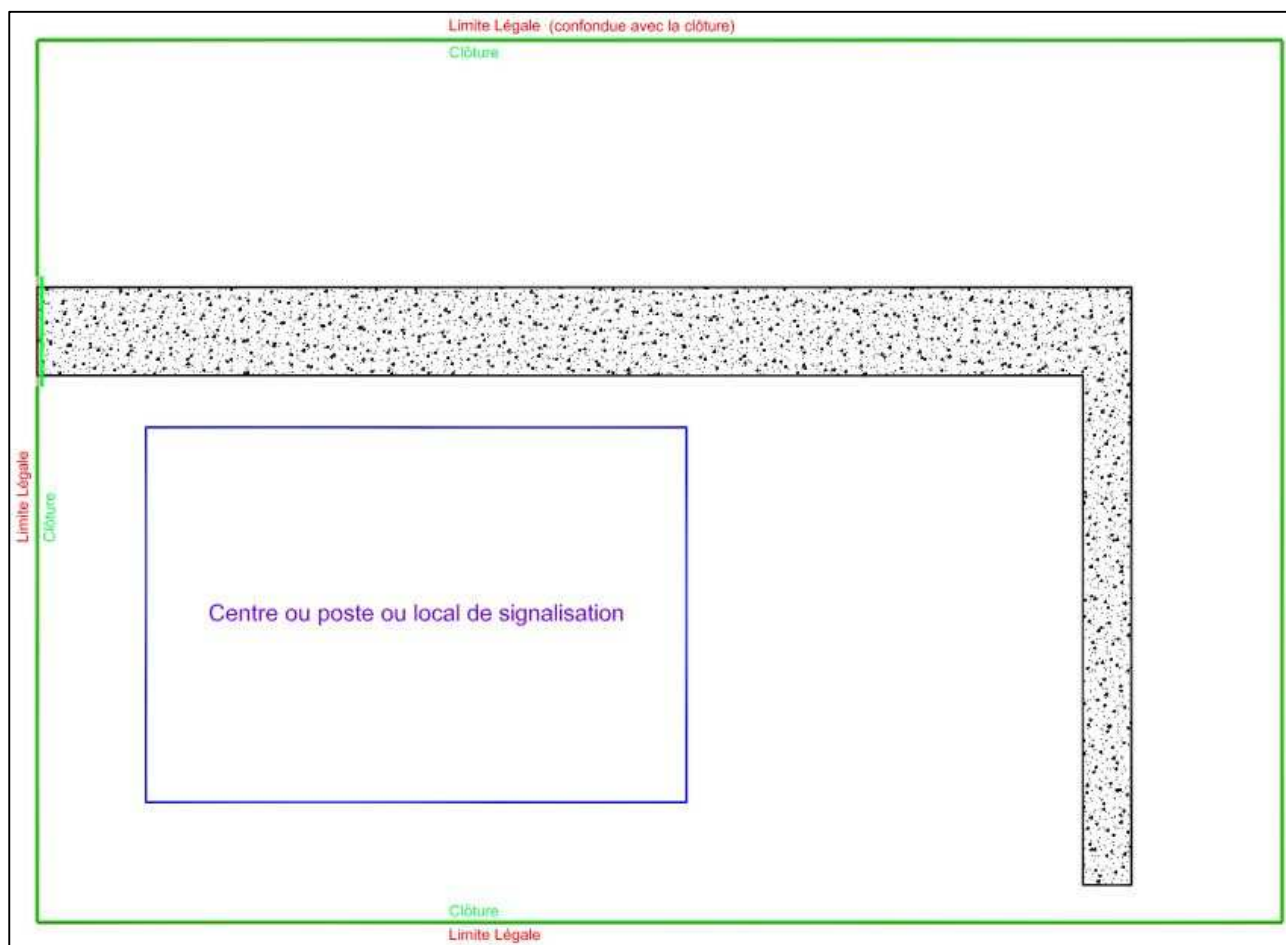
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



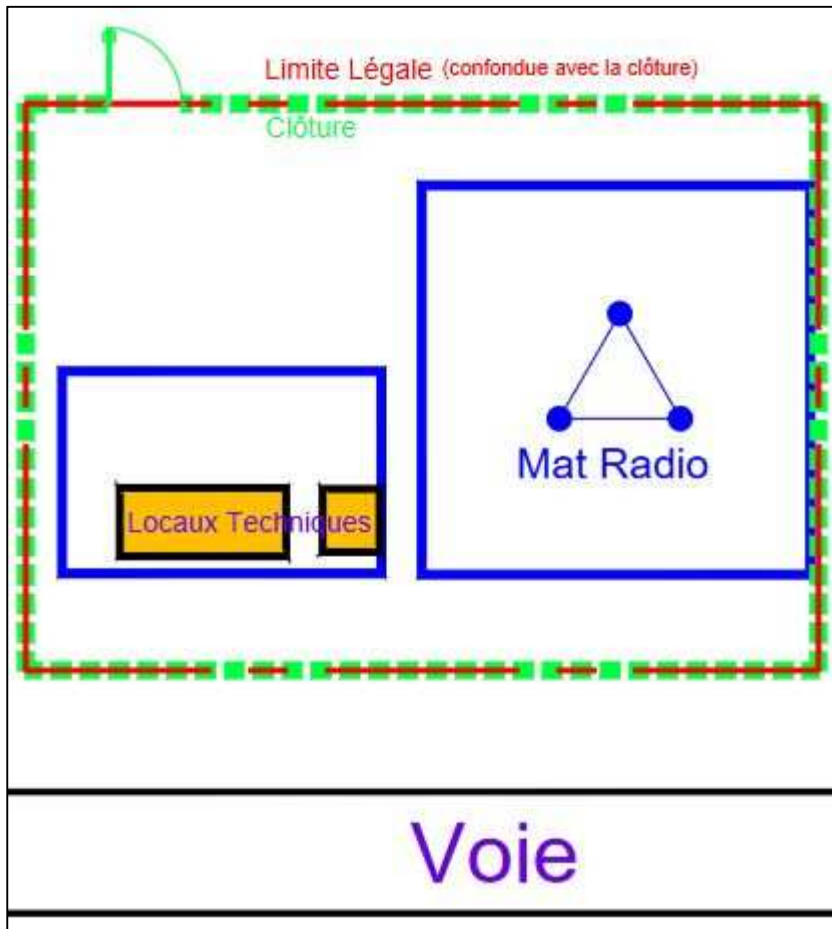
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



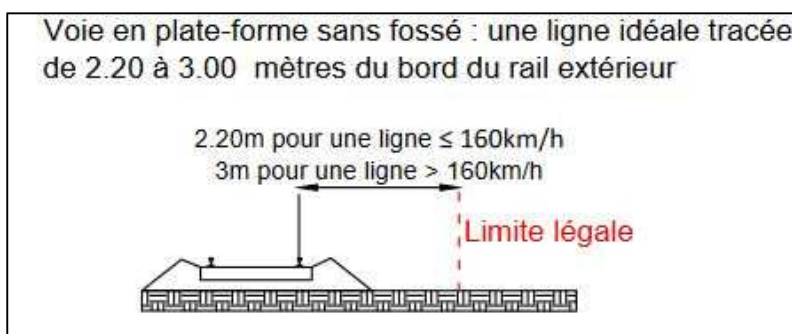
- De la clôture de l'installation radio :



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

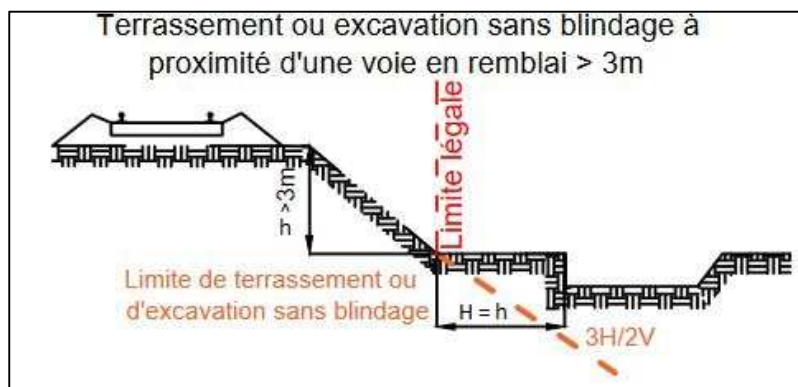
Ou

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



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

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



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

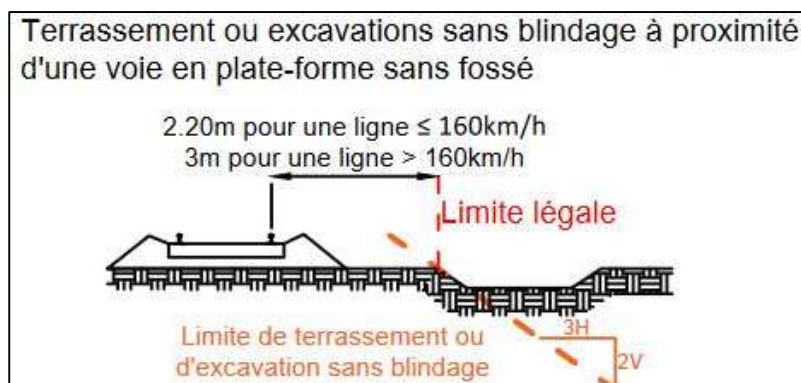
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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

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

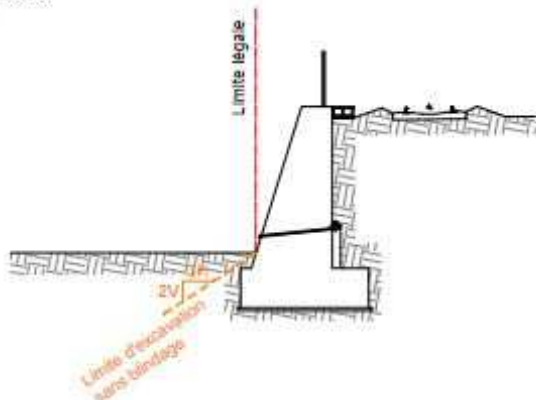
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

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

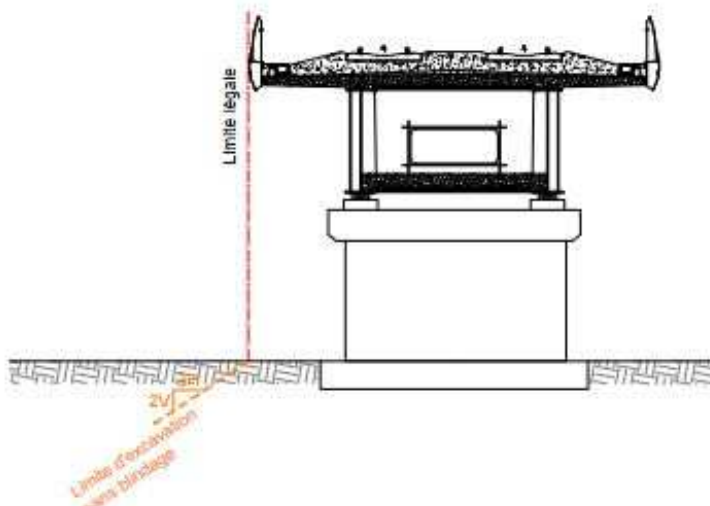


Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.

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



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



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

