



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

Vh
Pm → UUA

Direction régionale
des affaires culturelles d'Ile-de-France

Service territorial de l'architecture et du
patrimoine de Seine-et-Marne
Antenne de Champs-sur-Marne

Affaire suivie par : Marie Roussel

Tél : 01 60 04 17 14
Courriel : marie.roussel@culture.gouv.fr

Réf : MR/LM/n° 2013 04 19
P.J. :
copie :

Champs, le 19 AVR. 2013

Courrier arrivé le 23/04/2013

Courrier arrivé STN		
Date	23/04/13	n° 856
DIR.	Attribution	UUA
DIR. de	Information	UCTM
UAD	Classement	Tous Unifiés
UJ.	Pour	
	projet de réponse	
	En liaison avec	
	pour suite à donner	
	et copie STN	
Avant le		
Diffusé le	23/04/2013	
Copie à		

L'architecte des bâtiments de France

Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne

DDT/ Service Territorial Nord
Unité Urbanisme et Aménagement
Observatoire Territorial et
Planification

Affaire suivie par Cathy Lemoine

Objet : Révision du Plan Local d'urbanisme de la commune de Trilport
Ref : STN 2013 127/UUA - 058

A la suite de votre correspondance portant sur l'élaboration de PLU de Trilport, je vous informe que la commune est affectée par les servitudes suivantes :

I - SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Au titre de la loi du 31 décembre 1913 (servitude AC1) :
Néant

Au titre de la loi du 2 mai 1930 (servitude AC2) :
Néant

II - RECOMMANDATIONS GENERALES, PRESCRIPTIONS

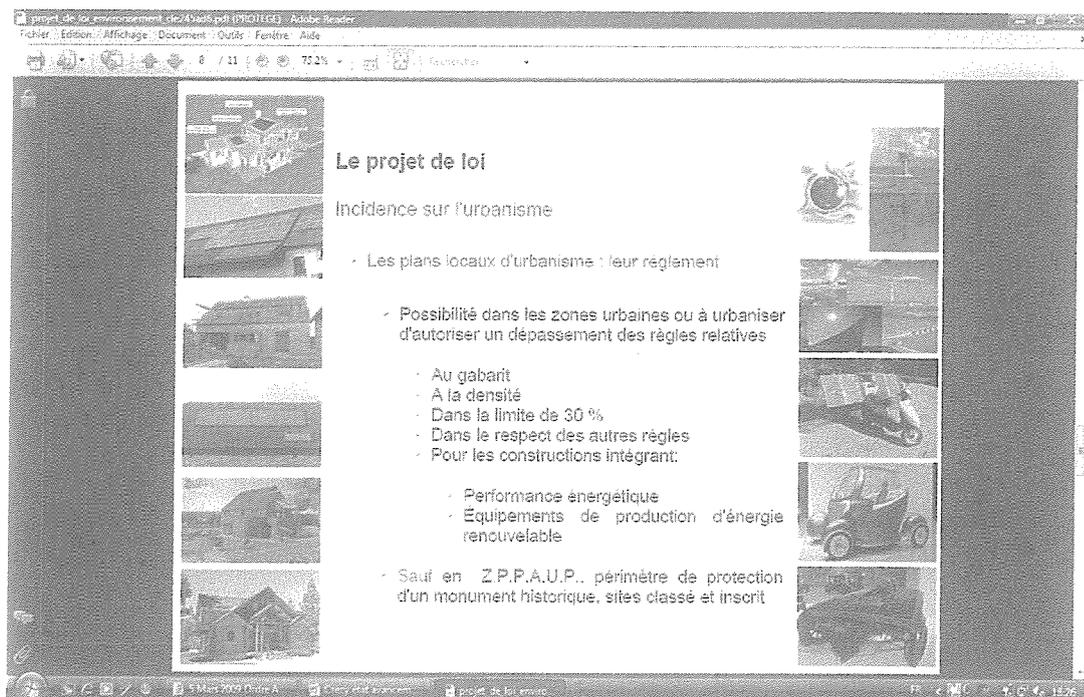
Le pont SNCF, le château d'eau dans le parc de l'ancien château, l'église St Pierre-St Paul, les alignements urbains et espaces intéressants et significatifs du vieux bourg, les fermes et bâtiments anciens, les murs de clôture traditionnels (porches, poternes...) participants au paysage de la commune, les arbres, alignements d'arbres et éléments paysagers remarquables pourront être identifiés et repérés. Ils pourront apparaître dans le plan local d'urbanisme comme étant à préserver et à mettre en valeur.

Par ailleurs, les remarques qui vont suivre tentent d'adapter au mieux le règlement en fonction des nouvelles directions au regard du Grenelle de l'environnement et des nouvelles technologies. Sachant que l'Architecte des Bâtiment de France ne les refuse pas mais sensibilise sur le caractère souvent trop contraignant de la réglementation de leur P.L.U., qui empêche l'adaptation des nouvelles constructions à ces techniques, au détriment d'une qualité paysagère et urbaine pourtant désirée dès l'élaboration de ce document.

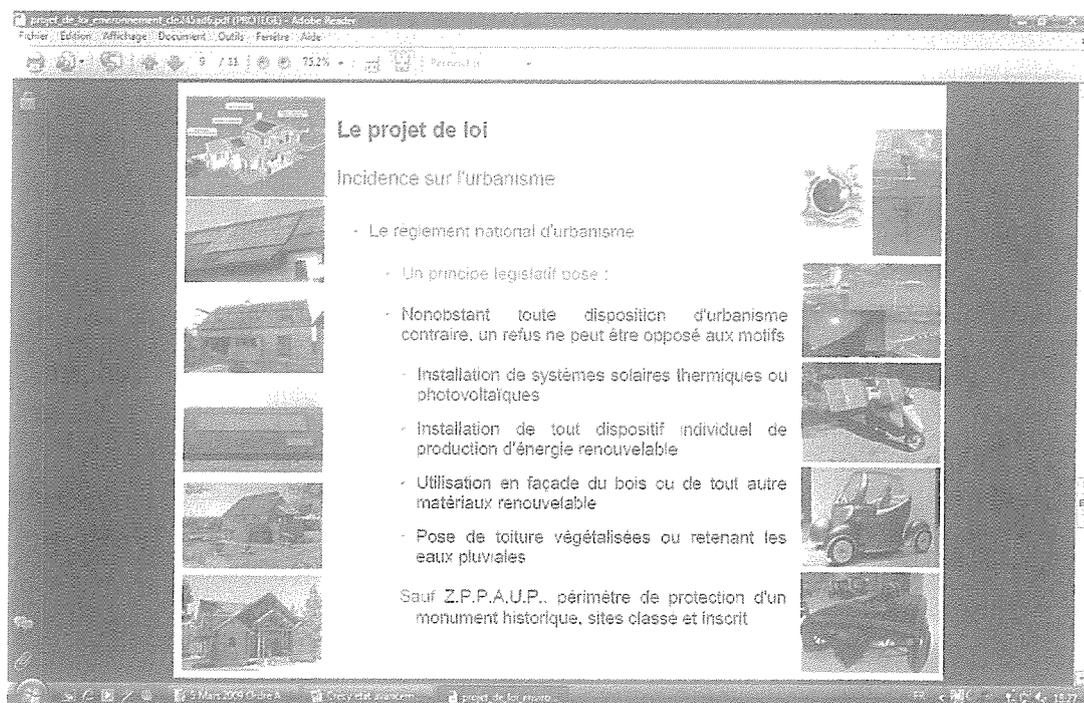
Les documents ci-dessous, extraits de la réunion d'information concernant les autorisations d'urbanisme qui avait organisée par la D.D.E.A. 77 en 2009, illustrent les demandes d'assouplissement allant dans ce sens.

Ces deux documents résument les tolérances au regard d'une moindre consommation de territoire, d'une meilleure insertion dans le paysage avec les nouvelles technologies. Notons que ces dernières vont permettre de faire évoluer le vocabulaire architectural, tout en restant

sensible à une bonne insertion, dont dépend une volumétrie simple, cohérente et discrète par rapport au bâti ancien.



Extrait de la réunion A.U.D.S. Février 2009 – DDE 77



Les remarques d'ordre général sur l'état d'avancement du P.L.U. peuvent s'appliquer à toutes les zones. Pour un zonage plus fin, une superposition avec le plan du cadastre, sur lequel figurent les murs anciens pourra- être effectuée.

- Article 3 – Condition de desserte des terrains par les voies publiques ou privées :

Pour des raisons de meilleure insertion et d'usage cohérent, il faudra veiller à ne pas créer de nouvelles voies publiques ou privées en impasse, mais prévoir des projets suffisamment en amont pour raccorder ces voies aux voiries existantes.

- Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les dispositions de cet article devront être établies de manière à permettre :

- la conservation réhabilitation des murs en maçonnerie traditionnelle élevés à l'alignement sur rue et permettre dans ce cas un retrait suffisant pour le stationnement d'une voiture. En rappelant que le plan de cadastre mentionne ces murs anciens,
- l'orientation des nouvelles constructions en fonction de l'orientation du soleil souvent en cohérence avec celle du bâti ancien déjà implanté selon ces critères, et non parallèle à une voie d'accès publique ou privée.

Dans le cas d'un parcellaire maraîcher, soit très longiligne, l'emprise ne dépassera pas 1/3 de la longueur de la parcelle.

Il faut veiller à éviter la possibilité de construire en double rang par rapport à la voie publique, par une division de parcelle ultérieure.

- Article 10 – La hauteur maximale des constructions :

En cas de terrain en pente, le point de référence du terrain naturel est la moyenne entre le point haut et le point bas, afin de respecter la pente naturelle du terrain sans création de talus.

La hauteur totale des constructions isolées, ne pas donner de hauteur à l'égout du toit, car implique une couverture, or lorsqu'il s'agit de bâtiments annexes, une couverture à très faible pente ou un toit quasi plat est souvent préférable pour un impact mineur. Et dans le cas d'un adossement à un mur ancien, il ne devra pas dépasser ce dernier ou une solution harmonieuse sera étudiée.

Pour les bâtiments implantés à l'alignement ou en retrait, la hauteur de la construction devra également tenir compte du respect des héberges existantes latérales. Cette règle devrait être suffisante et moins problématique à appliquer aux zones où il n'y a pas de règle.

- Article 11 – Aspect extérieur :

Les règles contenues dans cet article sont en général conçues pour s'appliquer aux constructions de type briard ou faisant appel à une architecture dite « traditionnelle ».

Cependant, il est important de prévoir que des adaptations mineures puissent être autorisées pour rendre possible une architecture plus innovante, mieux insérée dans son environnement et également adaptable aux nouvelles technologies à venir – capteurs solaire- qui respecteront l'échelle et la colorimétrie du tissu urbain dans lequel il s'insère.

Les prescriptions édictées par le présent article, relatives aux toitures, aux parements extérieurs, aux clôtures, aux dispositions diverses, pourront ne pas être imposées pour les constructions nouvelles ou innovantes et les extensions s'il s'agit d'un projet d'architecture contemporaine ou utilisant des technologies énergétiques récentes (habitat solaire, architecture bio-climatique...) sous réserve, toutefois, que l'intégration dans l'environnement naturel et le paysage urbain de la construction à réaliser soit particulièrement étudiée.

Dans ce cas, pourront être mis en œuvre, par exemple, des matériaux non traditionnels tels que cuivre, zinc, bardage bois, ou autre matériau renouvelable...

D'une manière générale :

couvertures :

Les pentes de couverture devront tenir compte du plan de la maison, sachant que des constructions de plan quasiment carré ne pourront recevoir une pente de couverture à 45° créant un impact dans le paysage trop prégnant. Cette pente est adaptée aux bâtiments traditionnels briards, peu profonds. La marge des pente sera déterminée en fonction du plan (rectangulaire la longueur sera 1/3 de plus que la largeur) devra être comprise entre 32° et 45° sans refuser, en fonction de l'insertion et la visibilité de la rue, espace public, les couvertures à très faible pente (20°) ou végétalisées (3°).

Il ne faut surtout pas laisser sous entendre la possibilité de couverture pseudo « mansart » absolument non traditionnelle ni innovante et trop prégnante dans un paysage urbain ou non. Pour les garages une couverture terrasse quasi plate ou végétalisée sera envisagée.

La couverture devra être réalisée en petites tuiles terre cuite plates traditionnelles de couleur de ton brun vieilli et nuancé, rouge flammé, brun rouge foncé ou nuancé, à l'exclusion du noir graphite, du brun uni et des tons jaunes type « sablé champagne ou « terre de Beauce ».

Les châssis de toit ne dépasseront pas 78 cm de large x 98 cm de haut. Ils seront encastrés dans la couverture et non pas en saillie. Ils seront à chaque fois que cela est possible axés sur les baies des étages inférieurs et situés dans la partie inférieure du rampant de couverture, le plus près de l'égoût.

Parements extérieurs :

La couleur des matériaux devra respecter la couleur des sables locaux et enduits anciens des constructions de plus de 100 ans.

Fenêtres et portes-fenêtres et volets :

Les fenêtres :

Les ouvertures créées devront être rectangulaires et verticales, de 1,3 à 1,5 fois plus hautes que larges ou dans un rapport compris entre 1/3 et 1/6.

Le PVC est à proscrire sur les bâtiments anciens.

Les menuiseries seront peintes dans un ton différent du blanc pur trop agressif et ne devront pas être de ton bois, qui n'est pas une couleur locale.

Clôtures :

En ce qui concerne les murs en maçonnerie traditionnelle à conserver ou à restaurer à l'identique, il pourrait être précisé que des percements d'une largeur n'excédant pas 3 m pourront éventuellement être autorisés pour permettre l'accès des véhicules à l'intérieur des propriétés. Une ouverture complémentaire destinée aux piétons (largeur inférieure à 1 m) pourra également être permise.

Les portails et portillons inscrits dans ces murs seront soit en bois plein, soit en serrurerie avec grille en partie haute. Ces éléments seront peints. La découpe supérieure, sauf exception justifiée par l'harmonisation avec l'existant, sera rectiligne et horizontale.

Les clôtures en sortie de bourg pourront être constituées d'une haie d'essences végétales locales taillées pouvant être formée d'un mélange panaché d'essences locales par exemple : troènes atrovirens, houx verts, ifs, mahonias (persistants) et de charmes, cornouillers sanguins, hêtres, érables champêtres, à l'exclusion des thuyas et cupressus. Voir les fiches C & C1 jointes. La haie sera doublée ou non d'un grillage à mailles torsadées sur poteaux métalliques. Ces clôtures permettent de faire une transition douce entre les espaces bâtis et les espaces naturels.

- Article 12 – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement :

Les garages en sous sol sont interdits sauf dans le cas suivant :

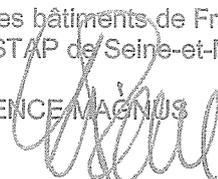
S'il n'y a pas de problème d'intégration urbaine et paysagère notamment en réalisant impérativement l'entrée par le point bas du terrain fortement en pente afin de ne pas avoir à créer de rampe.

III - INFORMATIONS UTILES

Je ne souhaite pas être associée à l'élaboration du PLU.

L'Architecte des bâtiments de France
l'adjoint du chef du STAP de Seine-et-Marne,

LAURENCE MAGNUS





Pôle Valorisation et Transactions Immobilières
 Urbanisme
 5/7, rue du Delta (SN 0088) - 75009 PARIS
 Tél. : 01 53 32 70 00 - Fax : 01 53 32 71 12

Courrier reçu le
 23 AVRIL 2013

Unité Urbanisme aménagement Meaux

Courrier arrivé STN		
Date	22/04/2013 n° 785	
DIRE.	A. Amalio	JITA
D.R.	Infra-urban	IN
UAD	Changement	5
NEL	projet de réponse	
En l'attente de la poursuite à décrire et conseil d'UR		
Avis de 12		
22/04/2013		

Préfecture de Seine et Marne
 Direction Départementale des Territoires
 Service Territorial Nord
 Unité Urbanisme et Aménagement
 Barrage de la Marne
 77100 MEAUX cedex
 à l'attention de Madame Cathy LEMOINE

N/Réf. : DTIRP/MG/2013/62130

Affaire suivie par : Maryline GUILLIER
 01 53 32 70 41

Paris, le 15 avril 2013

Madame,

Par courrier du 25 mars 2013, vous avez bien voulu m'informer de la décision du conseil municipal de la commune de TRILPORT, par délibération du 28 février 2013, d'engager la procédure d'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme.

Cette procédure fait suite à l'annulation de la délibération du 4 février 2011 approuvant le PLU par jugement du 20 décembre 2012 du Tribunal administratif de Melun.

J'ai donc l'honneur de vous communiquer les renseignements suivants :

ELEMENTS IMPOSES

1 – Servitudes d'utilité publique

Le territoire de cette commune étant traversé par les emprises de la ligne de Noisy-le-Sec à Strasbourg-Ville du km 49,885 au km 52,376, la fiche T1 et la notice technique ci-jointes qui identifient les servitudes imposées aux riverains du chemin de fer doivent être intégrées aux documents annexes du PLU intitulé « Servitudes d'utilité publique ».

Je dois préciser qu'en raison de l'évolution des textes de loi intervenue en décembre 2010 et particulièrement de l'abrogation partielle de la loi du 15 juillet 1845 et sa transposition dans le Code des Transports, la fiche T1 relative aux servitudes liées à la présence du chemin de fer est en cours de refonte par notre Direction Juridique.

Dans l'attente de la transmission du nouveau texte, la fiche T1 et son annexe ci-jointes doivent être annexées en intégralité dans le PLU.

Le plan des servitudes doit faire apparaître sous une trame spécifique les emprises du chemin de fer et préciser en légende, qu'il s'agit de la « zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer ».

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

SNCF
Délégation Territoriale de l'Immobilier
Région Parisienne
5/7 rue du Delta
75009 PARIS

Réseau Ferré de France
Direction Régionale Ile de France
174 avenue de France
75013 PARIS

Je vous rappelle en effet que Réseau Ferré de France, dénommé RFF, établissement public et commercial créé le 1^{er} janvier 1997, est devenu propriétaire depuis cette date des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et des immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport, appartenant précédemment à l'Etat et gérés par la SNCF.

2 - Bois

La présence de bois classés dans la zone assujettie aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer.

a) aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 précitée 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.

b) 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.

3 - Urbanisme

Je tiens enfin 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 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 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 de votre Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Délégation Territoriale de l'Immobilier Région Parisienne.

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.

ELEMENTS INFORMATIFS

1 – Avis de la SNCF

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée à tous les stades de l'élaboration et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

2 – Zonage

La zone ferroviaire se révélant incompatible avec le principe de mixité et de renouvellement urbain fixé par la loi SRU du 13 décembre 2000, la SNCF et RFF souhaitent inscrire tous leurs terrains en zone banalisée, en prévoyant toutefois des règles spécifiques relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectif, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

3 – Projet d'intérêt général

Je n'ai pas connaissance à ce jour de projet ferroviaire ayant un impact sur le territoire de cette commune.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.



Maryline GUILLIER
Chargée d'urbanisme

PJ :
Fiche T1 et son annexe technique

VOIES FERREES

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 :

- constructions ;
- excavations ;
- dépôt de matières inflammables ou non.

- Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifiés 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.

.../...

I - PROCEDURE D'INSTITUTION

A - Procédure

Application des dispositions 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 pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- 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 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- 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 gares, cours de gares et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;
- ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté du Commissaire de la République, a pour but essentiel, d'assurer le respect des limites du chemin 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 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 Commissaire de la République.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des Commissaires de la République 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 existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), 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 chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) 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 L. 322-3 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 - Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Commissaire de la République.

III - EFFET DE LA SERVITUDE

A - Prérogatives de la puissance publique

1°) Prérogatives 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 (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 construction, 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 du Commissaire de la République (loi des 16-24 août 1790). 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 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 existants dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10, loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif, à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11 alinéas 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

B - Limitation au droit d'utiliser le sol

1°) Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un croisement 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 de la voie ferrée 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 du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'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 magasins, hangars, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

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

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 8, loi du 15 juillet 1845).

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 6, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3, loi du 15 juillet 1845).

2°) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République 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 9, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République, 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 du Commissaire de la République déterminant dans chaque cas la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer 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 du Commissaire de la République délivrée après consultation de la S.N.C.F.

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, à condition d'en avoir obtenu autorisation du Commissaire de la République.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).

NOTICE TECHNIQUE

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

-1-:-

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer 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 et 6 de ladite loi 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 la 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 S.N.C.F.

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

a) Voie en plate-forme sans fossé

Une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1).

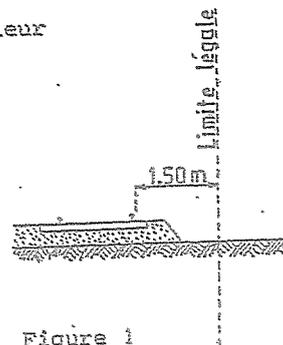


Figure 1

b) Voie en plate-forme avec fossé

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

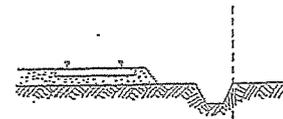


Figure 2

c) Voie en remblai

L'arête inférieure du talus du remblai (figure 3).

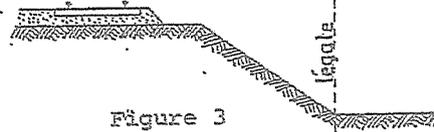


Figure 3

ou

Le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4).

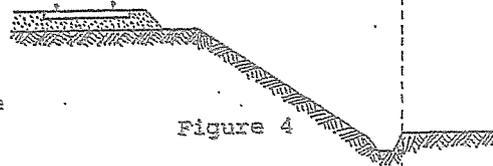


Figure 4

d) Voie en déblai

L'arête supérieure du talus du déblai (figure 5).



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).

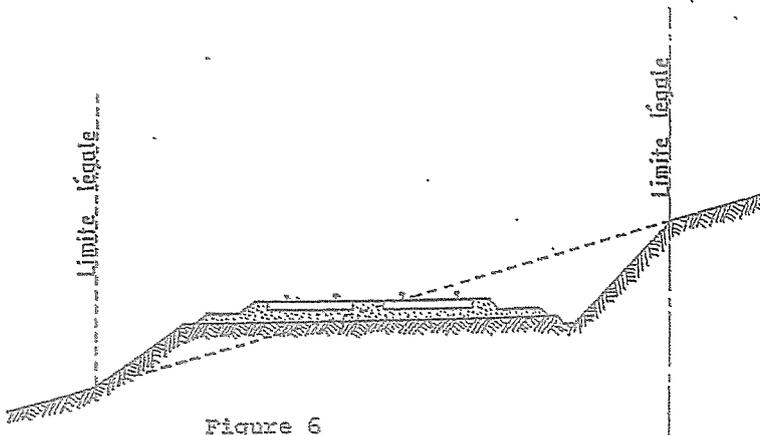


Figure 6

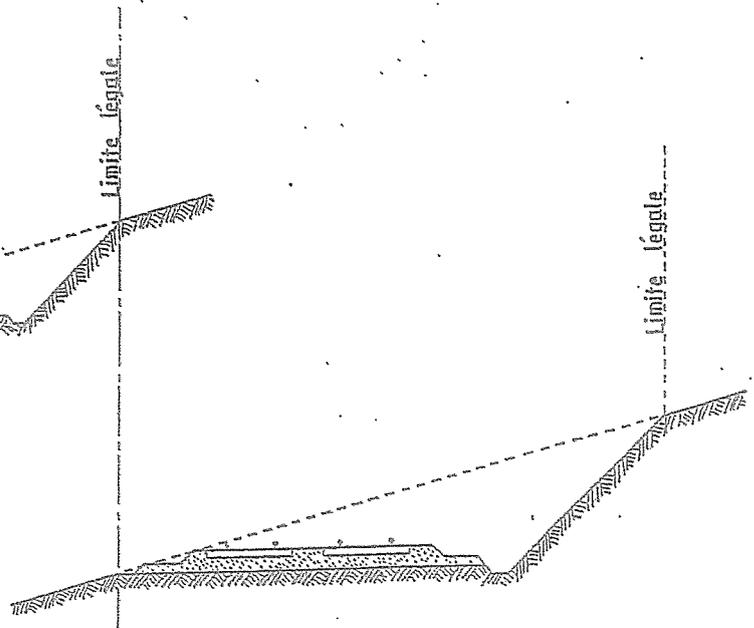


Figure 7

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).

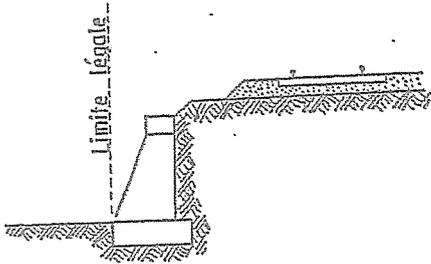


Figure 8

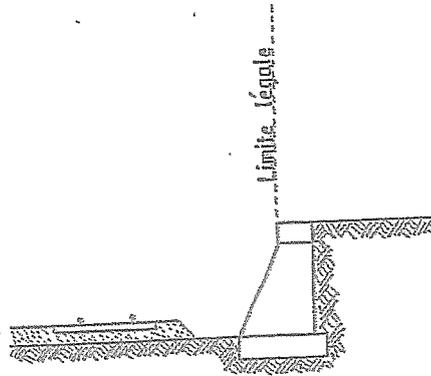


Figure 9

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 la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de Fer 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 de la loi de 1845, 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 de la loi du 15 juillet 1845, 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

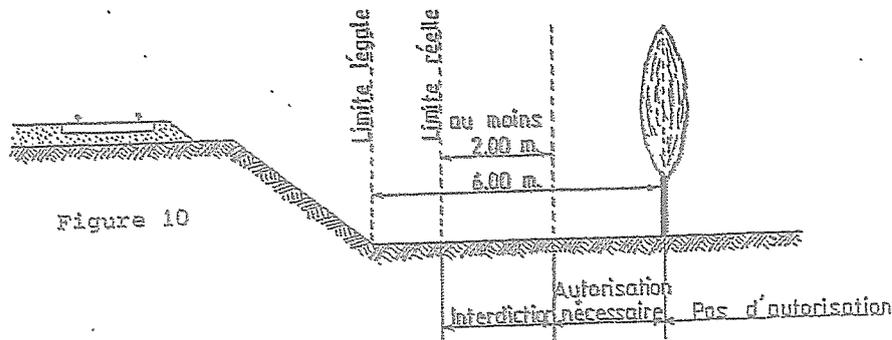
Les riverains du Chemin de Fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

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 m de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale.



.../

b) Haies vives

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

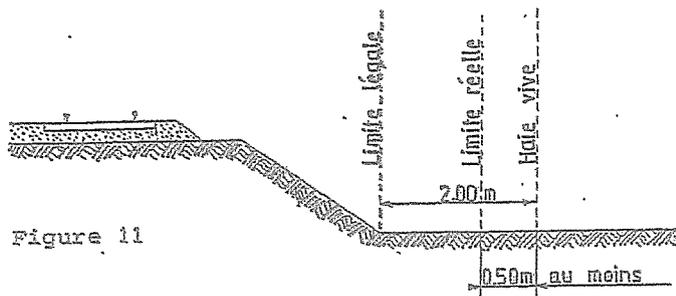


Figure 11

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

4 - Constructions

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

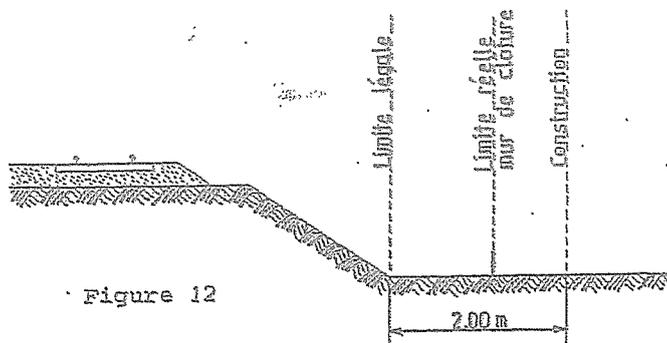


Figure 12

Il 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 m de la limite légale.

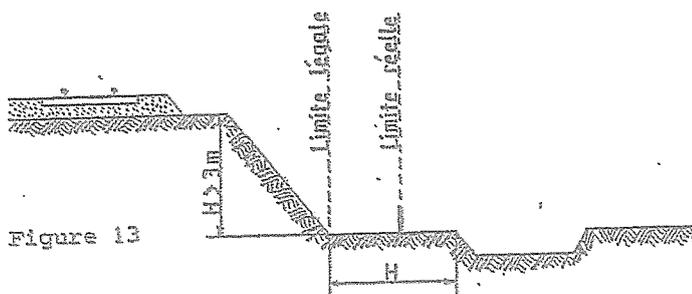
Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

.../

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la S.N.C.F., 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.

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 clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toutes superstructures 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, remblais 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 S.N.C.F., 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).

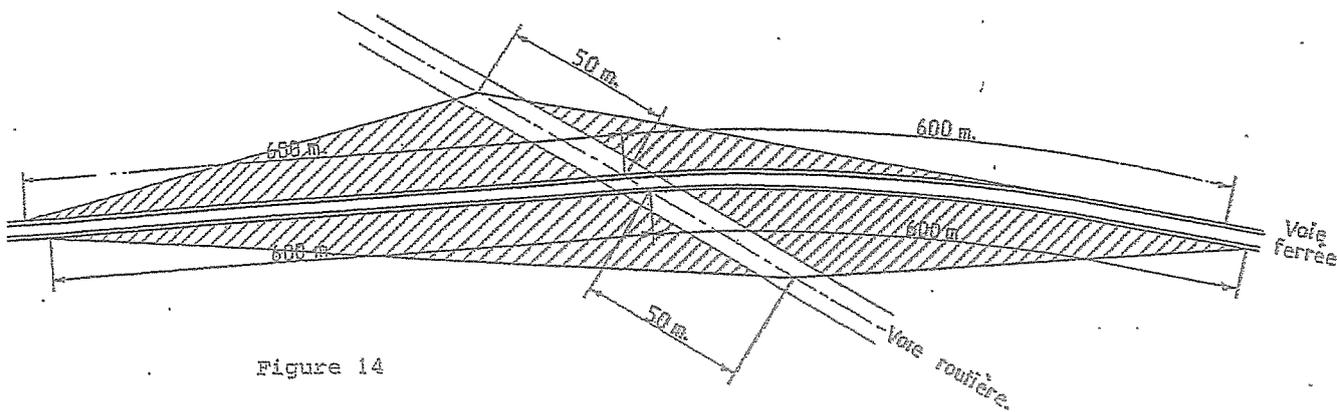


Figure 14