

DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE SUD-EST

Pôle Gestion Immobilière
CAMPUS INCITY
116 Cour Lafayette
CS 13511 – 69003 LYON



DDT DE L'ISERE
17 boulevard Joseph Vallier
BP 45
38040 GRENOBLE Cédex 9

A l'attention de Pierre-Alain MAQUERET

LYON, le 14 juin 2024

* **N/Réf : CPS N°M3/4_N°78170**
* Affaire suivie par Lou CLAUZIER

OBJET :

- Commune de : **SAINTE MARIE D'ALLOIX**
- Dossier : PC 038 417 20 20002 M01
- Projet de : *Organisation des îlots flottants passant de 6 à 3 îlots, position et nombre des postes de conversion qui passe de 1 à 0, définition du système d'ancrage et des accès pour le personnel d'exploitation*
- Nom du demandeur : **EDF RENOUVELABLES FRANCE**
- Adresse du projet : *(Section C n°339) "Articol" - 38660 Sainte-Marie-d'Alloix*

Madame, Monsieur,

Par mail en date du 06/06/2024 et reçu dans nos services le 06/06/2024, vous avez sollicité l'avis de SNCF concernant le projet cité en objet, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, notamment l'article R 423-59.

Je vous informe que **SNCF n'a pas d'objection à faire valoir à l'encontre du projet envisagé, sous réserve que le pétitionnaire prenne bien en compte les servitudes reprises par les articles L. 2231-1 et suivants et R. 2231-1 et suivants** du Code des transports, notamment celles mentionnées ci-dessous, imposés à tous riverains des infrastructures ferroviaires :

1/ Le bénéficiaire devra respecter les dispositions de l'Ordonnance n°2021-444 du 14 avril 2021 et du Décret n°2021-1772 du 22 décembre 2021, joints.

2/ Il conviendra d'aviser le bénéficiaire ainsi que le maître d'ouvrage des dispositions suivantes à appliquer :

Les servitudes d'inconstructibilité ou de recul sont calculées à partir de la limite d'emprise de la voie ferrée qui est définie réglementairement par l'article R. 2231-2 du code des transports. La limite de l'emprise de la voie ferrée est indépendante de la limite réelle de propriété entre les terrains appartenant au domaine public ferroviaire et les terrains riverains.

L'emprise de la voie ferrée est ainsi définie, selon le cas, à partir :

«1/ De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;

«2/ De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;

«3/ Du bord extérieur des fossés ;

- «4/ Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- «5/ Du bord extérieur du quai ;
- «6/ De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- «7/ De la clôture de la sous-station électrique ;
- «8/ Du mur du poste d'aiguillage ;
- «9/ De la clôture de l'installation radio ;
- «10/ Ou, à défaut, d'une ligne tracée, soit à deux mètres et vingt centimètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/h, soit à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160km/h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

Constructions (articles L.2231-4 et R. 2231-4 du Code des Transports) :

- Aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie dans une distance de 2 m de la limite l'emprise de la voie ferrée (article L.2231-4 et R. 2231-4 du Code des Transports)
- Cette distance d'inconstructibilité est portée à 3 m pour les ouvrages d'arts souterrains et à 6 m pour les ouvrages d'art aériens.
Il en résulte que, si les murs de clôture peuvent être établis à la limite réelle de propriété. En revanche les constructions doivent subir un reculement en fonction de l'emprise de la voie ferrée qui est à déterminer selon le profil d'implantation de la voie ferrée ou de l'existence d'un ouvrage d'art aérien ou souterrain.

Écoulement des eaux (article L.2231-3 du Code des Transports, et articles 640 et 641 du Code Civil) :

- Les riverains du domaine public ferroviaire 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.
Les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine public ferroviaire les eaux naturelles de leur fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume.
Par ailleurs, 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.

Plantations (articles 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 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.
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.

Dépôts et rétention d'eau de matières non inflammables (articles L.2231-6 et R.2231-67 du Code des Transports) :

- Il est interdit tout dépôt, de quelque matière que ce soit, toute installation de système de rétention d'eau, à moins de 5m de 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.

Terrassements, fondations et excavations (articles L.2231-5 et R. 2231-5 du Code des Transports) :

- Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, la distance d'interdiction des terrassements, excavations ou fondations est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.
- Par ailleurs et en toute hypothèse, il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de 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 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.

- Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances d'inconstructibilité et de recul susvisées 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 (*article L.2231-9 du code des transports*).

Servitudes au croisement des passages à niveau (*article L.114-6 du Code de la Voirie Routière*) :

Il s'agit d'une servitude de visibilité s'appliquant à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie ferrée :

- 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 L114-2 du Code de la Voirie Routière*),
- 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 Code de la Voirie Routière*),
- 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 Code de la Voirie Routière*),
- Les servitudes au croisement des passages à niveau peuvent nécessiter l'adoption préalable d'un plan de dégagement, qui détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

Enseignes ou sources lumineuses (*article L.2242-4-7° du Code des Transports*) :

- Il est interdit de laisser subsister, après mise en demeure du Préfet de les supprimer, toutes installations lumineuses et notamment toutes publicités lumineuses au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents des chemins de fer.

Ainsi, la pose de panneaux photovoltaïques ne devra pas, par les phénomènes de réverbération, occasionner de gêne pour les usagers de l'infrastructure ferroviaire.

Prospects susceptibles d'affecter le Domaine Ferroviaire :

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospects qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la Direction Immobilière Territoriale de SNCF. Elle examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non-aedificandi sur la partie du domaine ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte un terrain dépendant du domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision de déclassement en volume des terrains concernés.

Jours – Vues – Issues :

- Le domaine public ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, SNCF Réseau conserve la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues de bâtiments voisins, sans qu'il en résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à l'indemnité.
- Les ouvertures de la façade en limite d'emprise serviront uniquement à apporter de la luminosité et ne pourront en aucun cas s'ouvrir.

3/ Il conviendra de plus d'aviser le maître d'ouvrage (ou son délégué) des dispositions suivantes à appliquer :

- Lors de l'implantation d'un ouvrage (habitation, école, aire de jeux, lotissement, voie verte, etc...) à proximité de la voie ferrée, le pétitionnaire concerné prendra toutes mesures visant à prévenir le risque généré par cette implantation par le financement de la pose de clôtures ou tous autres moyens, ainsi que de son entretien,
- L'utilisation d'engins de chantier puissants à proximité des installations ferroviaires est réglementée (*Directive SNCF IN 1226 jointe*),
- Aucune évolution ni stockage de matériel, d'engins ou de matériaux sur le domaine ferroviaire ne seront tolérés pendant et après la période de travaux.
- L'utilisation de grues, ou tout autre engin de levage avec un risque de survol du domaine ferroviaire, devra faire l'objet d'une étude et d'une validation technique de SNCF Réseau avant toute mise en service, et devra être conforme aux prescriptions de l'IN0033 du cahier des prestations Communes de la SNCF,
- Les Directives de Sécurité Ferroviaire (*Directive SNCF IG 94589 ci-jointe*) que SNCF Réseau exige d'un Maître d'Ouvrage tiers, dès la conception du projet. Ces directives s'imposent, chacun en ce qui le concerne, à tous les intervenants participants à l'opération (Maître d'Œuvre, entrepreneurs, etc).

Ces démarches pouvant engendrer des délais supplémentaires, le maître d'ouvrage devra prendre contact avec le gestionnaire dès réception du présent avis :

SNCF RESEAU
78 rue de la Villette
69003 LYON
contact.aura@reseau.sncf.fr

4/ Le bénéficiaire ne pourra se prévaloir de dispositions spécifiques et/ou d'indemnités en cas de modifications du trafic ferroviaire.

5/ Dans le cadre de l'application de l'Arrêté Ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit, il conviendra de se référer à l'arrêté préfectoral en vigueur dans la zone géographique du projet concernant le classement sonore des infrastructures ferroviaires. Le bénéficiaire ne pourra en aucun cas se plaindre des nuisances consécutives.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

/Le Gestionnaire d'Urbanisme
Lou CLAUZIER P/O Odile DERFEUIL
ditse.gestion.patrimoine@sncf.fr

