

Je vous ferai parvenir notre avis dès que l'examen sera terminé.

Cet examen réalisé par nos services techniques permettra, notamment, de vérifier que les engagements suivants soient pris par le constructeur, soit :

- Le Respect des prescriptions du Règlement d'Urbanisme en vigueur sur la Commune d'ARLES .
- Le Respect de la loi du 15/07/1845 sur la police des chemins de fer relative à la protection et à la Conservation du Domaine Public du Chemin de Fer qui s'impose à tous les riverains du chemin de fer et, en particulier, en ce qui concerne :
 - les Servitudes T1 ainsi que la Notice Technique des servitudes, dont ci-joint copies, qui comportent, entre autre, les contraintes au regard de la Voie Ferrée ;
 - les constructions qui ne doivent en aucun cas faire obstacle à l'écoulement des eaux de pluie issues de la plate-forme de la voie ;
 - les eaux pluviales ne doivent en aucun cas être déversées vers le domaine ferroviaire, et qui devront être captées et renvoyées vers la voirie communale ;
 - tout riverain du chemin de fer, ayant le droit de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou les vues qu'il désire, ceux-ci ne devant comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public ferroviaire ;
- Le Respect de la circulaire UHC/QC 1/4 N° 2000-5 du 28 janvier 2000 ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposant des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues.

Notamment, il sera nécessaire de respecter l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.

- Si l'utilisation d'une grue est envisagée, celle-ci ne devra en aucun cas permettre à sa flèche de survoler les emprises ferroviaires.
- Aucune pénétration d'engin ou de personnel ne sera admise dans le domaine public ferroviaire, notamment durant les phases de travaux.
- Aucun accès n'étant autorisé sur le domaine ferroviaire et en raison des risques encourus, il est indispensable qu'une clôture défensive soit établie, entretenue et maintenue en limite et sur sa propriété (sans mitoyenneté avec le domaine public) d'un modèle défini en accord avec le propriétaire du domaine ferroviaire, et que les murs soient de hauteur suffisante.

Dans l'attente des renseignements mentionnés ci-dessus, je vous prie d'agréer,
Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

P/ le Pôle Gérance,
Le Responsable de Portefeuille

Jean-Luc MARCHESAN

Jean-Pierre ROMAN



I - GENERALITES

SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FERServitudes 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 ;
- dépôts 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 modifié et 107.
- Code Forestier : articles L 322-3 et L 322-4.
- Loi du 29 décembre 1892 "Occupation temporaire".
- Décret loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.
- Décret n° 59.962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.
- Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.
- Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.
- Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.
- Fiche note 11.18 BIG n° 78-04 du 30 mars 1978.
- Ministère des Transports - Direction générale des transports intérieurs - Direction des transports terrestres.

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A - 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 préfectoral, 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).

.../

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, et ce après consultation de la S.N.C.F. (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 d'une 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).

*

*

*

HS.

**RESTRICTIONS DEMANDEES PAR LA S.N.C.F.
EN VUE DES TERRASSEMENTS POUR FONDATIONS**

1°/ Sont rigoureusement interdits les engins dits de 3e catégorie

3e catégorie : Engins lourds et de forte puissance

- Brise-roches dont l'énergie de frappe est supérieure à 2 500 joules par coup ;
- Engins de havage intégral ;
- Engins de foration lourds (sondeuses de puissance supérieure à 30 kW, marteaux perforateurs pneumatiques et hydrauliques des types les plus lourds, etc.) ;
- Pelles de puissance supérieure à 300 kW ;
- Défonceuses montées sur tracteurs de puissance supérieure à 260 kW etc.

2°/ Sont interdits les explosifs et les engins de terrassement dit de 2e catégorie.

2e catégorie : Engins de puissance moyenne

- Brise-roches dont l'énergie de frappe est comprise entre 1 800 et 2 500 joules par coup ;
- Pelles et défonceuses mécaniques travaillant à l'abattage autres que les engins de 3e catégorie ;
- Tous engins de foration autres que les sondeuses légères (moins de 10 kW), les perforatrices, les marteaux perforateurs moyens ou légers manoeuvrés à la main, sur béquilles ou affuts légers ;
- Engins de havage à bras ou à disque, etc.

Toutefois, si le terrain l'exige vraiment, les explosifs et les engins de 2e catégorie pourraient être autorisés sous certaines conditions :

- Etablissement d'une convention entre le pétitionnaire et la S.N.C.F. ;
- Mise en place d'appareils de mesure des vitesses particulières de vibration dans les tunnels ferroviaires et sur le puits avoisinant par un laboratoire agréé par la S.N.C.F. (CETE ou CEMEREX) ;
- Exécution de tir d'essai en cas d'utilisation des explosifs afin de déterminer les charges maximales globales et par numéro de retard. Les tirs seraient exécutés dans les intervalles entre le passage des trains.

3°/ Seuls pourront être utilisés sans restriction les engins de 1re catégorie

1re catégorie : Engins légers ou de faible puissance, etc

- Brise-roches dont l'énergie de frappe est inférieure à 1 800 joules par coup. Brise-bétons et marteaux piqueurs manoeuvrés à main ;
- Pelles et engins mécaniques équipés ou travaillant uniquement au ramassage et chargement des produits ;
- Engins de foration tels que les sondeuses ou perforatrices légères (moins de 10 kW), les marteaux perforateurs moyens ou légers manoeuvrés à main, sur béquilles ou sur affuts légers ;
- scies diamantées ou à disques abrasifs ;
- outils manuels, etc.

La S.N.C.F. demande que l'ensemble de ces prescriptions soit repris dans le permis de construire.

NOTICE TECHNIQUE

POUR LE REPORT AUX P.O.S. DES

SERVITUDES GREVANT LES PROPRIÉTÉS RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

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 plateforme sans fossé :

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

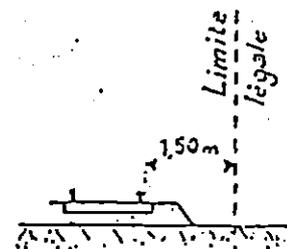


Figure 1

b) Voie en plateforme avec fossé :

le bord extérieur du fossé (figure 2).



Figure 2

c) Voie en remblai:

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

ou

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

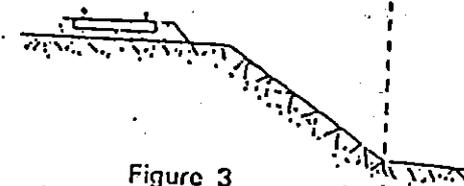


Figure 3

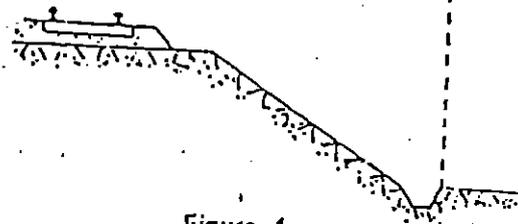


Figure 4

d) Voie en déblai:

l'arête supérieure du talus
de déblai (figure 5).

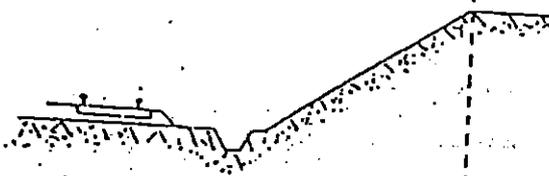


Figure 5

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).

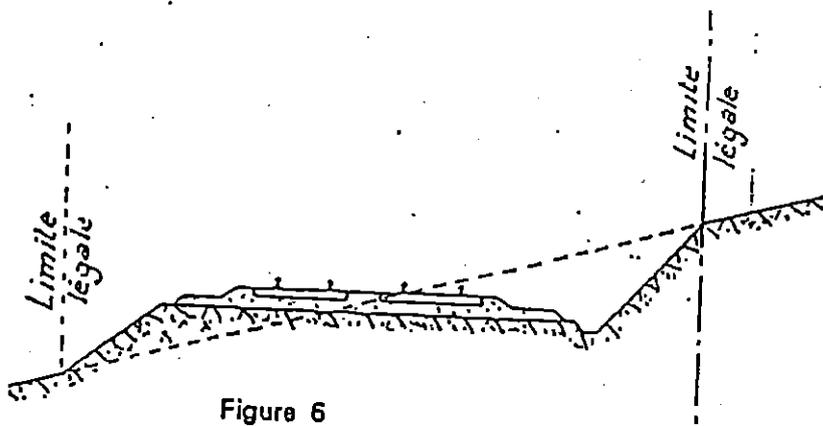


Figure 6

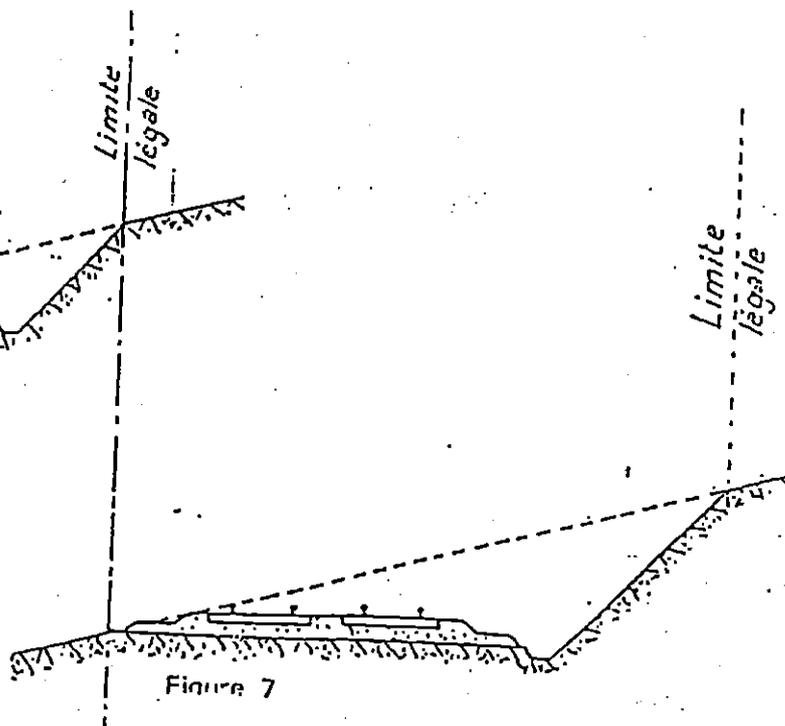


Figure 7

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).

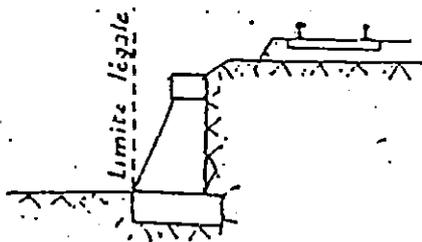


Figure 8

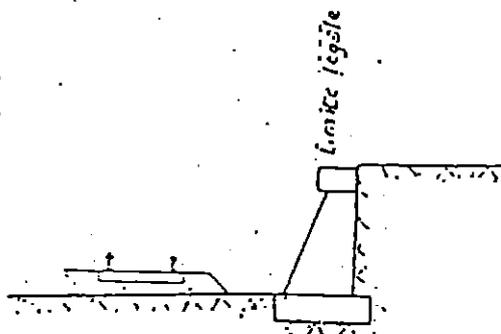


Figure 9

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 plateforme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plateforme 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 l'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.

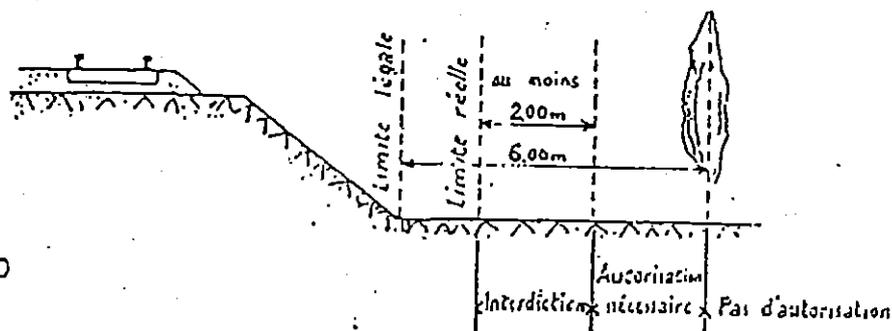


Figure 10

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.

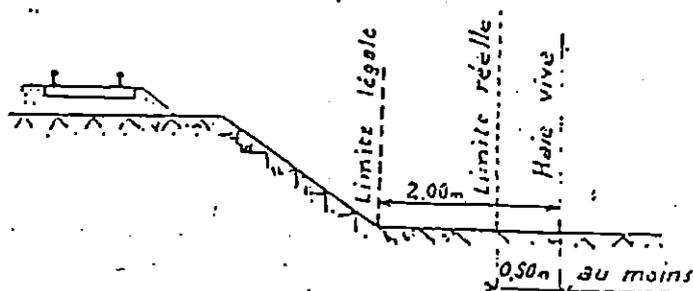


Figure 11

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.

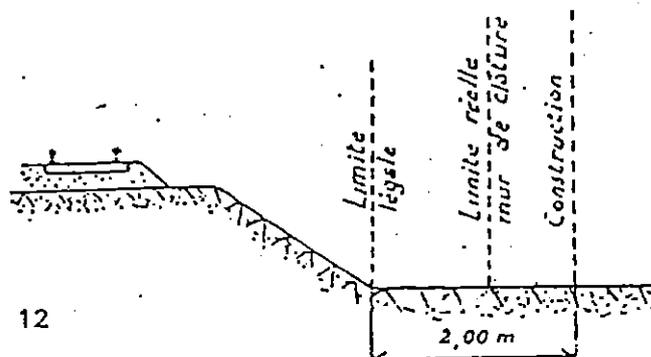


Figure 12

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 m au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

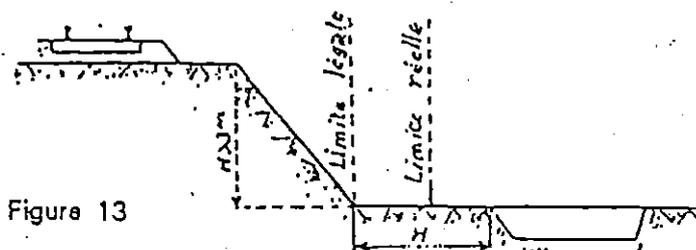


Figure 13

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 tonir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

À 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).

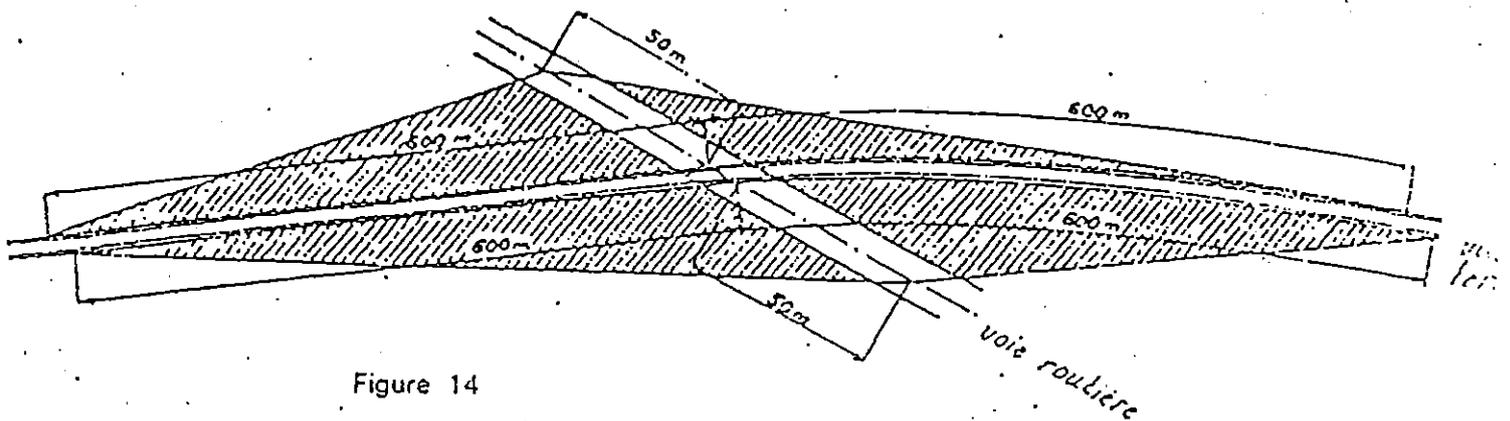


Figure 14