

PLU approuvé par DCM le : 14 Juin 2017		Dossier approuvé par le Conseil Municipal en date du Visa :
REVISION	MODIFICATIONS	
N°1	N°	
N°	N°	
N°	N°	

0 - Pièces administratives

1 - Rapport de Présentation

2 - PADD

3 - Orientations d'Aménagement et de
Programmation

4 - Règlement

5 - Pièces graphiques

6 - Annexes

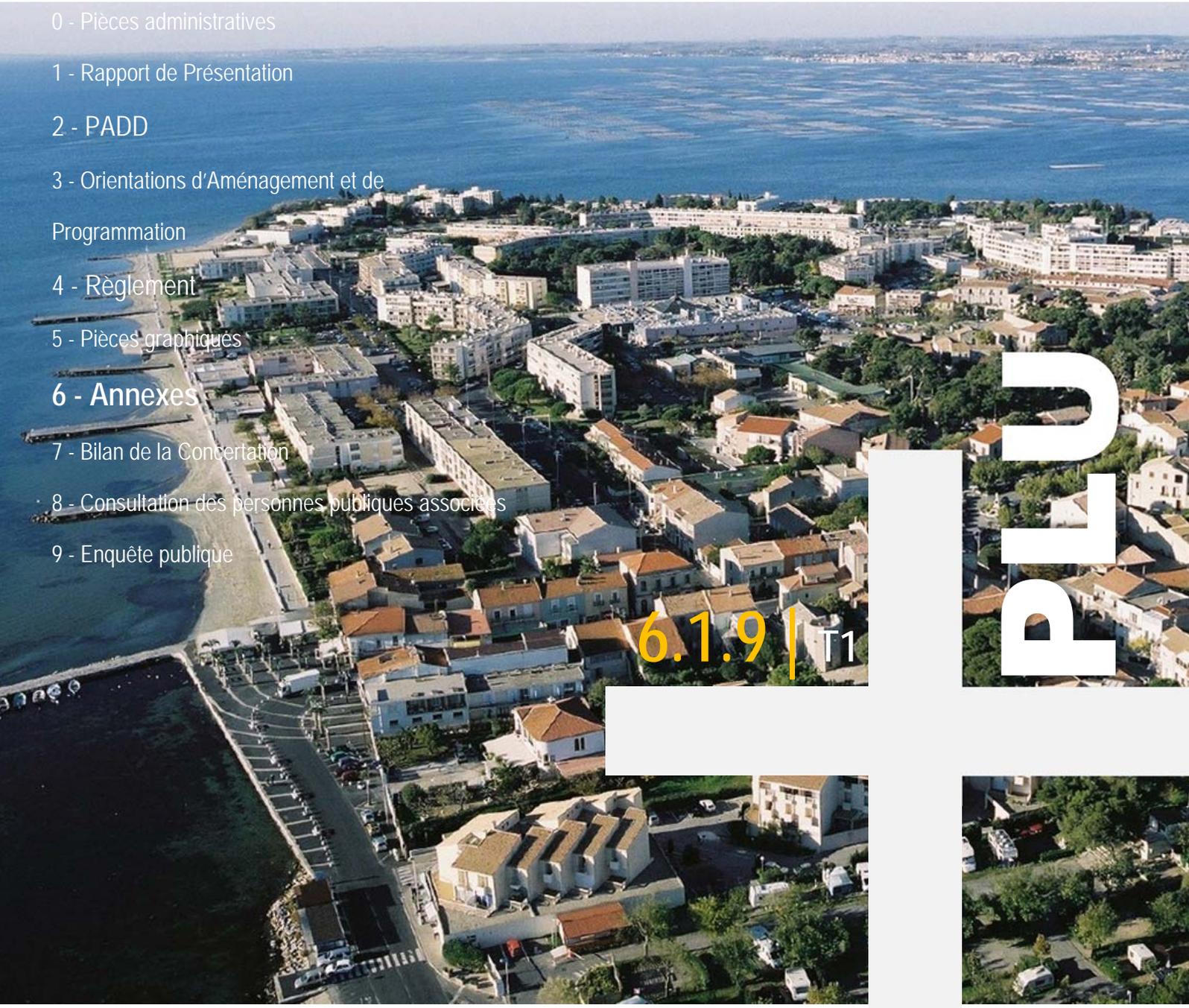
7 - Bilan de la Concertation

8 - Consultation des personnes publiques associées

9 - Enquête publique

6.1.9 | T1

6.1.9



T1 SERVITUDES RELATIVES AUX CHEMINS DE FER

GENERALITES**# Objet**

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines des chemins de fer et instituées dans des zones définies par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et par l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques.

Textes réglementaires associés :

- Les caractéristiques des servitudes relatives aux voies ferrées sont contenues dans la loi elle-même (Loi du 15 juillet 1845).
- Seules les servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée font l'objet d'une procédure d'instauration spécifique, à savoir :
 - un plan de dégagement détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes,
 - ce plan est soumis à enquête publique par l'autorité gestionnaire de la voie publique, enquête organisée dans les formes prescrites pour les plans d'alignement et conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (art. 11-19 à 11-27).
 - Il est approuvé par arrêté préfectoral ou par délibération du conseil général ou du conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.
- Code de la voirie routière (créé par la loi n° 89-413 et le décret n° 89-631) et notamment les articles :
 - L. 123-6 et R.123-3 relatifs à l'alignement sur les routes nationales,
 - L. 114-1 à L. 114-6 relatifs aux servitudes de visibilité aux passages à niveau,
 - R. 131-1 et s. ainsi que R. 141-1 et suivants pour la mise en œuvre des plans de dégagement sur les routes départementales ou communales.

Bénéficiaires de la servitude :

Catégories de servitudes	Bénéficiaires	Gestionnaires
Servitudes instituées par la loi du 15 juillet 1845	-Réseau ferré de France	MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE (MEDDE)
Servitudes de visibilité	Gestionnaire de la voie publique : -le préfet, -le département, -la commune.	

PROCEDURE D'INSTITUTION

Les caractéristiques des servitudes relatives aux voies ferrées sont contenues dans la loi elle-même.

Seules les servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée font l'objet d'une procédure d'instauration spécifique, à savoir :

- un plan de dégagement détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes,
- ce plan est soumis à enquête publique par l'autorité gestionnaire de la voie publique, enquête organisée dans les formes prescrites pour les plans d'alignement et conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (art. 11-19 à 11-27). Il est approuvé :

- avant 1989, par arrêté préfectoral après avis du conseil municipal ou, s'il y a lieu, du conseil général,
- à partir de 1989, par arrêté préfectoral ou par délibération du conseil général ou du conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.

INDEMNITE

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

EFFETS DE LA SERVITUDE

Servitudes instituées par la loi du 15 juillet 1845

- Interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (distance prise à partir de l'arête supérieure du déblai ou l'arête inférieure du talus du remblai, ou le bord extérieur des fossés du chemin ou à défaut, la ligne tracée à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer en fonction des aménagements réalisés).
- Interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres, largeur mesurée à partir du pied du talus.
- interdiction d'établir des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et tout autre dépôt de matières inflammables, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, largeur mesurée à partir du pied du talus.
- Interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables à moins de cinq mètres d'un chemin de fer.
- Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de 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.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées par autorisations accordées après enquête.

Servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée

Servitudes définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie publique et pouvant comporter, suivant le cas conformément à l'article 2 du décret):

- 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 égal au niveau qui est fixé par le plan de dégagement précité,
- 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,
- 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.

Pour les plantations quelques règles sont établies :

- Arbres à hautes tiges :
 - Sans autorisation : au delà de 6 m de la zone légale,

- Avec autorisation préfectorale: de 2 à 6 m de la zone légale,
- Interdiction stricte : en deçà de 2 m de la zone légale.
- Haies vives :
 - Sans autorisation : au delà de 2 m de la zone légale,
 - Avec autorisation préfectorale: de 0,50 à 2 m de la zone légale,
 - Interdiction stricte : en deçà de 0,50 m de la zone légale.

A défaut de plan de dégagement, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone de voisinage des passages à niveau non gardés sont soumis à avis de la SNCF.

COMMUNE DE BALARUC-LES-BAINS

PORTER A CONNAISSANCE

PIECE n° 6 : SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER

1 fiche

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.

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 du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Fiche note 11.18 auc. n° 78.04 du 30 mars 1976.

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 passage 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 28 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 Pourroyron 3 juin 1910).

MINES ET CARRIERES

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 préfet.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets 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 fixé 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 déterminé 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. Pubilité

En matière d'alignement délivrance de l'alignement par le préfet.

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'extérioriser 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 préfectoral (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 non munis de barrières, 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 dégageant 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 mètres 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'habitations 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 VIII).

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 6, loi du 15 juillet 1845).

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 tend applicables 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 1,30 m du bord du rail extérieur (figure 1).

b. Voie en plateforme avec fossé :
Le bord extérieur du fossé (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).

d. Voie en déblai :
L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).

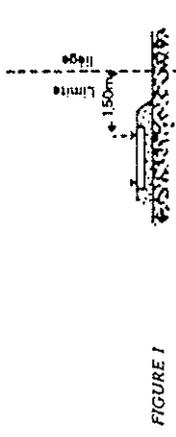


FIGURE 1



FIGURE 2



FIGURE 3



FIGURE 4

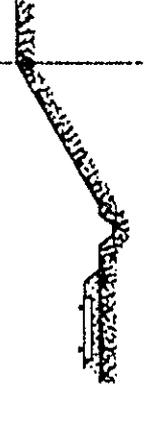


FIGURE 5

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 (figure 6 et 7).

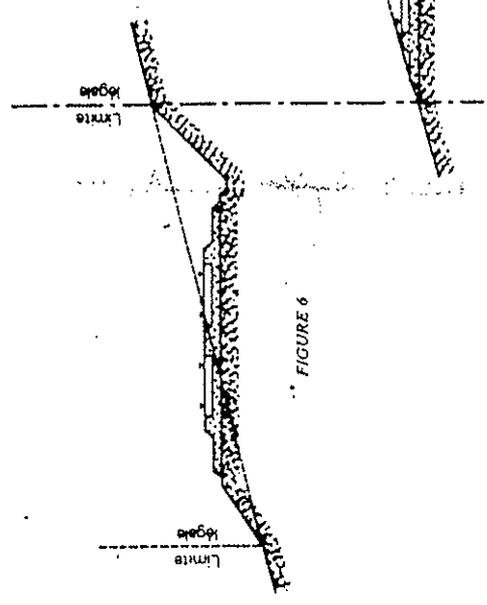


FIGURE 6

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).

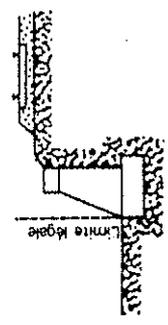


FIGURE 8

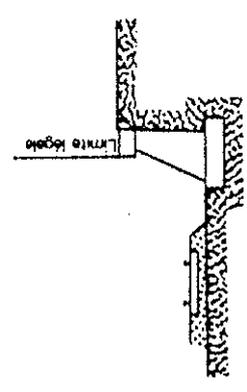


FIGURE 9

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 maintes fois précisées — les propriétés riveraines du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les débris 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 « assises de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

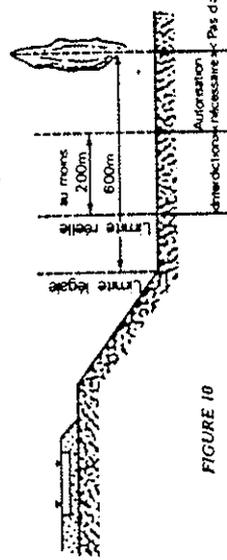


FIGURE 10

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.

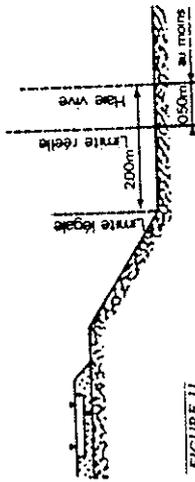


FIGURE 11

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 murets de reculement susceptibles d'être prévus 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.

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'élever, 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.

2. Erosion 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 fondis, 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.

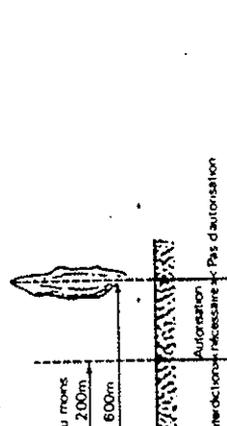


FIGURE 12

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 large égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied de talus.

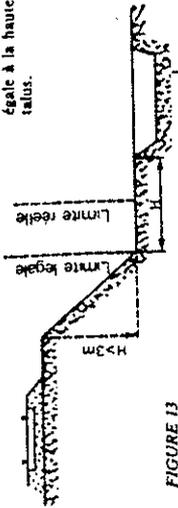


FIGURE 13

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 surplomber les murs de clôture 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 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 défection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête déterminée, 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).

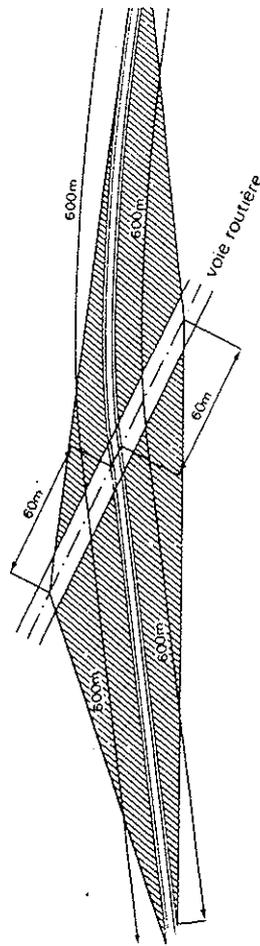


FIGURE 14

Ouvrages d'Art-Travaux :

Ponts-route - Ponts-rails - Murs de soutènement : Toute modification d'un ouvrage existant ou tout projet de construction nouvelle doit faire l'objet d'une demande d'étude géométrique à adresser à la SNCF au moins 18 mois à l'avance.

Terrassements importants : Tous terrassements importants, en remblai ou en déblai, à proximité immédiate du Chemin de Fer, doivent faire l'objet d'un avis préalable à la SNCF. Il en est de même pour tout terrassement, même de faible importance, mais nécessitant l'utilisation d'engins mécaniques de forte puissance.

Tirs de mines : Tous travaux nécessitant des tirs de mines, même ponctuels, à moins de 500 m (en distance horizontale) d'une ligne de chemin de fer, doivent faire l'objet d'un avis préalable de la SNCF.