



Nos Réf : DITGS/2016/LM/VTI/228

Affaire suivie par : Léo MASSON

☎ 04 95 04 26 15

✉ leo.masson@sncf.fr

Objet : PAC– commune de Vers-Pont-du-Gard (30)

TÉL. : +33 (0)4 95 04 26 15 - FAX : +33 (0)4 95 04 18 86

Madame,

Le Conseil Municipal de la commune de Vers-Pont-du-Gard a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Vous nous avez demandé de vous faire connaître, en ce qui concerne le groupe SNCF, toutes informations relatives à l'élaboration de ce document afin de les porter à connaissance de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Mobilités, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

1. Les enjeux du zonage

SNCF souhaite que ses emprises soient inscrites dans un zonage dit « banalisé ». En effet, il n'est pas nécessaire de prescrire un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains. Le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Un zonage spécifique apparaît incompatible avec les principes de mixité et de renouvellement urbain posés par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme, dans sa nouvelle version, énonce les destinations possibles des zonages PLU mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social engage le groupe

ferroviaire auprès de l'Etat à créer les conditions favorables aux opérations de construction de logements.

Enfin, l'Etat attend de SNCF qu'elle optimise la gestion de son domaine. Or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche, d'une part, le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (implantation de commerces, d'hôtels dans les gares, etc.) et d'autre part, la valorisation des actifs (cession ou concession à un tiers).

2. Les contraintes ferroviaires

La commune de Vers-Pont-du-Gard est traversée par la ligne de chemin de fer suivante :

- Ligne n° 813 000 de Martinet à Beaucaire, du PK 59,400 au PK 61,000

La section de ligne comprise entre le PK 59,400 et le PK 61,911 (RD 227) a été déclassée et vendue en 2014 au Département du Gard pour reconversion en voie verte.

La section de ligne comprise entre le PK 61,911 et le PK 61,000 est toujours ouverte administrativement et commercialement. Cette section de ligne circulée dessert l'entreprise LIB Industries.

Servitudes d'utilité publique relative au chemin de fer :

Il est joint à la présente une fiche T1 ainsi qu'une notice technique qui précise lesdites servitudes. Cette notice illustre les cas d'application de la loi du 15 juillet 1845 et du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié. La servitude T1, devra figurer au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Le texte l'instituant et sa notice technique explicative devront être annexés au volet des servitudes d'utilité publique. Le document graphique des servitudes annexé au PLU devra figurer l'emprise ferroviaire sous des hachures. Dans la légende en face du symbole correspondant, la mention suivante devra être reportée : « zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer ».

Exemple de représentation graphique servitude T1 :



Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :

Pour toute construction nouvelle, le constructeur devra se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires suivant la législation en vigueur. Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre 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.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.
3. L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

Conséquences hydrauliques lors d'aménagements aux abords des installations ferroviaires :

Tout aménagement de terrains, tendant à réduire les infiltrations des eaux zénithales dans les sols ou à augmenter les écoulements empruntant les ouvrages hydrauliques sous le long de voie ferrée, devra faire l'objet d'une étude spécifique relative aux incidences éventuelles sur les installations ferroviaires.

Cette étude devra vérifier que la protection de la voie ferrée (voie, plate-forme, ouvrage d'art, etc.) est toujours assurée en période de crue centennale et le débit des rejets devra respecter les valeurs naturelles avant aménagements.

Il conviendra que SNCF soit saisie des éléments d'étude, des rapports hydrauliques et des études d'aménagement (ex : bassin de rétention), concernant les modifications susceptibles du réseau hydraulique existant pouvant mettre en défaut la pérennité des installations ferroviaires. SNCF pourra être amenée à émettre des réserves ou à faire part de son désaccord. Les adaptations des ouvrages du domaine ferroviaire rendues nécessaires par le projet seront à la charge du demandeur.

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 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 mètres (en distance horizontale) d'une ligne de chemin de fer doivent faire l'objet d'un avis préalable de SNCF.

Passages à niveau :

Numéro	Point Kilométrique	Voirie	Type de PN
59	62+796	Chemin communal	PN public pour voitures avec Croix de St André

Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.

Il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer ce passage à niveau. Ainsi, les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression de ces passages à niveau.

Conformément à l'annexe I de la circulaire ministérielle n° 91-21 du 18 mars 1991, il est indispensable de maintenir les visibilitées existantes prises à 5 m du bord du rail le plus proche. Il est nécessaire que la visibilité ne soit en aucun cas diminuée, quelques soient les aménagements envisagés.

Tout projet d'urbanisation ou routier doit prendre en compte les particularités techniques à réaliser sur les passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.
- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.
- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.

Tunnels ferroviaires :

Néant

Ponts-routes – Ponts-rails – Murs de soutènement :

En règle générale, 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 SNCF au moins 18 mois à l'avance.

3. Informations complémentaires

Les informations ci-dessous sont également à prendre en compte :

1. Le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
2. Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires.
3. Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.
4. Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.
5. Chaque demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotissement et, d'une manière générale, toute intention d'occupation ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine du chemin de fer, doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

Enfin, SNCF souhaiterait être informé et associé au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier de PADD et PLU.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer l'assurance de ma considération distinguée.

Le chargé d'urbanisme
Léo MASSON

PJ :

- Fiche T1 et sa notice explicative
- Circulaire du 15 octobre 2004 portant abrogation du zonage ferroviaire

Copie :

- Mairie de Vers-Pont-du-Gard
- SNCF Réseau