

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE GRAND SUD
Pôle Environnement de travail Ingénierie et Gestion Immobilière
4 rue Léon Gozlan - CS 70014
13331 MARSEILLE Cedex 03

Direction Départementale des Territoires
Service Aménagement Urbanisme Habitat
A l'attention de Madame O'BRIEN Laurette
10 rue des Salenques – BP 10102
09007 FOIX Cedex

Vos Réf : PC n° 009 199 21 A0021

Nos Réf : CPS – n° 233

Affaire suivie par Marlène Saez
marlene.saez@sncf.fr

OBJET : Commune de MONTAUT

Demande d'avis sur le PC n° 009 199 21 A0021 présentée par la SAS CNAIR.
672000 PK 52+800

Marseille, le 11 janvier 2023

Madame,

Vous avez bien voulu m'adresser, pour examen, une demande de permis de construire, ci-dessus référencée, présentée par la SAS CNAIR représentée par Monsieur MARCHAL Julien domiciliée au 2 rue André Bonin à LYON (69316), concernant la construction d'une centrale photovoltaïque flottante sur les parcelles cadastrées ZD n°0002/0020 situées au lieu-dit La Cabane à MONTAUT (09700).

Après examen des documents par nos services techniques et en application des dispositions édictées par le code des transports relatives à la conservation du Domaine Public du Chemin de Fer, le projet tel qu'il est présenté fait l'objet d'un **avis favorable de principe** sous réserves des engagements suivants :

- Le maître d'ouvrage s'engage à se rapprocher de la Cellule Affaires Tiers Midi-Pyrénées avant tout démarrage de travaux afin de s'assurer de la faisabilité technique du projet vis-à-vis de la sécurité des infrastructures. Le maître d'ouvrage doit effectuer sa demande via la plateforme à l'adresse suivante :

<https://forms.office.com/pages/responsepage.aspx?id=OIJ8SplXFkufxprYOWn2VKCOnt3c7JOuTqUBqJTQydUMkINUjg5MFUzVENER1BSVziNQk0yTEhNQy4u>

et fournir les éléments demandés suivant la liste exhaustive.

- Le maître d'ouvrage doit prendre connaissance du référentiel de sécurité ferroviaire « Directives de Sécurité Ferroviaire » (IG 94589) téléchargeable en ligne et en respecter les dispositions.
- Le maître d'ouvrage s'engage à demande systématiquement le plus tôt possible, dès l'obtention du permis, l'accord préalable au représentant de SNCF RESEAU - - Pôle IT Cellule Affaires Tiers de l'établissement Midi-Pyrénées pour l'utilisation, dans un rayon de 30 à 50 m autour de la voie, d'engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations, pouvant apporter des nuisances au fonctionnement des installations de la SNCF. Certains engins puissants peuvent induire des tassements et/ou déformation de voies.

- Si l'utilisation d'une grue est envisagée, celle-ci ne devra en aucun cas permettre à sa flèche de survoler les emprises ferroviaires. Eu égard aux normes strictes de survol des installations ferroviaires, l'implantation de la grue devra dans tous les cas, être éloignée de la voie ferrée. Le maître d'ouvrage doit en conséquence, s'engager à respecter la zone dite de « protection ».
- Aucun accès n'étant autorisé sur le domaine ferroviaire et en raison des risques encourus, il est indispensable qu'une clôture défensive doublée de dispositifs anti-intrusion soit établie, entretenue et maintenue en limite et sur sa propriété (sans mitoyenneté avec le domaine public) d'une hauteur de 2 m de type renforcée ; cette clôture défensive devant être installée avant tout début de travaux.
- Les prestations sécuritaires réalisées par SNCF Réseau (Maintenance & Travaux) dans le cadre de votre opération peuvent faire l'objet d'une contractualisation entre le Maître d'Ouvrage et SNCF RESEAU. Le Contrat de Prestation « Travaux » intègre également les éléments relatifs au planning prévisionnel de la prestation et à son financement. Le délai de mise à disposition du personnel est de 4 mois minimum.
- Concernant la présence des passages à niveau (PN 44/46 ligne ferroviaire 672000) à proximité non immédiate du projet :

A aucun moment (phase chantier et exploitation), le site ne devra être desservi par le PN n°46 qui est un passage à niveau étroit avec un profil routier difficile.

- Ne pas gêner le flux de circulation routière aux abords du passage à niveau pendant ces travaux ; toute gêne pourrait occasionner un bouchon avec des véhicules qui pourraient se retrouver sur les voies ferrées avec un train annoncé.
- Le passage à niveau ne doit pas être franchi par un véhicule routier que l'on déporterait sur la ½ chaussée de gauche (pour les passages à niveau à SAL2, c'est-à-dire avec présentation d'une demi-barrière sur les demi-chaussées de droite uniquement).
- La signalisation routière avancée et de position ne doit pas être masquée et le fonctionnement des installations du passage à niveau ne doit pas être entravé.
- Un alternat routier par feu ne sera pas accepté par nos services car il peut induire une information discordante entre la signalisation du chantier et celle du passage à niveau.
- Les engins de chantier ne doivent pas stationner sur le passage à niveau ; les engins de chantier non routiers ainsi que tout engin routier mettant plus de 7 secondes pour traverser le passage à niveau ont interdiction de la traverser. L'acheminement d'un côté de l'autre du passage à niveau devra se faire par transfert en porte-char.
- Toute traversée des voies ferrées par du personnel avec du matériel, matériaux et outillage est interdite

- **Enfin, nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur l'entrée en application de nouvelles dispositions édictées par le code des transports, de l'ordonnance n° 2021-444 du 14/04/2021 et du décret n°2021-1772 du 22/12/2021, relatifs à la protection du Domaine Public du Chemin de Fer, auxquelles le maître d'ouvrage doit se conformer aux abords du Domaine Public Ferroviaire :**

Les servitudes mentionnées ci-dessous, imposées à tous les immeubles voisins des infrastructures ferroviaires, par les articles L. 2231-1 et suivants et R. 2231-1 et suivants du Code des transports :

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 extradados, 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 (article 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 l'emprise de la voie ferrée. (*Limite légale=limite protégée*).

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

•Ecoulement des eaux (article L.2231-3 du Code des Transports, article 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 (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 (article L.2231-6 et R. 2231-6 du Code des Transports) :

Est interdit tout dépôt, de quelque matière que ce soit, toute installation de système de rétention d'eau, a 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 (Article 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).

Autres servitudes :

● Servitudes au croisement des passages à niveau (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 au niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2 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.

● 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.

Je reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires et je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Responsable de l'Equipe
Pôle Environnement de Travail Ingénierie et Gestion Immobilière

Bruno KELLE

