



# 1ère modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Narbonne

## **AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)**

Approuvée par délibération municipale du 3 avril 2026

**Contact :**

Mairie de Narbonne  
Services techniques municipaux  
10, quai Dillon-BP823  
11 108 NARBONNE CEDEX  
Tel : 04 68 90 30 73  
Email : [urbanisme@mairie-narbonne.fr](mailto:urbanisme@mairie-narbonne.fr)

## Liste des pièces

- Avis de la Chambre des métiers
- Avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS)
- Avis du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée
- Avis du Grand Narbonne
- Avis de la SNCF



Chambre  
de **Métiers**  
et de l'**Artisanat**

**OCCITANIE**

**AUDE**



**Monsieur le Maire**  
**Hôtel de Ville**  
Direction Générale des Services Techniques  
Direction de l'Urbanisme  
CS 80823  
11785 NARBONNE Cédex

Affaire suivie par :  
Secrétaire Général  
E.Mail : [direction@cm-aude.fr](mailto:direction@cm-aude.fr)  
Nos Réf. : PV/SH/SB  
Objet : 1<sup>ère</sup> modification simplifiée PLU

Carcassonne, le 10 Novembre 2025

Monsieur le Maire,

J'ai pris connaissance de votre courrier du 30 octobre 2025, concernant la première modification simplifiée du PLU de la commune de **NARBONNE** et je vous en remercie.

Il est important que les communes et les territoires portent une attention particulière aux artisans et à leur demande, souvent forte, de lieux et de locaux d'activité adaptés. Ce faisant, ils répondent ainsi à la demande de la population en matière de services.

Aussi, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'observation particulière à apporter à votre projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Président de la CMAR Occitanie  
Pyrénées Méditerranée,  
**Le Président de la CMA de l'Aude,**

  
**Pierre VERA**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté • Égalité • Fraternité

CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT OCCITANIE

AUDE : 20 avenue du Maréchal Juin - CS 70051 - 11890 Carcassonne Cedex - 04 68 11 20 00 - [direction@cm-aude.fr](mailto:direction@cm-aude.fr) - [cm-aude.fr](http://cm-aude.fr)  
SIRET 130 027 931 00059

Service émetteur : Unité prévention et promotion de la santé  
environnementale  
Affaire suivie par : Florence GUIHENEUF  
Courriel : [ars-oc-dd11-sante-environnement@ars.sante.fr](mailto:ars-oc-dd11-sante-environnement@ars.sante.fr)  
Téléphone : 04 68 11 55 30  
Réf. : DD1120251121  
Date : 21/11/2025

Monsieur Le Maire  
Mairie de Narbonne  
Direction Générale des Services Techniques  
Direction de l'Urbanisme  
CS 80823  
11785 Narbonne Cedex

A l'attention de Monsieur Bonavia

**Objet :** modification simplifiée n°1 du PLU de Narbonne

Monsieur le Maire,

Par courrier du 30 octobre 2025 ; vous avez consulté les services de l'ARS dans le cadre de modification simplifiée n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de votre commune.

Cette modification doit permettre 3 ajustements réglementaires de rectifier une erreur matérielle :

- Classement de manière injustifiée et inattendue à l'issue de l'enquête publique de la révision du PLU de la plage urbaine de Narbonne Plage en secteur NL100, correspondant à la bande littorale de 100 m située dans les espaces remarquables et caractéristiques du littoral alors que cela ne concernait que la plage naturelle de Narbonne Plage à Gruissan dénommée « le créneau naturel »

La rectification consiste à reclasser la plage urbaine de Narbonne Plage en secteur N100 correspondant à la bande littorale de 100 m en dehors des espaces remarquables et caractéristiques du littoral tel que prévu dans le projet de révision du PLU arrêté.

Afin de ne pas créer d'ilot de chaleur, il conviendra de veiller à la qualité des bâtiments et des matériaux de construction, de s'assurer de l'efficacité énergétique des bâtiments, d'aménager des espaces extérieurs et végétalisés et de maîtriser la prolifération des espèces envahissantes.

A la lecture des documents, j'émet un avis favorable à la modification simplifiée n°1 du PLU de Saint Narbonne.

Le directeur général de l'ARS Occitanie

Pour le Directeur Général  
de l'Agence Régionale de Santé Occitanie  
et par délégation, l'Adjointe au Directeur  
de la Délégation Départementale de l'Aude

  
Dominique MESTRE-PUJOL

**Objet :** Modification n°1 du PLU de la commune de NARBONNE – Avis du Parc

Après lecture du dossier et au regard de la Charte du Parc dont les dispositions pertinentes à transposer dans les documents d'urbanisme (via le SCOT), le syndicat mixte du Parc émet l'avis ci-après.

## Analyse de la cohérence du projet au regard de la Charte du Parc et du plan de Parc

### Modification n°1 du PLU

Cette modification est présentée comme la rectification d'une erreur matérielle liée au zonage et règlement de la plage urbaine de Narbonne Plage.

Cette rectification a pour conséquence de classer l'extrémité nord de la plage du créneau naturel, portion de plage urbaine au droit du parking du Languedoc et accueillant une concession de plage avec restauration, en N100 correspondant aux plages et ses concessions situées en dehors des espaces remarquables et caractéristiques du littoral.

Du fait des équipements, aménagements et usages existants sur cette portion de plage, et même si ce site n'est pas sans présenter des enjeux paysagers et écologiques, cette modification est en cohérence avec le contenu de la charte du Parc, notamment sa déclinaison « littoral ».

Du fait de la présence d'enjeux écologiques et paysagers, nous portons à votre connaissance le guide de recommandations pour accompagner les collectivités dans l'élaboration des cahiers de prescriptions architecturales et paysagères, réalisé par la DDTM et le CAUE de l'Hérault.

*Les objectifs du guide sont de proposer un cadre à la rédaction des cahiers de prescriptions architecturales et paysagères établis par les collectivités à l'adresse des exploitants de plage.*

*Il propose :*

- de mieux intégrer les enjeux de la qualité paysagère des sites concernés et leurs spécificités (naturels, urbains...) ;
- de prendre en compte les enjeux écologiques avec l'impact que peut avoir une installation bâtie, même temporaire, sur le(s) milieu(x) ;
- d'améliorer la qualité des projets d'aménagements sur le plan architectural mais aussi celui des agencements, des fonctionnalités, de l'accueil et de l'accessibilité, l'articulation avec la plage libre... et la prise en compte de l'offre de service public (douches et toilettes) ;
- d'améliorer l'application du principe de la plage libre et gratuite, la libre circulation des piétons le long du rivage.

<https://www.caue34.fr/wp-content/uploads/2021/09/DPMn-Guide-juin-2021-final-light.pdf>



En conclusion, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, ce projet de modification n°1 du PLU de la commune de Narbonne est en cohérence avec la Charte du Parc.

Didier Codorniou - Président



Narbonne, le 1<sup>er</sup> décembre 2025

Dossier suivi par Laure IZARD  
Service : Urbanisme-Planification  
Tél : 04.68.65 39 55  
Email : l.izard@legrandnarbonne.com

Monsieur le Maire  
Bertrand MALQUIER  
Direction de l'Urbanisme  
10 quai Dillon  
11785 NARBONNE Cedex

**OBJET : Avis sur projet de modification simplifiée n°1 du PLU- Narbonne**

Monsieur le Maire, *cher Bertrand*

ARGELIERS  
ARMISSAN  
BAGES  
BIZANET  
CIZE-MINERVOIS  
CIVES  
COURSAN  
CUXAC D'AUDE  
CULURY D'AUDE  
CINESTAS  
CUISSAN  
CAMPALME  
CUCATE  
CAILHAC  
CARCORIGNAN  
CIREPEISSET  
CINTREDON  
CLOUSSAN  
CORNARBONNE  
CUEVIAN  
CUEVILLAN  
CUEYRIAC-DE-MER  
CORTOL-DES-CORBIERES  
CORT-LA-NOUVELLE  
COUTZOLS-MINERVOIS  
CUISSAC D'AUDE  
COURQUEFORT-DES-CORBIERES  
CINT-MARCEL-SUR-AUDE  
CINT-NAZAIRE D'AUDE  
CINT-VALIERE  
CALLELES D'AUDE  
CALLE D'AUDE  
CIGEAN  
CIREILLES  
CINTENAC-EN-MINERVOIS  
CILLEDAIGNE  
CINASSAN

Dans le cadre de la procédure de modification simplifiée n°1 de votre Plan Local d'Urbanisme (PLU) et conformément à l'article L.153-40 du Code de l'urbanisme, vous avez transmis à la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne, ce projet pour avis.

Après examen des éléments notifiés le 10 novembre 2025, il ressort que cette modification vise à corriger une erreur matérielle concernant l'identification de la plage urbaine de Narbonne-Plage dans le règlement écrit et graphique du PLU approuvé en juin 2025.

Les ajustements apportés permettent de distinguer :

- La plage urbaine (zone N100), située en dehors des espaces remarquables et caractéristiques du littoral ;
- La plage naturelle (zone N100), localisée dans les espaces remarquables.



Le projet est compatible avec les orientations et prescriptions du SCoT, notamment en matière de :

- Protection des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation, grâce à la création d'une zone dédiée (Nl100) et à un règlement adapté;
- Possibilité de constructions ou installations nécessaires aux services publics ou activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau dans l'espace urbanisé de la bande des 100 mètres.

Les services du Grand Narbonne restent disponibles pour répondre à toute question éventuelle.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de nos respectueuses salutations cordiales.

Bien à toi

Jean-Louis RIO

Vice-Président du Grand Narbonne  
Maire de Bages



ARGELIERS  
ARMISSAN  
BAGES  
BIZANET  
BIZE-MINERVOIS  
CAVES  
COURSAN  
CUXAC D'AUDE  
FLEURY D'AUDE  
GINESTAS  
GRUISSAN  
LA PALME  
LEUCATE  
MAILHAC  
MARCORIGNAN  
MIREPEISSET  
MONTREDON  
MOUSSAN  
NARBONNE  
NEVIAN  
DUVEILLAN  
PEYRIAC-DE-MER  
PORTEL-DES-CORBIERES  
PORT-LA-NOUVELLE  
POUZOLS-MINERVOIS  
RAISSAC D'AUDE  
ROQUEFORT-DES-CORBIERES  
SAINT-MARCEL-SUR-AUDE  
SAINT-NAZAIRE D'AUDE  
SAINTE-VALIERE  
SALLELES D'AUDE  
SALLES D'AUDE  
SIGEAN  
TREILLES  
VENTENAC-EN-MINERVOIS  
VILLEDAIGNE  
VINASSAN

**SNCF IMMOBILIER**  
Direction Immobilière Territoriale Grand Sud  
4 RUE LEON GOZLAN  
CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03

Contact : [documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr](mailto:documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr)

Mairie de Narbonne

Service urbanisme /  
CS 80823 / 11785 Narbonne cedex

Marseille, le 29 décembre 2025

Affaire suivie par : F. BONA VIA  
Ref: 45-25/ST/U/CF/FB/SA

**Objet :**

Retour SNCF – Avis sur projet –  
Modification simplifiée n °1 du PLU de Narbonne

Monsieur,

Dans le cadre de la modification simplifiée n °1 du PLU de Narbonne, vous avez sollicité le Groupe SNCF et nous vous en remercions.

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

A ce jour, nous recensons des installations ferroviaires sur le territoire de votre commune de Narbonne.

La procédure de la modification simplifiée n °1 du PLU de Narbonne, pour laquelle vous nous saisissez ne doit pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre les équipes SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

Si des évolutions réglementaires sont envisagées sur les zones traversées par les projets, nous vous remercions de bien vouloir nous en aviser au plus tôt.

Nous nous permettons, de vous faire suivre dès à présent, à titre d'information, les dispositions en lien avec les servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer.



## I/ Projet ferroviaire

La commune de Narbonne est traversée par les lignes suivantes :

N° 677 000 dite ligne de de Narbonne à Port-Bou (frontière).

N° 640 000 dite ligne de Bordeaux-St-Jean à Sète-Ville.

N° 734 000 dite ligne de Narbonne à Bize.

Les emprises de ces sections de ligne appartiennent au domaine public ferroviaire.

## II/ Les contraintes ferroviaires

### **Servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer :**

De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

En effet, l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Ce régime juridique était initialement issu de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et/ou des règlements de grande voirie qui ont été abrogés par différents textes.

L'infrastructure ferroviaire n'étant plus comparable à celle qui existait en 1845, la plupart de ces servitudes ferroviaires étaient devenues incomplètes, obsolètes et en décalage avec les problématiques auxquelles est confronté le domaine public ferroviaire.

Il devenait donc indispensable, pour parvenir à une meilleure protection du domaine public ferroviaire, de moderniser ces règles, de les compléter, de les renforcer pour permettre d'assurer la sécurité de l'infrastructure ferroviaire d'aujourd'hui ainsi que les circulations et l'exploitation ferroviaires.

Un régime de protection propre au domaine public ferroviaire est créé avec l'insertion de dispositions dans la partie législative (L2231-1 à L2231-11-1) et la partie réglementaire (R2231-1 à R2231-8) du code des transports.

### **Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :**

1° 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 au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes ;

2° 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 ;

3° Le 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.

Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Le périmètre des Servitudes d'Utilité Publique T1 ainsi que les données et documents associés sont désormais disponibles en version numérisée sur le Géoportail de l'Urbanisme.

### **Autres dispositions à proximité des passages à niveau :**

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau. SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude. Les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

D'une manière générale, il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer les passages 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 des 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.

Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

### **Généralités - Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :**

Il paraît important de rappeler que chaque demande d'autorisation d'urbanisme, et d'une manière générale, toute intention d'occupation et/ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine des emprises ferroviaires doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

À cet effet, nous vous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et autres sollicitations à proximité des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Territoriale Grand Sud dont voici les coordonnées :

**SNCF IMMOBILIER**  
Direction Immobilière Territoriale Grand Sud  
4 rue Léon Gozlan  
CS 70014  
13 331 Marseille Cedex 03  
[conservationdupatrimoine.grandsud@sncf.fr](mailto:conservationdupatrimoine.grandsud@sncf.fr)

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité des emprises ferroviaires qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la législation en vigueur pour se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires.

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.

L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveaux.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

## Maitrise de la végétation

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour des raisons de sécurité des circulations, de sécurité du personnel, d'accès à l'infrastructure ferroviaire, de régularité et d'optimisation de la maintenance de l'infrastructure. Cela se traduit par le maintien des abords des voies ferrées en zones ouvertes de type pelouses, prairies et milieux ouverts et semi-ouverts.

Il faut ainsi veiller à ce que les dispositions d'urbanisme reprises dans les documents de planification restent compatibles avec ces objectifs de maîtrise de la végétation, avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire pour ne pas compromettre la sécurité des circulations, la visibilité de la signalisation ferroviaire.

En, effet, l'affectation des emprises ferroviaires, même si elles présentent un intérêt écologique et paysager certain, est avant tout de permettre le transport des usagers et des marchandises en maintenant un haut niveau de sécurité de la plateforme ferroviaire mais également des ouvrages en terre adjacents.



Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

**Christophe CHANDARD**  
Responsable urbanisme

SNCF IMMOBILIER  
Direction Immobilière Territoriale Grand-Sud  
4 rue Léon Grollier - CS-70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03



# SERVITUDES DE TYPE T1

## SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre I<sup>er</sup> dans les rubriques :

### II – Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

#### D – Communications

##### c) Transport ferroviaire ou guidé

## 1 Fondements juridiques

### 1.1 Définition

#### 1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

##### Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- Du bord extérieur des fossés ;
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- Du bord extérieur du quai ;
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- De la clôture de la sous-station électrique ;

- Du mur du poste d'aiguillage ;
- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

## **Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée**

### **Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)**

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. 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.

### **Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article 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 gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les 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, 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.

### **Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)**

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

### **Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)**

Des distances minimales par rapport à 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 doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée 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.

**Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)**

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

**Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)**

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

**Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)**

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.



### **Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)**

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

### **Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)**

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 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.

## **1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- 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 au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;
- 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 (2° de l'article L.114-2) ;
- Le 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).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes. Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3).

## Servitudes en tréfonds (SUP T3)

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique (SUP) en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

Cette catégorie de SUP distincte de la catégorie de SUP T1, fait l'objet de la fiche SUP T3 disponible sur Géoinformations.

## 1.2 Références législatives et réglementaires

### Anciens textes :

- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire) ;
- Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11).

### Textes en vigueur :

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière.

## 1.3 Décision

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;
- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

## 1.4 Restrictions de diffusion

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

## 2 Processus de numérisation

### 2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

#### 2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme (<http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/presentation-des-roles-et-responsabilites-r1072.html>).

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : [http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf](http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf).

##### ◇ Administrateur local

L'administrateur local après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le portail national de l'urbanisme est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, crée le compte de l'autorité compétente et lui donne les droits sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

##### ◇ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

##### ◇ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

#### 2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

### 2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.

Annexes des PLU et des cartes communales.

## 2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : <http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html>

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le [générateur de métadonnées en ligne sur le GPU](#).

## 2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé.

## 2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

<b>Référentiels :</b>	<b>BD Ortho/PCI VECTEUR</b>
<b>Précision :</b>	<b>Métrique</b>

## 2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

### **Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée**

#### **Le générateur**

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

### **L'assiette**

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;
- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

## **Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

### **Le générateur**

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique.

Les générateurs sont de type linéaire.

### **L'assiette**

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité.

L'assiette est de type surfacique.

## **3 Référent métier**

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires  
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités  
Tour Séquoia  
92055 La Défense Cedex

## **Annexes**

### **1. Procédure d'institution du plan de dégagement**

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

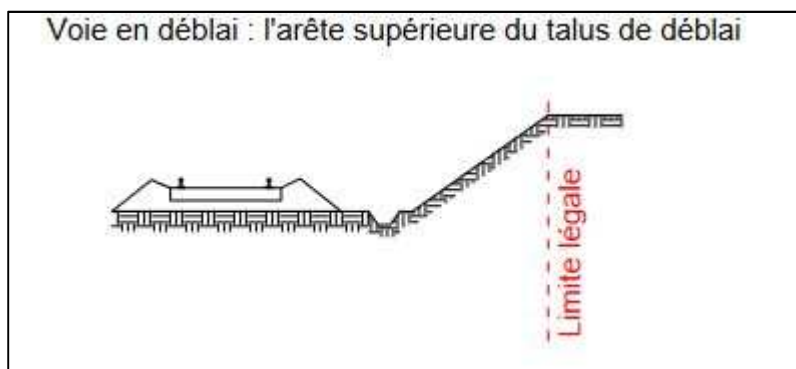
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

## 2. Matérialisation de l'emprise de la voie ferrée pour le calcul des distances de recul à respecter

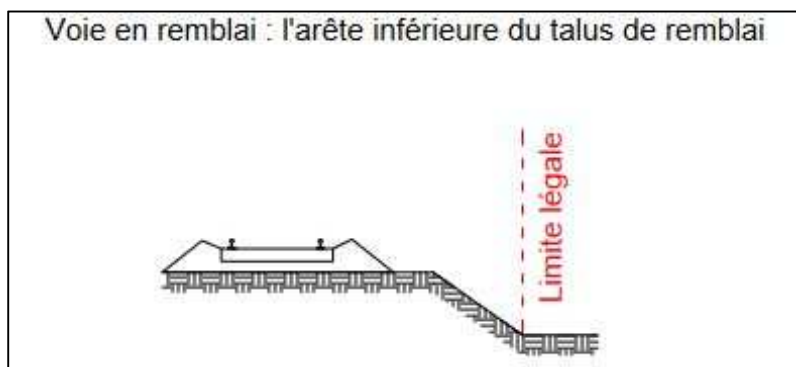
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale\*.

\* la limite légale correspond à l'emprise de la voie ferrée.

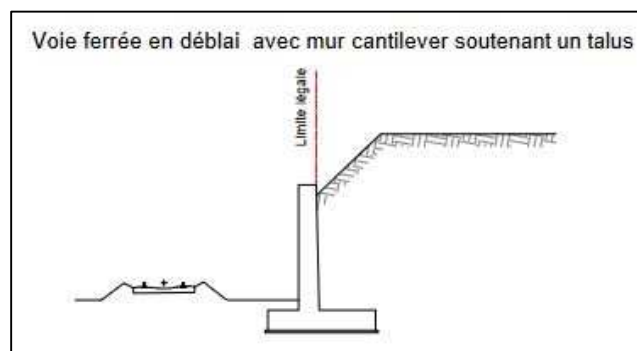
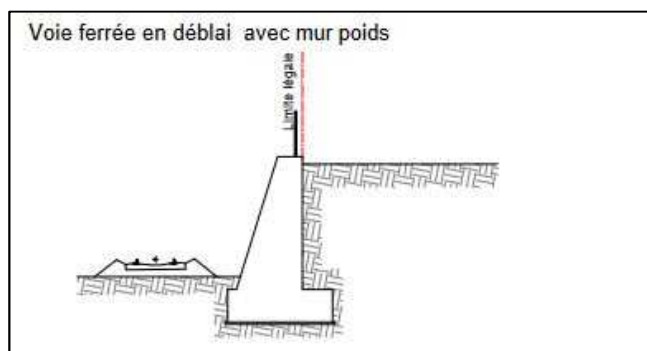
### - Arête supérieure du talus de déblai :



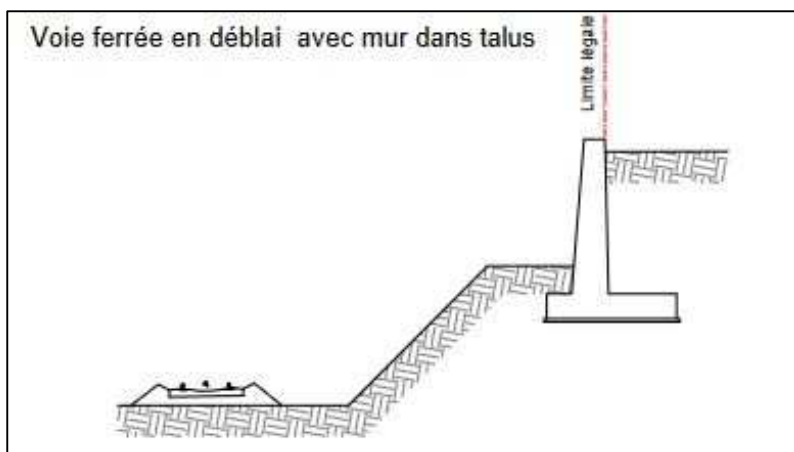
### - Arête inférieure du talus du remblai :



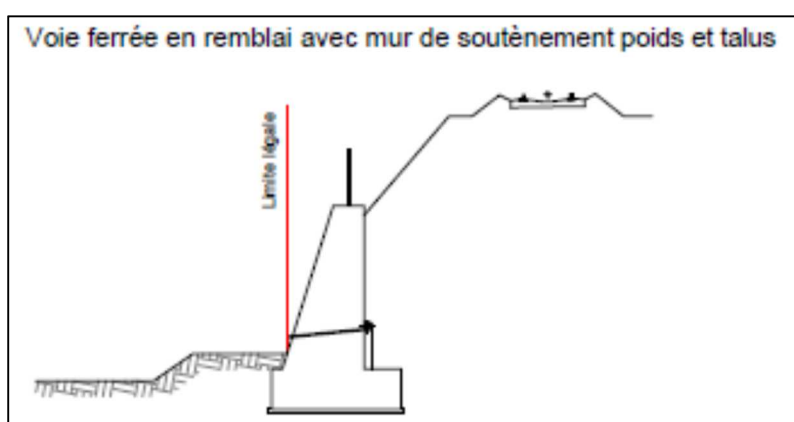
### - Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



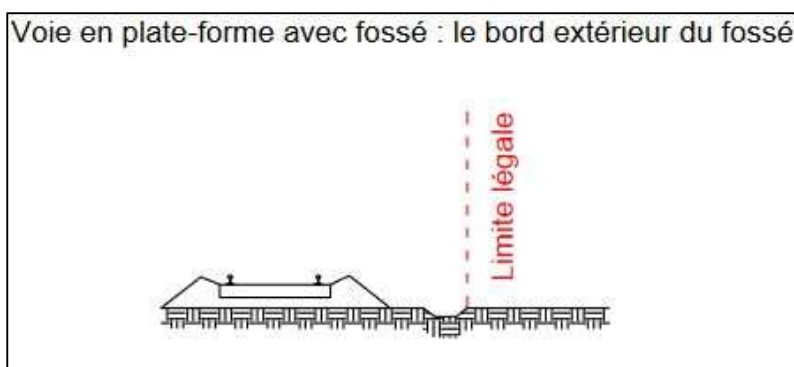




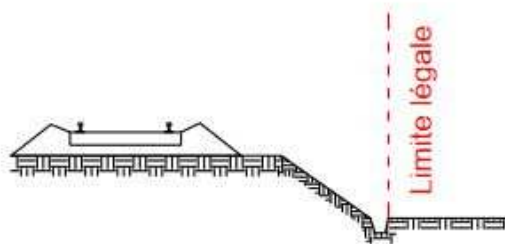
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

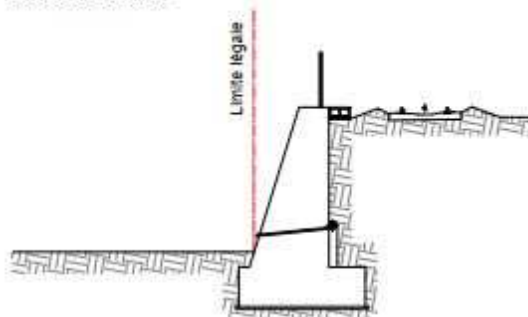


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

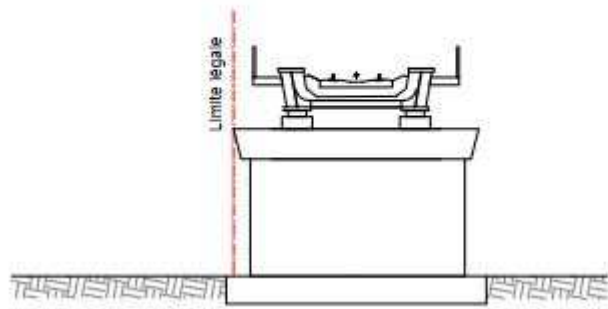


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

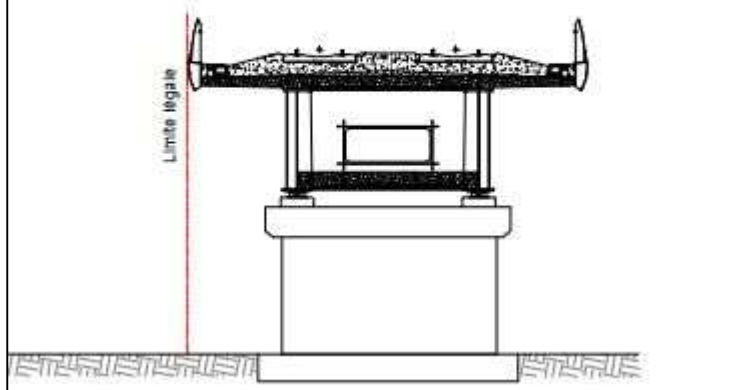
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



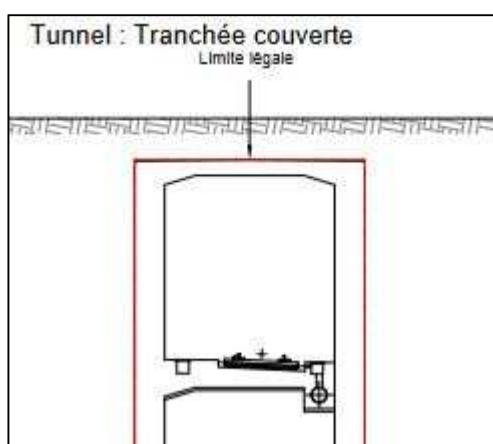
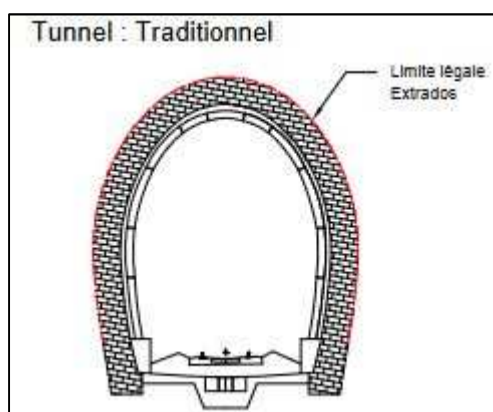
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



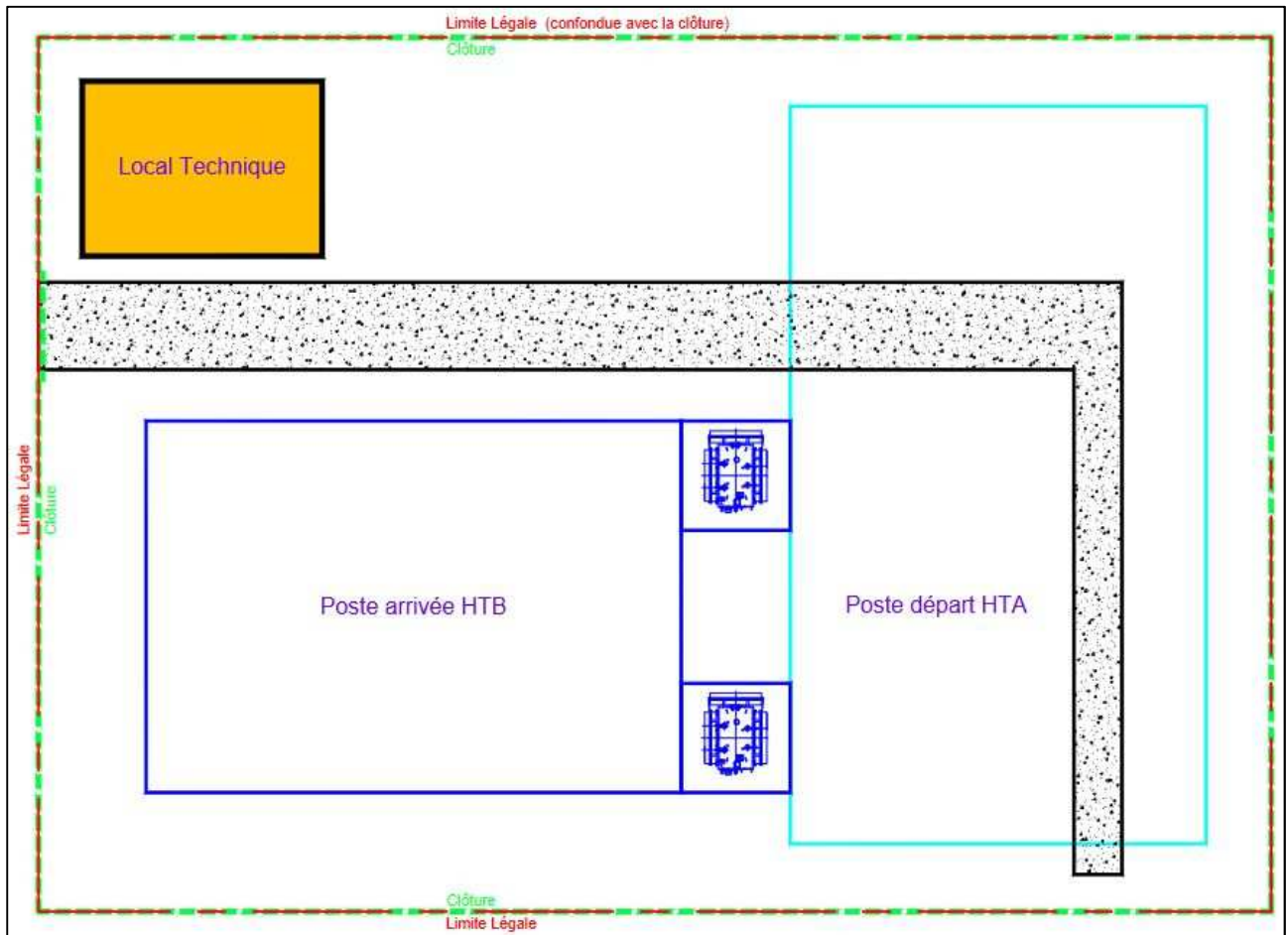
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



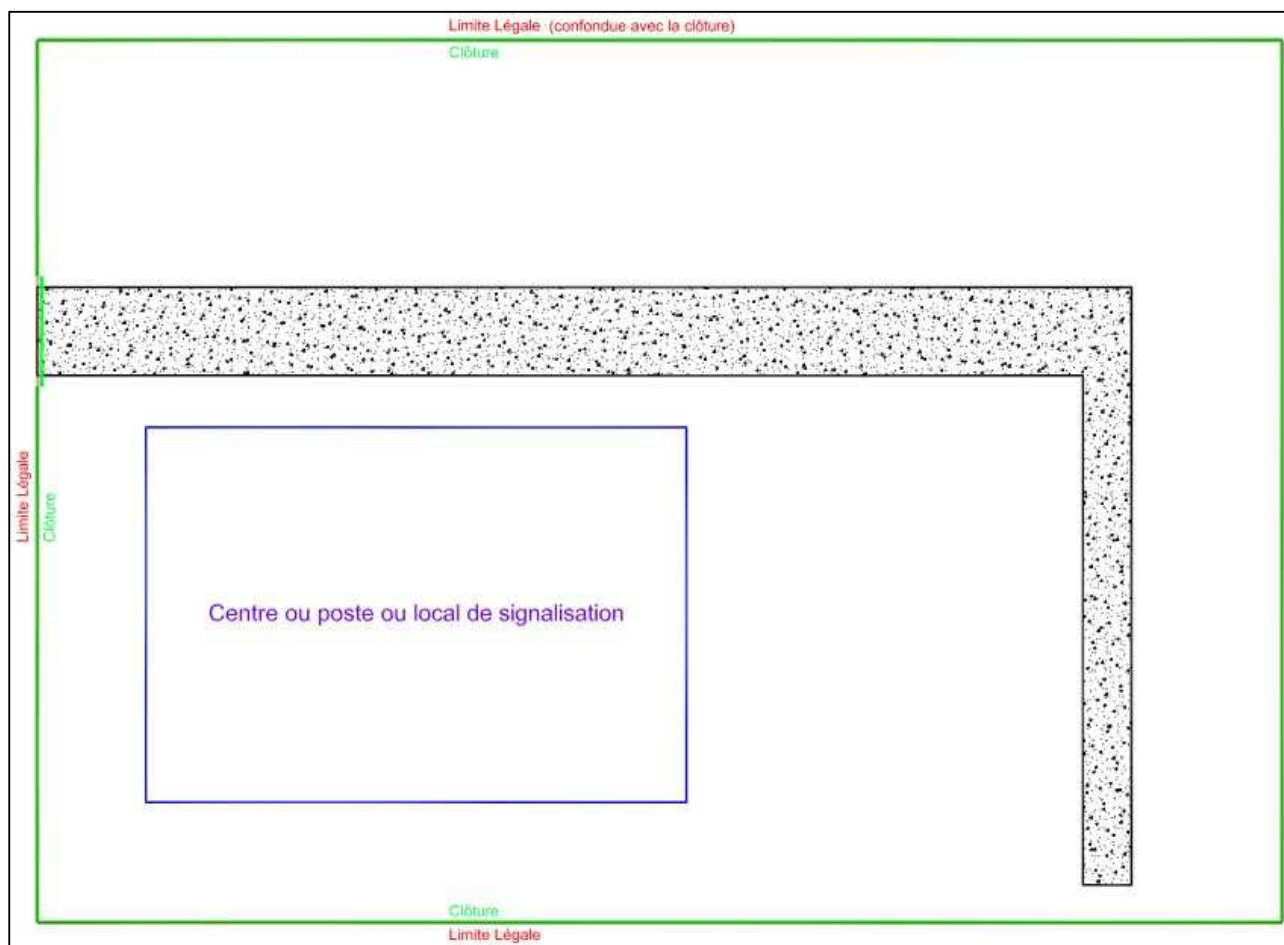
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



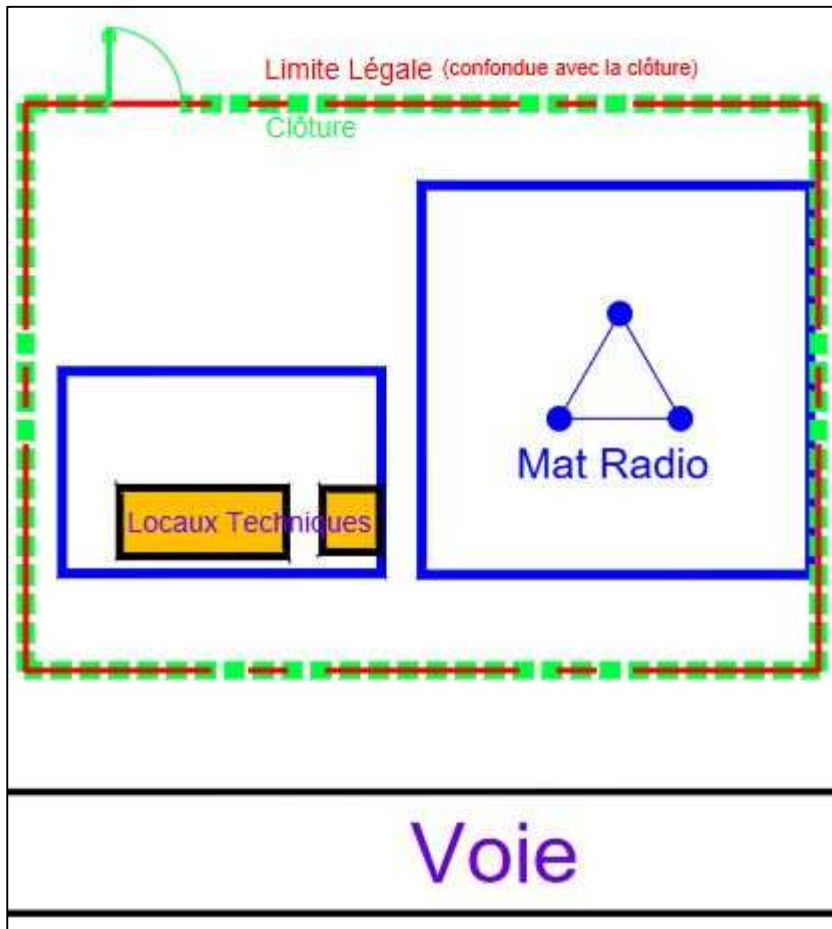
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



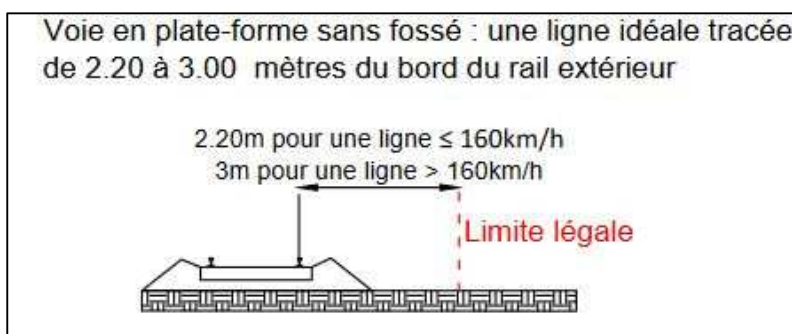
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

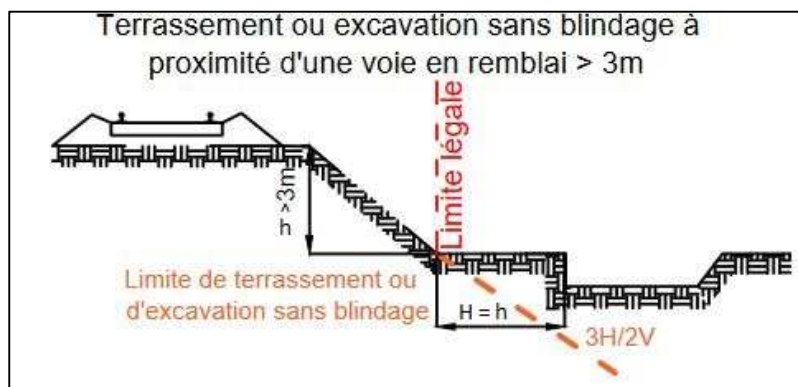
Ou

- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :



### 3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

**Situation 1** : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :



**Nota** : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur ( $h$ ) bénéficient d'une double protection :

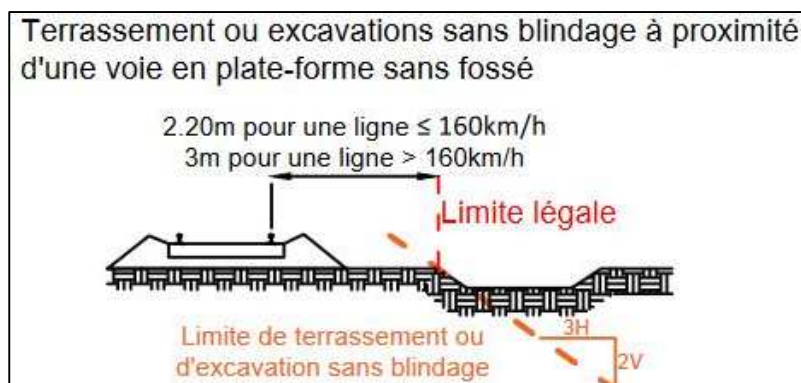
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale  $H$  inférieure à la hauteur du remblai  $h$  ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de  $3H$  (horizontal) pour  $2V$  (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

**Situation 2** : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à  $3H$  pour  $2V$ , positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).

Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de  $3H$  pour  $2V$ , en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

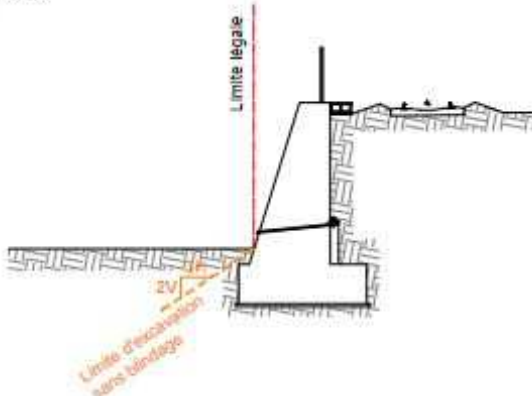
**Exemple 1** : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.



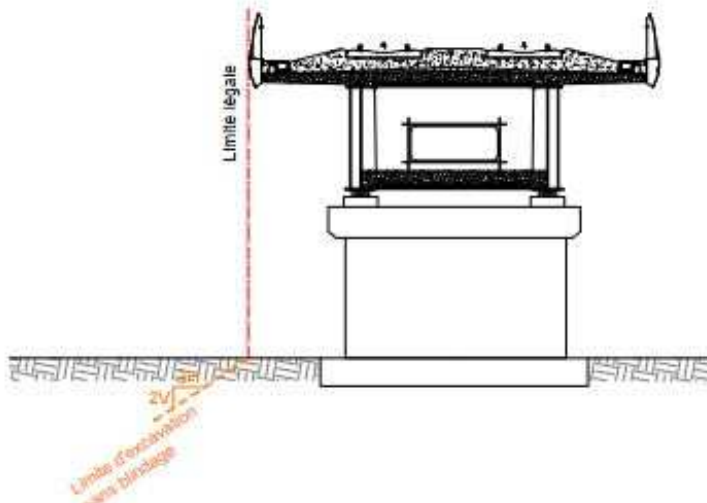


**Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.**

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



**Exemple 3 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.**

