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

Contact : *documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr*

Hôtel de la Préfecture-10 Avenue
Feuchères -30 045 NÎMES

Date du 01/09/2026

Retour SNCF – Projet d'extension de classement de la plaine de l'abbaye à Villeneuve-lès-Avignon

Monsieur,

Dans le cadre de la sollicitation Projet d'extension de classement de la plaine de l'abbaye à Villeneuve-lès-Avignon, 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 Villeneuve-lès-Avignon.

La procédure 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 repris ci-dessous, 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 Villeneuve-lès-Avignon est traversée par la Ligne dite ligne de Givors-Canal à Grezan

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.

La procédure de modification simplifiée du PLU 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 et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

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 passag

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

Il parait 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

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 maitrise 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 maitrise 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.



III/ Note d'enjeu

Le rapport de présentation indique, en page 75, que le projet de classement comprendrait 5,99 hectares d'emprises attribuées à SNCF et relevant du domaine public de l'État. Toutefois, les documents cartographiques transmis ne nous permettent pas de vérifier précisément la concordance entre le périmètre projeté, les limites cadastrales et les limites effectives du domaine public ferroviaire.

À ce stade, SNCF Réseau ne peut donner son accord à l'inclusion d'éventuelles dépendances du domaine public ferroviaire dans le périmètre de classement. Nous demandons que toute superposition avec le domaine public ferroviaire fasse l'objet d'un examen spécifique et, le cas échéant, d'une rectification du périmètre.

Il est rappelé que le classement projeté ne saurait avoir pour effet de modifier les limites ou le régime de propriété du domaine public ferroviaire. Il devra également préserver les exigences liées à la sécurité et à la continuité du service ferroviaire, ainsi que les possibilités d'accès, de surveillance, d'entretien, de renouvellement et d'évolution des infrastructures.

Par ailleurs, tout projet situé à proximité du domaine public ferroviaire ou susceptible d'avoir une incidence sur les infrastructures, leur stabilité, leur assainissement, leur accessibilité ou la sécurité des circulations devra être porté préalablement à la connaissance de SNCF Réseau et respecter les dispositions applicables à la protection du domaine public ferroviaire.

Dans l'hypothèse où certaines emprises ferroviaires seraient maintenues dans le périmètre, nous demandons qu'une doctrine de gestion spécifique soit établie en concertation avec SNCF Réseau, afin de distinguer clairement les opérations d'entretien courant et les interventions urgentes de sécurité des travaux susceptibles d'être soumis à une autorisation spéciale.

Pour toute **nouvelle sollicitation externe d'un tiers**, veuillez saisir votre demande auprès de SNCF Réseau par le formulaire sur AGAT ci-joint :
Languedoc Roussillon : https://forms.office.com/e/d2b7STp0rF

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

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, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Christophe CHANDARD
Responsable urbanisme

SNCF IMMOBILIER
Direction immobilière Territoriale Grand Sud
4 rue Léon Gontier - CS 70014
13333 MARSEILLE CEDEX 03